

Institutt for forsvarsstudier (IFS) Tollbugt. 10, 0152 Oslo 1, Norge

INSTITUTT FOR FORSVARSSTUDIER - IFS - (tidligere Forsvarshistorisk forskningssenter) er en faglig uavhengig institusjon som driver forskning med et samtidshistorisk perspektiv innenfor områdene norsk forsvars- og sikkerhetspolitikk, sovjetstudier og strategiske studier. IFS er administrativt tilknyttet Forsvarets høyskole, og virksomheten står under tilsyn av Rådet for forsvarsstudier med representasjon fra Forsvarets overkommando, Forsvarsdepartementet, Forsvarets høyskole og universitetet i Oslo.

Forskningsjef: professor Olav Riste.

FORSVARSSTUDIER tar sikte på å være et forum for forskningsarbeider innenfor institusjonens arbeidsområder. De synspunkter som kommer til uttrykk i Forsvarsstudier står for forfatterens egen regning. Hel eller delvis gjengivelse av innholdet kan bare skje med forfatterens samtykke.

Redaktør: Rolf Tamnes

INSTITUTT FOR FORSVARSSTUDIER - IFS - NORWEGIAN INSTITUTE FOR DEFENCE STUDIES (former Forsvarshistorisk forskningssenter - Research Centre for Defence History) conducts independent research from a contemporary history perspective on defence and security issues, Soviet studies and strategic studies. IFS is administratively attached to the National Defence College, and its activities are supervised by the Council for Defence Studies, composed of representatives from the Defence Command, the Ministry of Defence, the National Defence College and the University of Oslo.

Director: Professor Olav Riste, D. Phil. (Oxon)

FORSVARSSTUDIER - Defence Studies - aims to provide a forum for research papers within the field of activities of the Norwegian Institute for Defence Studies. The viewpoints expressed are those of the authors. The author's permission is required for any reproduction, wholly or in part, of the contents.

Editor: Rolf Tamnes

Trykk: Hammerstad & Fugelseth A/S. Distribuert gjennom Forsvarets overkommando Distribusjonssentralen.

ISSN 0333-3981

Forsvarsstudier 1/1992

Svalbard og den politiske avmakt

Striden om flyplass, olje og telemetri-stasjon, 1955-1970

Rolf Tamnes

Innhold

INNLEDNING	5
DVALETILSTANDEN	9
PRIVAT FLYPLASS?	12
Initiativet	13
Tilbaketog	18
To supermakter som motstandere	24
Kampen på hjemmearenaen	28
Nye forslag og argumenter	28
Grepet strammes	30
Olje eller flyplass?	34
Fra desperasjon - til stormaktsløsning?	37
Et forsiktig vendepunkt	41
De nye flyplass-problemene	45
KAPPLØPET OM OLJEN	47
ROMTEKNOLOGI OG FRYKT FOR MILITARISERING	53
To episoder	53
Nordlysforskning	55
ESRO-saken	58
Problemer	60
Norske reaksjoner	63
AVSLUTNING	67
Noter	71
English summary	84

Innledning

Svalbard ble norsk i 1920. I årene frem til det hadde Norge vært en aktiv pådriver med sikte på å skaffe seg overherredømme over øygruppen. Bak denne linjen lå en ikke-uttalt politikk drevet frem av aktivistiske, nasjonalistiske lobbyister - entusiaster i en ung nasjon med en sterk trang til selvhevdelse. Imidlertid, så snart Norge hadde skaffet seg overhøyhet over øygruppen, gjorde landet lite for å markere, konsolidere eller utdype suvereniteten.

Denne norske lavprofilen skyldtes at myndighetene egentlig ikke interesserte seg for Svalbard-spørsmålene; små midler ble brukt og liten innsats gjort for å markere at øygruppen var norsk. Men lavprofilen skyldtes også at norske myndigheter etter hvert ble livende redd for aktiviteter som kunne bringe øygruppen inn i stormaktspolitikken. Dette ble spesielt iøynefallende etter Annen Verdenskrig. Det var to trekk ved Svalbards situasjon som i særlig grad kom til å forme denne frykten, nemlig konfliktnivå og konfliktmønster.

Når det gjelder konfliktnivået, øyner man som en lang linje at det i nyere tid har rådet en nærmest kontinuerlig ufred om Svalbard - en latent eller åpen strid om grunnleggende sider ved Svalbards status i stormaktsbildet. Legen ville ha sagt at pasienten var heller skral, at sykdomsbildet viste *kroniske* lidelser som nå og da slo ut i *akutte* kriser. Striden om Svalbard i 1944-47 er det mest iøynefallende eksempel på en slik akutt krise.¹

Når det gjelder konfliktmønstret, var det - med et visst unntak for krigsårene - først og fremst Sovjetunionen norske myndigheter bekymret seg for eller fryktet; andre aktører ble ansett som bryssomme fordi de ved sin adferd kunne fremprovosere russiske motstøt. Rent teoretisk kan det antydes et samspill

mellom tre typer trusler, som den politiske ledelse forsøkte å eliminere. For å låne et begrepspar fra John Sanness kan man si at Sovjetunionen utgjorde primær-trusselen, men at det samtidig forelå to ulike sekundær-trusler som ville kunne utløse den primære, nemlig vestlige lands engasjement (den ytre sekundær-trussel) og hjemlige aktivister som ønsket å skape virksomhet på øygruppen (den indre sekundær-trussel).²

Denne ufred og dette trussel-bildet bidro til å gi norsk Svalbard-politikk spesielle særtrekk sammenliknet med norsk sikkerhetspolitikk generelt. Frykten for Moskva var større, blant annet fordi de militær-strategiske forutsetningene for å demme opp for primær-trusselen var dårligere og klokskapen i å avdele forsvarsmidler til oppgaven mer tvilsom enn på fastlandet. Det innebar at *avskrekkingskomponenten* spilte en mindre fremtredende rolle i Svalbard-sammenheng; langt større vekt ble lagt på å *berolige* Moskva. Norsk politikk ble gjennomgående meget følsom overfor sovjetiske protester eller "henvendelser"; ja, man *forventet* i mange tilfelle at en reaksjon ville komme. Dette utgangsbildet innvirket i sin tur på bedømmingene og håndteringen av sekundær-trusslene. Også når det gjaldt fastlandet var det riktignok slik at norske myndigheter var på vakt overfor enkelte hjemlige og fremfor alt vest-allierte tiltak som kunne bli oppfattet som en provokasjon overfor Moskva. Men dosseringen på fastlandet var ulik den i Svalbard-spørsmålet. Praktisk talt ingenting ble gjort for å trekke vestmaktene inn som en motvekt på Svalbard - *integrasjonskomponenten* glimret nesten helt med sitt fravær; bestrebelsene på å *avskjerme* vestmaktene var derimot langt sterkere.

Hovedbildet ble på dette grunnlag at norske myndigheter kom til å frykte nesten all vestlig, endog en god del norsk, virksomhet på Svalbard, fordi det kunne utløse en sovjetisk motreaksjon. Alt som kunne ha et militært potensiale ble bedømt som særdeles vanskelig. Svalbard-traktatens artikkel 9 bidro til å forsterke denne norske aktsomhet, med sitt budskap om at Norge forplikter seg "til ikke å oprette eller tillate

oprettet nogen flåtebasis ... eller anlegge nogen befestning", og øygruppen må aldri "nyttes i krigsøiemed". Russerne hevdet etterhvert at det meste av vestlig virksomhet hadde et militært potensiale, og denne fortolkningen ble i stor grad retningsgivende for norske myndigheter, selv om de gjerne passet på å tilføye at selve traktaten tillot langt mer. Traktatens bestemmelser om likebehandling bare understreket behovet for varsomhet. Åpnet man nemlig døren på gløtt for norsk og vestlig virksomhet, ville russerne kunne kreve å få gjøre det samme.

Disse forholdene - sammen med en generelt liten interesse for Svalbard - pekte derfor i retning av at Norge gjorde minst mulig og samtidig sørget for at andre ikke gjorde mer.

Det gikk bra i perioder hvor interessen for øygruppen var laber, men det ble et stort problem i det øyeblikk hjemlige aktivister eller ytre makter søkte å engasjere seg på øygruppen i en eller annen form. Overfor disse utfordringene hjalp det ikke alltid kun å si nei. Det trengtes en gjennomtenkt, praktisk anvendbar politikk for å gripe fatt i utfordringene, men noen slik politikk ble ikke utformet av norske myndigheter; det rådet uklarhet om mål og midler. Mangelen på en operasjonell politikk - denne norske "non-policy" - medførte at den norske opptreden mest kom til å bestå i at man reagerte på andres utspill. Disse reaksjonene ble til dels preget av inkonsistens og av utilsiktede konsekvenser. Slik var problemene delvis selvskapte. Man øyner konturene av en ond sirkel: Frykt og disengasjement avtegnet seg i en "non-policy", som i sin tur bidro til nye kriser eller til å nøre opp under eksisterende - og dette aksentuerte så det kroniske problem.

Jeg skal i denne studien ta for meg tre spørsmål i tidsperioden 1955-1970, som hver for seg og samlet kan illustrere en rekke av disse problemstillingene, både trussel-formasjonene, det kroniske og krisebetonte i sakene samt den norske "non-policy". Hovedvekten vil bli lagt på den mest akutte krisen av dem alle, nemlig den første fasen i striden om bygging av

flyplass. Men jeg vil samtidig berøre to andre kriser: Kappløpet om oljen og diskusjonen om å etablere en telemetri-stasjon på øygruppen. Jeg vil konsentrere meg om de norske myndigheters syn på og håndtering av spørsmålene. Sakenes *ytre* dimensjon - nemlig supermaktens adferd generelt og Sovjetunionens spesielt - vil bli berørt, men kun som en rammefaktor.

Hver for seg var de nevnte krisene i 1950- og 1960-årene ikke så dramatiske som den på tampen av Annen verdenskrig, selv om de var alvorlige nok. Men sett under ett antok de dimensjoner, og tydeligere enn før synliggjorde de det kroniske eller strukturelle problem, samt den norske "non-policy" - hva som kom til å arte seg som en uendelig føljetong i beslutnings-politisk elendighet.

De tre krisene bidro til at norsk Svalbard-politikk kom i støpeskjeen fra midten av 1960-tallet. Eksplosjonsulykken i Kings Bay i november 1962 hvor 21 gruvearbeidere omkom - den fjerde eksplosjonsulykken i Ny-Ålesund etter krigen - virket som en katalysator i retning av en norsk giv, og til fremveksten av det som er blitt omtalt som "den aktive Svalbard-politikken".

Dvaletilstanden

Svalbard fortsatte tilsynelatende sin slumrende tilværelse ut gjennom 1950-tallet, både næringsmessig og utenrikspolitisk. Det var bare beskjedne ansatser til en mer gjennomtenkt og kraftfull politikk. Når norske myndigheter kom inn på banen, var det fordi "noe" var på gang, som fordret et inngrep. Aller mest dreide det seg om å stoppe tiltak som kunne innebære en utfordring overfor Moskva. Det innebar i praksis at man valgte å fortolke Svalbard-traktatens artikkel 9 veldig strengt. Alt som kunne gi opphav til mistanke om militarisering måtte unngås. Det gjaldt i særdeleshet overfor aktiviteter i regi av NATO-land.

Her fikk man et nytt, illustrerende eksempel på den norske følsomheten sommeren 1955, da det britiske Admiralty bad sin marineattasje i Norge om å sørge for klarering for fartøyet *H.M.S. Vidal* for å anløpe Svalbard med forskere fra Oxford, Cambridge og Nottingham; de skulle assisteres av fjellklatrere fra Royal Marines, herunder en offiser. Utenriksdepartementet i Oslo reagerte først rimelig positivt, men den 29. juni meddelte utenriksråd Rasmus Skylstad at den norske Regjeringen måtte avvise anløp av *H.M.S. Vidal*, og den ønsket ikke at marine-soldater gikk i land. "Skylstad pointed out that, if British warships were given permission to visit Spitsbergen, the precedent would make it impossible to refuse a similar application from the U.S.S.R ...". Han hadde dog ingen innvendinger mot at studentene dro dit som turister. Britene tok konsekvensen av denne norske følsomheten på Svalbard - og øst for Nordkapp. Foreign Office fremholdt i et brev til Admiralty den 3. august 1955 at "in order not to embarrass the Norwegians unnecessarily and not to use up our credit with those who wish to help us, I suggest that the Admiralty should consult us when planning any visits to Norway east of the North Cape, or to any of the Norwegian North Atlantic

Islands (Spitsbergen, Jan Mayen, and Bear Island)"; Admiralty sa seg innforstått med det.³

Samtidig som norske myndigheter søkte å fjerne grunnlaget for påtrengende ytre og indre sekundær-trusler, gjorde de på den annen side lite for å markere den norske overhøyhet i form av praktisk nærvær og virksomhet. Problemet ble nok erkjent ut gjennom tiåret, men det var ikke oppfattet som viktig nok til at myndighetene grep tak i det. Gruvevirksomheten haltet riktignok videre, på basis av de gjenoppbygde anleggene til Kings Bay Kull Comp. A/S og Store Norske Spitsbergen Kulkompani Aktieselskap. Men omfanget var beskjedent; Kings Bay slet videre fra den ene ulykken til den andre. En ugunstig utvikling i folketallet vitnet om disengasjement. For eksempel sank innbyggertallet i hovedsetet Longyearbyen fra et toppnivå etter krigen på ca. 1300 mann til bare halvparten i 1961-62.⁴

Myndighetene erkjente at den beskjedne næringsvirksomheten hadde utenrikspolitiske implikasjoner. Således ble det midt i 1950-årene, under drøftingen av den fremtidige skjebne for Kings Bays kullgruvevirksomhet i Ny-Ålesund, betont at nedleggelse også hadde en utenrikspolitisk side.⁵ Da Regjeringen i 1958-1959 behandlet spørsmålet om norsk overtakelse av en svensk-finsk-sveitsisk vitenskapelig stasjonen ved Murchisonfjorden, som var blitt opprettet i forbindelse med det geofysiske år i 1957-58, understreket utenriksminister Halvard Lange betydningen av at Norge som bærer av suvereniteten ikke stilte seg avvisende, og at utenrikspolitiske grunner talte for norsk overtakelse. Finansminister Trygve Bratteli fremholdt at driftsutgiftene knyttet til prosjektet var for store i forhold til stasjonens vitenskapelige betydning. Med 7 mot 6 stemmer besluttet Regjeringen i juli 1959 å avslå tilbudet.⁶

Det som for alvor brakte Svalbard ut av dvaletilstanden, var at øygruppen igjen ble innfanget av stormaktspolitikken. Det oppstod flere kriser med sterke utenrikspolitiske innslag. De nye krisene hadde en annen karakter enn Svalbard-krisen i 1944-47. Hver for seg var de ikke så dramatiske som den

gangen, selv om de var alvorlige nok, men i motsetning til ved krigsavslutningen løp nå flere utviklingsspor sammen, og i sum synliggjorde de det kroniske problem på en måte som sjelden før. En annen forskjell sammenliknet med Svalbard-krisen var at det ikke var Sovjetunionen som nå var den initierende eller *bevegende* kraft bak problemene, men norske og ulike vestlige interesser (den ytre og indre sekundær-trussel). De største av disse utfordringene viste seg å bli flyplass-saken, oljekappløpet og ESRO-stasjonen.

Privat flyplass?

Det ble fløyet på Svalbard vinterstid i 1950-årene. *Catalina*-fly fra Luftforsvaret gjennomførte sivile transport-opppdrag dit, og flyene landet også i forbindelse med overvåkning av de nordlige havområder. Vinteren 1957/58 landet slike fly med hjulunderstell to ganger på en 1200 meter lang brøytet is-rullebane i Adventdalen. I april 1959, i forbindelse med letingen etter den amerikanske satellitten *Discoverer-2*, ble flyplassen måket opp på nytt. Det ble også lagt opp besinlagre på øygruppen for å lette flygninger. Senere fikk Norge *Albatross* sjøfly som tok enkelte turer. Virksomheten gikk stort sett upåaktet hen, uten at russerne tok til motmæle. Å anlegge en flyplass viste seg likevel å være noe ganske annet. Det var først i 1975, etter mange års mannjevning med Moskva, at flyplassen på Svalbard kunne åpnes offisielt.

Striden om flyplass på Svalbard kan deles inn i to ulike faser: Den første dekker tiåret fra 1956 til omkring 1965, og kjennetegnes av at den norske Regjeringen forsøkte å kvele et forslag fra brødrene Pedersen om å bygge flyplass i privat regi. I den andre fasen overtok den norske Regjeringen initiativet; siktemålet var å bygge en sivil flyplass i offentlig regi. Man forsøkte å vinne Moskvas gehør for tanken, men ble i begynnelsen konfrontert med et massivt nei, og selv etter at russerne åpnet døren på gløtt, ble drøftingene preget av store komplikasjoner.

Jeg skal ta for meg den første fasen, med særlig vekt på ufreden mellom de politiske myndigheter og Pedersen-brødrene. I denne mannjevningen hadde myndighetene oddsene på sin side, men det hjalp bare et stykke på vei. Flyplass-saken utviklet seg til en formidabel hodepine for norske myndigheter. Knappt noen privatpersoner er blitt viet slik oppmerksomhet i regjerings-kollegiet i etterkrigstiden som nettopp Pedersen-

brødrene. Deres flyplass-prosjekt var oppe i regjeringskonferansen ihvertfall ved 22 anledninger; i tillegg kom Regjeringens kritiske blikk overfor brødrenes olje-engasjement på øygruppen.

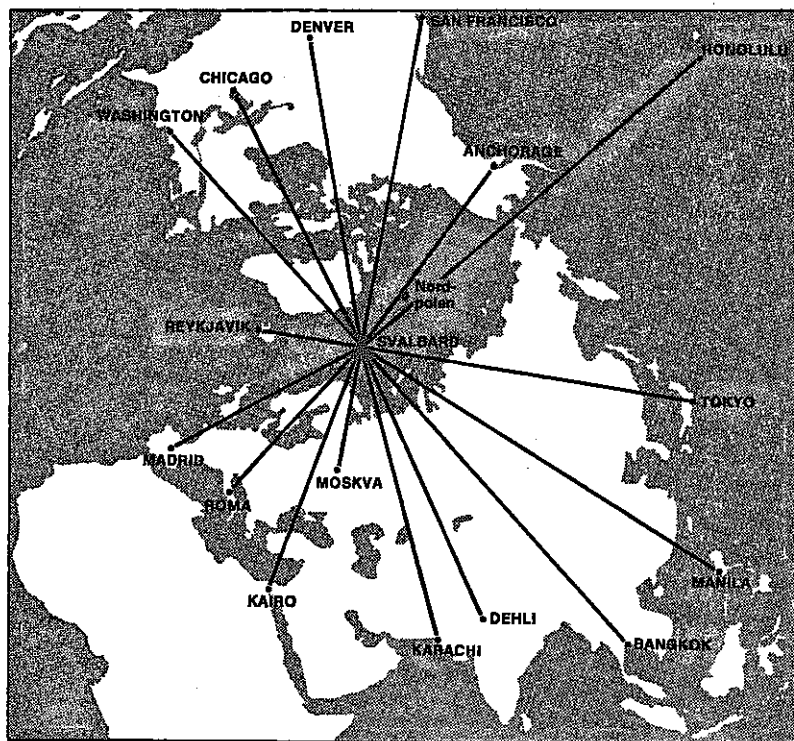
Initiativet

Sommeren 1956 dro brødrene Pedersen til Svalbard for å undersøke mulighetene for å bygge flyplasser på Svalbard. De var vel kvalifiserte for oppdraget: Einar Sverre Pedersen var sjefnavigator i SAS, var med på å bryte nye veier når det gjaldt polarnavigasjon i arktiske strøk og en av pionerene bak selskapets utvikling av polarruten. Gunnar Sverre Pedersen var oberstløytnant og sivilingeniør - ansatt som distriktsingeniør-/Trøndelag i Forsvarets Byggetekniske Korps med flyplassbygging som spesialitet. Men det var som privatpersoner de dro til Svalbard. Som så mange nordmenn før dem var de bergtatt av arktis; de hadde "... en lengsel etter polarstrøkernes hvite vidder og nakne fjell ...", som Helge Ingstad har skrevet om en av dem.⁷ Denne fascinasjonen ble kombinert med en nasjonal tanke, og med en visjon: Sett i et historisk perspektiv kan man si at de tilhørte den gamle arktiske landnåm-tradisjon, de som ønsket å bygge landet. Med henvisning til traktatens bestemmelse om likerett fremholdt Einar Sverre Pedersen at "Dersom Norge unnlater å utnytte Svalbards økonomiske muligheter vil landet snart gli over på utenlandske hender ...".⁸

Einar Sverre Pedersen hadde jaktet på tyske ubåter i nordlige farvann under Annen Verdenskrig, og han lekte alt da med tanken om en flyplass på Svalbard. Hans engasjement etter krigen kom imidlertid til å bli innrettet mot rutenflygning i arktis mer generelt. Regionen hadde et kolossalt potensiale i det fremtidige kommunikasjonsmønster. Ihvertfall så brødrene Pedersen det slik. Ifølge Einar Sverre Pedersen var det ventet "en voldsom ekspansjon i det arktiske område idet både luftfart og sjøfart - over og under vannet - nu har funnet, at nordpolruten er fremtidens handelsvei".⁹

Dette var også bakgrunn for tanken om en flyplass på Svalbard. Einar Sverre Pedersen tenkte seg Svalbard som "jordens luftgeografiske midtpunkt". "Over Svalbard krysser nemlig alle fremtidens handelsveier og Svalbard vil bli et imponerende lufttrafikksenter".¹⁰ Tanken om en sivil flyplass av internasjonalt format på øygruppen ble første gang fremsatt av Einar Sverre Pedersen i en artikkel i *Polarboken 1954*.¹¹ Det primære siktemål med reisen sommeren 1956 var å kartlegge forutsetningene for et slikt tiltak.

Svalbard - jordens luftfarts-geografiske senter



Einar Sverre Pedersen, *Polarbasillen, Tredve år rundt Arktis*, (Cappelens Forlag, Oslo 1969), s. 222.

I tillegg til dette store perspektiv, og behovet for nødlandingsplasser for større fly, utviklet brødrene Pedersen også tanken om at den norske stamruten burde få sitt endepunkt på øygruppen; med flyplass kunne øygruppen dessuten bli et senter for turisttrafikk og for forskning i arktis; hertil kom behovet for lokale fly- og helikopterruter.

Under besøket i 1956 undersøkte brødrene flere mulige lokaliseringer for en hovedflyplass. Den store Kvadehuksletta utenfor Ny-Ålesund, på sørsiden av innløpet til Kongsfjorden, pekte seg ut som mest egnet for det. Det var i første omgang tale om en rullebane på 1600 meter, med utvidelsesmuligheter til 3000 meter. Hotellnesset og Adventdalen, hvor tyskerne hadde hatt en flyplass under krigen, ble vraket fordi områdene var for små og de meteorologiske forhold ugunstige; her så brødrene for seg mindre flystriper med tilknytning til hovedflyplassen.¹²

Pedersen-brødrene forestilte seg opprinnelig at den norske stat måtte være den naturlige bærer av et slikt løft, men i departementene i Oslo forholdt man seg passive. En annen mulighet var at SAS grep tanken, men til brødrenes store skuffelse stilte selskapet seg negativt til ideen så tidlig som i 1956, og holdt fast ved det; den eneste genuine gevinsten selskapet så i prosjektet var å kunne nødlande på øygruppen.

Dermed tok brødrene selv utfordringen. På et møte i Trondheim den 6. august 1957 besluttet de å skaffe de nødvendige midler for finansiering av Svalbard flyplass gjennom opprettelsen av et aksjeselskap. De rettet en skriftlig henvendelse til statsselskapet Kings Bay Kull Comp. A/S, som var grunneier på Kvadehuken, med anmodning om å få stilt den nødvendige grunn til disposisjon. Den 17. september 1958 ble de informert om at Kings Bays styre ikke hadde noe imot at det ble anlagt en sivil flyplass på selskapets område, forutsatt at grunnen eller noen servitutt på denne ikke kom på utenlandske hender. Bruken av flyplassen måtte videre underlegges norske myndigheters kontroll. De øvrige betingelser måtte bli gjenstand for

nærmere drøftinger.¹³ Arbeidet med finansieringen kom i gang, og den 21. oktober 1958 ble Norsk Polar Navigasjon A/S stiftet,¹⁴ med en aksjekapital på 3000 kroner; denne ble etter hvert forhøyet med tegning av privat norsk kapital. Dagen etter stiftelsesmøtet møtte Gunnar Sverre Pedersen en representant for Vestlandske Flyselskap for å drøfte muligheten for en flyrute mellom fastlandet og Svalbard. Fra denne dialogen oppstod tanken om et nytt selskap, Norsk Arktis Flyselskap A/S, for flygning på Svalbard, Bjørnøya, Jan Mayen og Øst-Grønland. I løpet av høsten 1958 sluttet en rekke institusjoner og privatpersoner opp om Pedersen-brødrenes initiativ. Arbeidene i marken var planlagt påbegynt i juni 1959.¹⁵

Et viktig ledd i de planene som nå materialiserte seg, var opprettelsen av *Roald Amundsen Institutt for Polarteknikk*, lokalisert til Ny-Ålesund. Senteret var ment å skulle arbeide for en videre utvikling av transportløsninger og menneskets muligheter for å leve i arktiske strøk. Instituttet skulle baseres på hoteldrift om sommeren, og inntektene skulle gå til å skaffe billig opphold for forskerne. Brødrene var også i kontakt med det verdensomspennende hotellkonsernet Conrad Hilton, som var interessert i å bygge et større turisthotell ved Ny-Ålesund straks flytrafikken kom i gang.¹⁶

Prosjektet var i god gjenge. Brødrene tenkte stort, de hadde stor faglig innsikt i spørsmålene, arbeidet hardt og krummet nakken overfor utfordringene. De hadde forbausende gode kontakter i ulike selskaper og institusjoner. Enkelte tingmenn støttet dem også, først og fremst Bjarne Støtvig (H); noen parlamentarikere tegnet aksjer i selskapet. Kontaktene inn i det regjerende parti og til de politiske tungvektene generelt var derimot ikke like gode.

De kontakter som brødrene hadde, viste seg å være til liten nytte da Pedersen-brødrenes prosjekt ble innhentet av storpolitikken. Den første reaksjonen fra sovjetisk side kom allerede i 1956, etter at *Aftenposten* hadde omtalt brødrenes plan og *Dagbladet* på lederplass den 19. juli under tittelen

"Farlig flyplass" hadde satt et alvorlig spørsmålstegn ved prosjektet. Med utgangspunkt i *Dagbladets* leder offentliggjorde regjeringsorganet *Isvestia* en artikkel den 26. juli med tittelen "På jakt etter nye baser": I likhet med *Dagbladet* tok avisen utgangspunkt i de pågående tautreknningene om Keflavik-basen på Island, og avisen drøftet muligheten for at USA ville flytte dette engasjementet annetsteds. Planen om en flyplass på Svalbard ble satt inn i dette perspektivet; man festet seg særlig ved lengden på flystripen.¹⁷

Dette forvarslet fra sovjetisk side var likevel ikke markant nok til at den politiske ledelse slo bremsene på umiddelbart. På bakgrunn av søknaden fra Norsk Polar Navigasjon til Kings Bay Kull Comp. A/S om å få leie grunn, henvendte gruveselskapet seg i mai 1958 til Industridepartementet med forespørsel om tiltaket var forenlig med Svalbard-traktaten. Industridepartementet spilte i sin tur ballen over til Utenriksdepartementet, som i sitt svar den 10. juli fremholdt at en "antar at Svalbard-traktaten ikke er til hinder for at det bygges en sivil flyplass på Svalbard"; en gikk dog ut fra at bruken av flyplassen i tilfelle ble underlagt norske myndigheters kontroll.¹⁸ Et grunnlagt spørsmål i Stortinget den 5. november 1958 fra en ytterst kritisk Helge Seip - som dvelte ved flyplassens størrelse, at en oberstløytnant deltok i prosjektet og at tiltaket kunne bidra til militarisering - rokket ikke ved denne i utgangspunktet positive offisielle holdning. Utenriksminister Lange svarte at "Man må hilse med glede ethvert initiativ som kan føre til øket næringsvirksomhet ...", der virksomheten ikke ensidig ble forankret i kulldriften. "Hvis en flyplass kan bidra til dette, er det god grunn til å se på den med velvilje", fremholdt Lange, som understreket at en flyplass kunne være til stor nytte på en rekke områder. "Jeg tror derfor man må kunne si at norske interesser vil være vel tjent med en sivil flyplass på Svalbard".¹⁹

Tilbaketog

Det var et nytt og langt alvorligere sovjetisk fremstøt som førte til at Regjeringen snudde. Den 29. november 1958, etter Seips grunngitte spørsmål og nye presseoppslag, ble Norges Moskva-ambassadør O.C. Gundersen tilkalt til viseutenriksminister Zacharov og fikk overlevert en note. Her fremholdt russerne at flyplassens dimensjoner viste at "den vil bli tilpasset for stasjonering av moderne tunge jetfly". Den kunne ikke betraktes som annet enn et ledd i NATOs utbygging av flyplasser, og planene var således i strid med Svalbardtraktaten. En slik flyplass ville skape en ny situasjon i området omkring Svalbard-gruppen, ifølge russerne. Fordi Moskva ønsket å bevare de vennskapelige forhold til Norge, og fordi man forventet at Norge ville ta hensyn til de sovjetiske innsigelser, ville russerne foreløpig ikke offentliggjøre noten.²⁰

Den politiske ledelse tok seg i første omgang god tid. Professor Frede Castberg ble bedt om råd, og han bekreftet at anlegg av flyplass ikke stred mot traktaten. En svarnote ble forberedt ut fra den oppfatning at Pedersen-brødrenes plan ennå bare var løse vyer. Handelsminister Arne Skaug, som foredro saken i Langes fravær, bemerket på regjeringsskonferansen den 31. desember 1958 at det finansielle grunnlaget neppe var i orden, og at planen "i det hele synes noe løs". Prinsipielt var det vanskelig for Norge å frasi seg retten til å anlegge flyplass. UD gikk dog ut fra at ingen tillatelse til bygging ble gitt før spørsmålet om ønskeligheten av et slikt anlegg var underkastet en bredere politisk og økonomisk vurdering. Skaug refererte så UD's utkast til svarnote, hvor man bekreftet at norske sivilpersoner hadde hatt planer om et slikt anlegg, men at disse planene ikke hadde noen forbindelse med det norske Forsvaret og at de for tiden ikke var aktuelle, idet det økonomiske grunnlaget ikke var tilstede. Forøvrig reserverte man seg overfor Sovjetunionens fortolkning av Svalbard-traktaten.²¹

Det var først på nyåret 1959 - over en måned etter den sovjetiske noten - at alarmen gikk. UD's svarnote ble da forelagt Industridepartementet, og det ble holdt et par møter i Industridepartementet mellom de to departementer og sjefen i Kings Bay Kull Comp. A/S. Det var i denne prosessen at myndighetene fikk klart for seg at gjennomføringen av planene - til deres store forbauselse - var kommet lengre enn hva de til da hadde hatt gått ut fra. Noe måtte gjøres raskt. Den 6. januar mottok Norsk Polar Navigasjons styreformann, oberstløytnant Gunnar Sverre Pedersen, et il-telegram med beskjed om å innfinne seg i Oslo dagen etter. På dette møtet, hvor bl.a. utenriksråd Johan Ræder og departementsråd Karl Skjerdal i Industridepartementet var til stede, ble Pedersen informert om den sovjetiske "forespørselen" - det var ikke tale om noen "protest" - og bedt om å redegjøre for flyplassplanene. Mulighetene for å stille prosjektet i bero ble drøftet. Pedersen fremholdt, ifølge ham selv, at dersom det var i Norges interesse å stille prosjektet i bero, ville dette bli gjort, men han gikk da ut fra at initiativtakere ikke ville bli skadelidende.²² På regjeringsskonferansen den 8. januar fremholdt imidlertid Lange at brødrene Pedersen ikke ville oppgi sine planer og at de i tilfelle ville fremme krav om billighetserstatning.²³ Forholdet mellom partene var allerede nå i ferd med å bli vanskelig.

Dette nye situasjonsbildet fikk Regjeringen til å bestemme seg for en meget rask snuoperasjon. Samtidig som russerne ble forsøkt beroliget gjennom en svarnote som ble avlevert den 10. januar, begynte myndighetenes langvarige kamp mot brødrene Pedersen, karakterisert av Regjeringens forsøk på å overtale - senere tvinge - dem til å oppgi prosjektet.

Hvorfor var nå denne flyplass-planen så farlig? Før jeg forfølger saken videre, la meg først skissere myndighetenes motiver, slik de kom til uttrykk de nærmeste årene.

Et viktig utgangspunkt var at nordområdene i norske myndigheters øyne var i ferd med å få en uhyre sentral plass i det

luftstrategiske kappløpet mellom supermaktene. I denne situasjonen fortonte det seg som et problem at flyplassen kunne ha et militært potensiale. Den politiske ledelse bet seg merke i at selv om brødrene på kort sikt skisserte en flyplass begrenset til 1600 meter, så hadde de åpenbart en ambisjon om å utvide den til 3000 meter. Men også en mindre flyplass ble ansett som problemfylt. For å få tak på hva brødrene egentlig tenkte, ønsket Regjeringen i den innledende fasen en autoritativ redegjørelse for planene, men den oppfattet det slik at brødrene ikke var beredt til å fremlegge en slik.

Når en flyplass ble bedømt som farlig, var det fordi Sovjetunionen, som den sterkeste militære makt i regionen, kunne nyttiggjøre seg en slik flyplass i en kritisk situasjon, eller russerne kunne svare med å bygge sin egen flyplass. Derfor stilte Forsvarsdepartementet og den fagmilitære ledelse på luftsiden seg kjølig til planen, og de kom til å holde fast ved det synet veldig lenge. På kort sikt antesiperte den politiske ledelse at Sovjetunionen ville svare med sitt velkjente press- og trussel-diplomati, oppildnet av at en av ildsjelene bak prosjektet arbeidet i Forsvaret, samt at deler av forarbeidet til flyplass-prosjektet ble finansiert med amerikanske midler, indirekte endog militære penger. I dette lys ble det for myndighetene viktig å bringe spørsmålet ut av den diplomatiske, politiske og offentlige dagsorden. Det var ikke tilstrekkelig å forhindre bygging av flyplass, man måtte også unngå at brødrene Pedersen holdt planen varm og at den verserte i media og dermed "inviterte" til protester fra sovjetisk side. Slikt kunne rokke ved den tilsynelatende ro og stabilitet i nord.

Operasjonen ble ledet av UDs og FDs politiske ledelse og tjenestemenn. Industridepartementet og Samferdselsdepartementet bøyd seg for det utenrikspolitiske primat, men egentlig var man her langt mer lydhøre overfor brødrene, og ga også signaler i den retning overfor dem. Det bidro til å komplisere håndteringen av saken.

Pedersen-brødrene så Svalbard-spørsmålet i et annet perspektiv. De mente at myndighetene tok for mye hensyn til Moskva. De mente også at bare en aktiv norsk politikk kunne sikre og utdype den norske høyhetsretten. Bygging av flyplass på øygruppen var en så viktig oppgave ut fra et nasjonalt perspektiv og for å sikre overherredømmet at man måtte være innstilt på å tåle et spark på skinnleggen fra Kreml. Pedersen-brødrene bet seg merke i at den russiske henvendelsen ifølge utenriksråd Ræder ikke var en "protest", bare en "forespørsel", hvilket indikerte at myndighetene overreagerte. Om ikke annet fikk man søke å komme frem til en forståelse med russerne. Dermed, når den politiske ledelse nå slo retrett, innskrenket den seg gjerne til å betone at saken var stilt i bero "inntil videre", og det ga Pedersen-brødrene en plattform for å etterlyse en mer definitiv avklaring. Myndighetene skulle videre komme til å betone at brødrenes prosjekt "ikke tilfredsstiller de krav vi mener må stilles", hvilket innbød til nye fremstøt fra Pedersen-brødrene for å få spesifisert kravene.

Dette var rammen for kontroversen mellom den politiske ledelse og Pedersen-brødrene. Realiteten i saken var at Regjeringen på et tidlig tidspunkt bestemte seg for å kvele initiativet. La oss derfor gå tilbake til myndighetenes konkrete strategi for å oppnå det, slik denne utviklet seg etter det viktige møtet med Pedersen den 7. januar 1959.

På dette tidlige stadiet rettet myndighetene seg inn mot tre aktører eller målgrupper, nemlig Sovjetunionen, den indre sekundær-trussel representert ved Pedersen-brødrene samt til dels det hjemlige politiske miljø i bredt.

Fremstøtet overfor brødrene Pedersen ble fulgt opp ved at industriminister Gustav Sjaastad på regjeringskonferansen den 8. januar - dagen etter møtet med Pedersen - fikk grønt lys for å intervensere overfor Kings Bays ledelse slik at forhandlingene om grunnavståelse ble stilt i bero. Selskapet var ikke vanskelig for å overtale: Skulle det nemlig bli tale om en utvidelse til 3000 meter, ville det medføre ulemper for Kings Bays egen

virksomhet. Pedersen fikk klarhet i hva som var under oppseiling da han den 20. januar tok kontakt både med Skjerdal, Ræder og direktør Finn Boger i Kings Bay. Pedersen foreslo overfor utenriksråden at kontrakten med Kings Bay kunne opprettes med forbehold av at den først trådte i kraft når den utenrikspolitiske situasjonen tillot det, samt at Norsk Polar Navigasjon fikk dekket de tap utsettelsen medførte. Utenriksråden trodde ikke at det ville nytte, men han signaliserte at Pedersen gjerne kunne fremlegge en skriftlig utredning om prosjektet, og det ble i samtalens løp gjort opptakt til et møte med Lange.²⁴ Det vanskeligste problem - den bevegende, indre sekundær-trusselen - syntes å være eliminert.

Parallelt med motstøtet mot brødrene arbeidet den politiske ledelse videre med svaret på den sovjetiske noten. Dette svaret måtte nå skrives om i lys av at flyplass-prosjektet var mer fremskredet enn tidligere antatt. Den 10. januar 1959 ble den norske ambassade i Moskva instruert om å besvare den sovjetiske henvendelsen. I svaret bekreftet Regjeringen at Norsk Polar Navigasjon A/S hadde planer om anlegg av en privat og sivil flyplass på Svalbard. Norske myndigheter hadde imidlertid grunn til å anta at den påtenkte flyplassen utelukkende skulle tjene sivile formål. Det var derfor ikke noe grunnlag for å hevde, slik russerne hadde, at flyplassen måtte betraktes som et ledd i NATOs planer. Det norske svar sluttet med å gjøre kjent for den sovjetiske regjeringen at norske myndigheter ikke hadde gitt noe tilsagn om slik medvirkning, som ville være nødvendig for anlegg av den planlagte flyplassen. Russerne fant imidlertid at svaret var utilfredsstillende. Spørsmålet ble tatt opp muntlig ved et par anledninger i samtaler mellom representanter for de to land, blant annet tidlig på morgenen den 27. januar 1959, i forkant av utenriksminister Langes planlagte redegjørelse om saken i Stortinget senere samme dag. Ambassadør Gundersen hadde anmodet om en samtale i det sovjetiske utenriksministeriet med viseutenriksminister Zorin om bygging av flyplass på Svalbard og bruken av flyplassen ved Bodø. Han fikk i stedet møte sjefen for den skandinaviske avdeling, Rodionov. Gundersen

gjenga først hovedinnholdet i Langes redegjørelse vedrørende planene om flyplass på Svalbard. Hovedbudskapet var at traktaten hjemlet rett til å bygge en sivil flyplass, men at norske myndigheter likevel hadde stoppet prosjektet og at ballen for tiden lå død. Rodionov tok dette til etterretning. Han understreket sterkt at det var i begge lands interesse at det hersket ro i Nord-Europa, og at begge land derfor burde bestrebe seg på å unngå ethvert skritt som kunne forstyrre denne ro. Gundersen sa seg enig i det. Når det imidlertid gjaldt flyplass-prosjektet fremholdt Rodionov, som sin personlige mening som han uttrykte det, at grensen mellom en militær og en sivil flyplass var flytende. Flyplassbygging i dette området var i ethvert tilfelle egnet til å tiltrekke seg oppmerksomhet. Gundersen gjentok på sin side at Svalbardtraktaten ikke var til hinder for at Svalbards forbindelser med utenverdenen ble bedret ved hjelp av moderne kommunikasjonsmidler, inkludert en sivil flyplass. Rodionov ville tydeligvis ikke begi seg inn i en slik diskusjonen.²⁵

Parallelt med disse fremstøtene overfor Pedersen-brødrene og Sovjetunionen, søkte Regjeringen også å stoppe en offentlig debatt om saken her hjemme. En grunn til det var at Moskva ønsket at saken ikke kom offentligheten for øre. Umiddelbart etter det viktige møtet mellom myndighetene og Pedersen den 7. januar 1959, grep statsministerens kontor ved statssekretær Olaf Solumsmoen inn overfor media med beskjed om å stoppe referat om Svalbard flyplass, dog uten helt å lykkes,²⁶ og det utspant seg de nærmeste dagene en dragkamp om opinionsdekningen mellom myndighetene og oberstløytnant Pedersen. Den 22. januar sendte Industridepartementet ut en signalgivende pressemelding om at Kings Bay ikke ville avstå grunn. Til Regjeringens irritasjon kvitterte imidlertid oberstløytnant Pedersen med å svare pressen at han så optimistisk på situasjonen og at han håpet at saken ville la seg ordne snart.²⁷

På dette tidspunkt var det i ferd med å oppstå en viss nysgjerrig uro i Stortinget, i form av et anmeldt spørsmål til spørretimen. Utenriksminister Lange kom imidlertid tingmannen

i forkjøpet. Moskva ble nå forespurt om russerne var villig til å la saken bli omtalt offentlig; det var russerne, men de understreket samtidig at spørsmålet ikke måtte overdimensjoneres slik at det ble skapt unødig bråk. På dette grunnlag ga Lange den 26. januar 1959 en orientering for den Utvidede Utenriks- og Konstitusjonskomite, og fikk her den fornødne ryggdekning. Saken ble så tatt opp i sin fulle bredde i Stortinget dagen etter, i Langes utenrikspolitiske redegjørelse. Lange gjentok her at traktaten hjemlet rett til å bygge en sivil flyplass, men den norske Regjeringen hadde for tiden ingen planer om å bygge eller medvirke til å bygge flyplass, og den hadde definitivt avslått å medvirke til realisering av planene til Norsk Polar Navigasjon A/S, selv om prosjektet ikke var i strid med traktaten. Lange fremholdt også at gruveselskapet "ikke er interessert" i å få en slik flyplass på sitt område - som var riktig i den forstand at selskapet var skeptisk til en storflyplass, men ikke til en mindre flystripe. Han fastslo også at brødrenes prosjekt "ikke tilfredsstillende krav vi mener må stilles til en løsning av problemet om en bedre forbindelse mellom Svalbard og utenverdenen". Regjeringen hadde derfor anmodet Kings Bay Kull Comp. A/S om å meddele Norsk Polar Navigasjon A/S at det ikke ville få leiet eller kjøpt grunn til anlegg av flyplass.²⁸

Regjeringen mente nå å ha gjort hva gjøres kunne. Det viste seg ikke å være nok. Grunnen til det var at Pedersen-brødrene ikke aktet å gi seg, og at det viste seg at amerikanske interesser ga finansiell støtte til deler av forprosjekteringen.

To supermakter som motstandere

Det var på høsten 1959 at den politiske ledelse oppdaget koplingen mellom flyplass-planen og det forhold at amerikanske pengemidler var sprøytet inn i Svalbard-forskning. Saken har imidlertid sin forhistorie.

Einar Sverre Pedersen hadde tidlig i 1950-årene knyttet kontakt med oberst Joseph O. Fletcher, spesialist på isflyplasser og permafrost. Det ble tatt ny kontakt med ham da Svalbardprosjektet ble lansert i 1956,²⁹ og igjen etter at han på slutten av 1950-tallet ble sjef for Air Force Section MAAG i Norge. Høsten 1958 var Fletcher behjelpelig med å etablere kontakt mellom brødrene Pedersen og Arctic Institute of North America. Her ble spørsmålet om å kartlegge flyplassmulighetene på Svalbard drøftet. I denne situasjonen var det naturlig for Gunnar Sverre Pedersen å henvende seg til professor O.D. Lærum ved Norges Tekniske Høgskoles (NTH) Institutt for Veg- og Jernbanebygging, som Pedersen hadde hatt kontakt med tidligere om flyplass-spørsmål. Det oppstod på dette grunnlag et trekant-samarbeid mellom Pedersen, Lærum og Arctic Institute of North America, og dette førte frem til en avtale inngått 1. januar 1959 mellom det amerikanske instituttet og NTH. Her stilte amerikanerne 20.000 dollar til disposisjon til et stort forskningsprogram som skulle danne grunnlag for en teknisk utbygging av Svalbard, herunder også anlegg av veier og flyplasser.

I mars-april 1959, etter innbydelse fra det amerikanske instituttet, gjennomførte Pedersen en meget bredt anlagt studiereise til Frankrike og USA, hvor han fikk en utmerket anledning til å fordype seg i ulike aspekter ved flyplassbygging på permafrost. Han fikk her "et samlet inntrykk av den intense utforskning av arktiske strøk som nu drives av en rekke institusjoner og laboratorier i USA".³⁰ På basis av samarbeidsprogrammet med Arctic Institute ledet Lærum og Pedersen sommeren 1959 en stor vitenskapelig ekspedisjon til øygruppen. Ekspedisjonens forundersøkelser ble fremlagt i rapporten, *Svalbardveg 1959*. Rapporten, som skisserte omfattende planer for seks flyplassprosjekter på Svalbard, bekreftet det bildet som Pedersen-brødrene alt hadde dannet seg om flyplass-utbygging.³¹

Når denne koplingen til amerikanerne nå vakte ekstra sterk uro hos den politiske ledelse, var det fordi den høsten 1959 fikk

informasjoner om at sponsor-kontrakten egentlig var en underkontrakt av en kontrakt mellom instituttet og det amerikanske Department of the Air Force; foruten at det her var stilt til rådighet 20.000 dollar for å drive vitenskapelige undersøkelser på Svalbard i 1959, forelå også et program for utvidet virksomhet i 1960 basert på et budsjettforslag på 64.000 dollar. Ifølge Lange ble det antatt at det reelle formålet med den finansielle støtten var å undersøke grunn- og værforhold med henblikk på flytrafikk, og bakgrunnen syntes å være, igjen ifølge Lange, en bredt anlagt amerikansk plan for å undersøke flyplassmulighetene i de arktiske strøk, et program som Department of the Air Force skulle ha satt i gang i 1956.³² Om det var grunnlag for å hevde at det fantes en så entydig direkte kopling mellom sponsor-pengene og USAs polarstrategi, skal ikke drøftes her.³³ En av dem som bidro til at dette inntrykket festnet seg hos norske myndigheter var norsk-amerikaneren Bernt Balchen, oberst i det amerikanske Flyvåpnet.

Svalbard-ekspedisjonen sommeren 1959 og tanken om at det egentlig var amerikanske militære som sto bak, medførte at Norge fikk to supermakter å hankses med. For å berolige Moskva måtte man eliminere den ytre sekundær-trusselen, nemlig amerikanerne. Lange tok opp saken i en samtale med USAs utenriksminister Christian A. Herter i Paris i desember 1959; Lange understreket de politiske skadevirkninger saken kunne få. Den 12. januar 1960 ga Regjeringen grønt lys for å følge opp i form av en henvendelse til den amerikanske Regjeringen med anmodning om at finansieringen av prosjektet ble stanset. Amerikanerne lovet å stoppe enhver direkte eller indirekte statlig støtte til denne typen virksomhet på Svalbard.³⁴ Henvendelsen til USA medførte at Arctic Institute signaliserte at de 64.000 dollar som var blitt forespeilet for året 1960 allikevel ikke ville bli utbetalt. Instituttet ville begrense seg til å yte 5.000 dollar til det nødvendige etterarbeid i forbindelse med avslutningen av virksomheten for 1959. Også den ytre sekundær-trusselen var tilsynelatende eliminert.

Flyplasser på Svalbard



Her ser vi inntegnet de seks flyplass-mulighetene som ble undersøkt av Svalbard-ekspedisjonen sommeren 1959.

Kampen på hjemmearenaen

Svalbard-ekspedisjonen sommeren 1959 viste samtidig at å nekte Pedersen-brødrene grunn ikke var tilstrekkelig for å bringe ro om saken. Det var her hovedproblemet skulle komme til å ligge. La meg derfor gå tilbake til hovedsporet i denne fremstillingen, nemlig myndighetenes bestrebelser på å fjerne den indre sekundær-trusselen.

Nye forslag og argumenter

Til tross for Langes nei i Stortinget den 27. januar 1959 var Pedersen-brødrene fortsatt overbevist om at saklig informasjon kombinert med enkelte justeringer i planen ville lede myndighetene inn på bedre tanker. Fremfor alt bet de seg merke i at myndighetene ville stille andre eller strengere krav til et slikt prosjekt. Pedersen-brødrene var derfor fortsatt interessert i å komme i direkte kontakt med Utenriksministeren. Det skjedde den 29. januar 1959, to dager etter Langes redegjørelse. Brødrene fremla her en bred redegjørelse for prosjektet, som i særlig grad skisserte forhistorien. De var innstilt på å endre sine planer slik at de oppfylte de krav Regjeringen mente burde stilles til en flyplass på Svalbard.³⁵ Lange var imidlertid urokkelig. Det vesentligste poeng for Regjeringen, hevdet Lange, var at det norske Flyvåpnet så seg ute av stand til å hindre at Sovjetunionen i en kritisk situasjon satte seg i besittelse av flyplassen. Derfor kunne flyplass-prosjektet på det daværende tidspunkt skade Norges interesser, og Lange bad om at det ble lagt på is inntil videre. Han anmodet også om at det ikke ble startet noen pressekampanje om flyplass-saken. Gunnar Sverre Pedersen, hvis hovedbudskap var at "Vi kan ikke la det skure lenger paa Svalbard", understreket igjen at dersom det var i landets interesser, ville selskapet stille prosjektet i bero, men ikke på en slik måte som det var gjort i utenriksdebatten, som var til stor skade for selskapet og dem som sto bak det.³⁶ Men noen slik imøtekommenhet var ikke

Regjeringen innstilt på å vise. Det viste et oppfølgende møte mellom Lange og brødrene den 5. februar, hvor initiativtakene forgoes anmodet om at saken ble tatt opp til ny vurdering.³⁷

For allikevel å vinne gehør for prosjektet forsøkte brødrene å justere planen slik at den ble utenrikspolitisk spiselig. Den 22. februar 1959 forespurte således brødrene om myndighetenes syn på å anlegge en mindre flyplass på Kapp Mitra på nordsiden av Kongsfjorden, eller på annen statsgrunn.³⁸ Myndighetene svarte at dette ikke endret ved realitetene i saken.³⁹ Senere lanserte Pedersen-brødrene ulike forslag til løsninger. Et av dem var å bygge flyplasser både ved Kongsfjorden og i Adventdalen; i begge tilfellene var mulighetene for å anlegge lange flystriper så beskjedne at det ikke kunne bli tale om å ta imot tyngre militære fly.⁴⁰ Men heller ikke dette rokket nå ved myndighetenes standpunkt.

Tiden var nå inne til å endre argumentasjonen. Våren og sommeren 1959 gjorde brødrene flere nye fremstøt overfor den politiske ledelse, nå med henvisning til andre aspekter ved flyplass-spørsmålet. Overfor Lange fremholdt oberstløytnant Pedersen i begynnelsen av mai 1959 at det allerede foregikk en viss flytrafikk til det Pedersen omtalte som vinterflyplassen i Adventdalen; under letingen etter *Discoverer-2* i april var også militære fly blitt benyttet. "I og med at det paa Svalbard allerede eksisterer en flyplass som kan nyttes til militære operasjoner, er hovedargumentene mot en sivil flyplass bortfalt". En tid senere fremholdt Pedersen at nå hadde tyske interesser kastet sine øyne på øygruppen, og at det ville være ergerlig om de kom Norge i forkjøpet med anlegg av sivil flyplass. Dessuten: Widerøe Flyveselskap trengte et opparbeidet landingsfelt på Svalbard i forbindelse med vertikalfotoografering av øygruppen.

Men trass i alle disse forsøk: Myndighetene stod på sitt; det forelå intet grunnlag for å ta opp saken til ny behandling på det daværende tidspunkt.⁴¹ Denne nei-strategien ble enda mer iøynefallende etter Svalbard-ekspedisjonen sommeren 1959.

Grepet strammes

Svalbard-ekspedisjonen med alt det den innebar ble en katalysator i myndighetenes motstøt mot brødrene. Statssekretær Hans Engen fremholdt på regjeringskonferansen den 1. september 1959 - etter at myndighetene hadde mottatt opplysninger om virksomheten på Svalbard - at UD så meget alvorlig på saken på grunn av de reaksjoner man kunne vente fra Sovjet-regjeringens side. Kollegiet vedtok at Industri-departementet - på basis av utkast fra UD - skulle henvende seg til de to norske kullselskapene og gjøre dem kjent med at Regjeringen var imot at det ble arbeidet videre med flyplassplanen, hvilket ble gjort kort tid etterpå, og at Justisdepartementet skulle følge opp overfor Sysselmannen. Justisministeren ble også bedt om at hans lovavdeling undersøkte hvilken rettslig adgang man måtte ha for å sette en stopper for Pedersen-brødrenes virksomhet.⁴² Møtet i Regjeringen viser at hjemmelsgrunnlaget for nei-strategien var en komplisert affære, men at myndighetene gjennom et bredt anlagt opplegg nå definitivt ville søke å ta strupetak på planen.

Mens myndighetene tenkte, arbeidet Pedersen-brødrene utrettelig videre. I slutten av oktober 1959 lanserte de tanken om å sette i gang med charter-flygninger til Svalbard. Isrullebanen i Adventdalen pekte seg ut som et interessant landingssted. Den 3. november fremmet de søknad om slik tillatelse for året 1960. Store Norske, som satt på grunnen, fant det riktigst å konferere med myndighetene når det gjaldt bruken av selve banen.⁴³ Når det gjaldt selve tillatelsen til flygning, gjorde Luftfartsdirektoratet det klart at det ikke hadde noen innvendinger.⁴⁴ UD derimot fant det maktpåliggende at brødrenes virksomhet mer generelt ble brakt til opphør "av hensyn til Svalbards spesielle og utsatte stilling og særlig forholdet til Sovjet-Samveldet".⁴⁵ Industriminister Kjell Holler fremholdt den 18. februar 1960 at hans departement antok at man måtte avslå søknaden, men det rådet tvil om hjemmelen for å gjøre det. Saken ble nå sendt til Samferdselsdepartementet, med spørsmål om avslaget kunne begrunnes med at

flysikringstjenesten ikke var bygget ut på Svalbard.⁴⁶

Det virket imidlertid til å komplisere nei-strategien at det fremkom mer nyanserte signaler fra Industri- og Samferdselsdepartementet. Selv om man også her understreket de utenrikspolitiske betenkelighetene i samtaler med brødrene, gikk disse myndigheter ved enkelte anledninger lengre i å betone det klart matnyttige i å få en flyplass på øygruppen. Den 22. mai 1959 hadde for eksempel brødrene en konferanse med industriminister Holler, med Skjerdal som bisitter. Her gjentok brødrene at de var klar over at arbeidet med flyplass ikke kunne settes i gang før de utenrikspolitiske hindringer var fjernet. Men de ønsket samtidig å høre Industriministerens syn på flyplass-saken og på økonomisk virksomhet på øygruppen. Slik brødrene oppfattet samtalen, ga Holler her uttrykk for en relativt positiv innstilling til prosjektet. Han anså planen for interessant og ga uttrykk for stor tro på økonomisk utvikling i polarområdene. Senere på året, i august 1959, formulerte også statssekretær Hallvard Lange Bojer i Samferdselsdepartementet seg slik at initiativtakerne oppfattet ham for å være positiv til planene om en eller flere flyplasser på øygruppen.⁴⁷

Regjeringens hovedlinje var likevel at stadig nye fremstøt ble gjort for å tette smutthullene. Samtidig som Samferdselsdepartementet ble satt på saken, arbeidet Justisdepartementets lovavdeling videre med sin del av problemet mens UD's rettsavdeling fikk i oppgave å vurdere saken i relasjon til Svalbard-traktaten.⁴⁸

Det representerte et helt spesielt problem for myndighetene at en oberstløytnant var en av ildsjelene bak flyplass-planen. Den politiske ledelse var meget engstelig for at Gunnar Sverre Pedersens befatning med flyplass-prosjektet kunne gi opphav til mistanker i Moskva om at Forsvaret hadde en finger med i spillet, eller at militære hensyn spilte inn. Å bringe oberstløytnant Pedersen ut av enhver befatning med prosjektet, ja med Svalbard-saker som sådan, ble derfor ansett som viktig for Regjeringen.

Denne linjen ble valgt etter flere møter mellom initiativtakerne og Forsvarsdepartementet i oktober og tidlig i november 1959. Pedersen-brødrene ble innkalt til møte med Forsvarsministeren og statssekretær Engen den 12. oktober 1959. Statsråden gjorde det klart for brødrene at virksomheten måtte stoppes, men også at saken ville bli tatt opp igjen i Regjeringen.⁴⁹ En uke senere ble saken drøftet på telefonen mellom Handal og Pedersen, og dette dannet grunnlaget for et oppfølgende møte i Forsvarsdepartementet den 30. oktober, hvor Pedersen stilte spørsmålet om det egentlig var riktig og nødvendig å ta så sterkt hensyn til russernes syn.⁵⁰

Det var på grunnlag av disse samtaler at Handal slo til lyd for at nasjonen var best tjent med at oberstløytnanten trakk seg som formann i styret for Norsk Polar Navigasjon A/S. Pedersen sa seg villig til å trekke seg, dersom det kunne medvirke til at selskapet fikk tillatelse til å realisere planene om sivil flyplass. Handal ville imidlertid ikke kjøpslå, og i et brev til Pedersen datert 23. januar 1960 bad Forsvarsministeren om at flyplass-prosjektet ble innstilt og at Pedersen trakk seg fra prosjektet, fordi "Regjeringen anser det av utenrikspolitiske grunner ytterst uheldig at en militær embetsmann har noensomhelst befatning med planer som kan settes i forbindelse med eventuelt anlegg av sivil flyplass på Svalbard". At forholdet mellom partene nå var anstrengt fremgår av at Pedersen i rekommandert sending ble bedt om skriftlig å bekrefte dette.⁵¹ Fire dager senere møtte brødrene den politiske ledelse i departementet på ny, og her meddelte de at oberstløytnant Pedersen ville tre tilbake som formann i selskapets styre, (hvilket skjedde den 30. januar, da broren overtok). Imidlertid fremholdt Pedersen at han ville forbeholde seg retten til å søke nærmere råd om sakens juridiske og politiske sider; det siste henspeilte på at han var innstilt på å gå til Stortinget med spørsmålet.⁵²

Parallelt med dette ble også den SAS-ansatte Einar Sverre Pedersen forsøkt bragt ut av flyplass-prosjektet. Pedersen ble

innkalt til Knut Hagrup i SAS, som bad ham om å undertegne et skriv hvor det fremgikk at Pedersen forpliktet seg til ikke å arbeide videre med prosjektet. Hvis Pedersen ikke trakk seg ut, ville han kunne risikere sin stilling i selskapet. Utspillet kom fra den politiske ledelse, via Nils Langhelle, direktør for den norske regionen av SAS og veteran i Arbeiderpartiet. Pedersen nektet å undertegne.⁵³ Samtidig satte myndighetene inn et motstøt mot professor Lærum, på grunn av hans befatning med flyplass-saken og koplingen til Arctic Institute. Det var Kirke- og Undervisningsdepartementet som fikk i oppgave å sørge for at Lærum, som hadde vært innkalt til FD alt i slutten av oktober 1959, ble underrettet om hvordan Regjeringen så på saken og at det ville tjene saken om også han trakk seg ut av virksomheten.⁵⁴

I løpet av 1960 arbeidet den politiske ledelse med et nytt verktøy som den håpet ville kunne bringe spørsmålet om flyplass under kontroll, nemlig en ny luftfartslov. Denne ble vedtatt den 16. desember 1960. Den trådte i kraft fra 1. januar 1962, men fordi det hastet med å skaffe seg mer aktive instrumenter for å tøyte Pedersen-brødrene, ble den ved kongelig resolusjon av 9. mars 1961 gjort gjeldende umiddelbart for Svalbard. Loven fastslo at det trengtes konsesjon fra Regjeringen, eller i visse tilfelle tillatelse fra departementet, for å anlegge, drive eller inneha landingsplass til allmenn bruk.

Loven kunne likevel ikke forhindre at interesserte søkte om konsesjon og på den måten sørget for at spørsmålet forble på den politiske dagsorden og i offentlighetens søkelys. I mars 1961 søkte A/S Norrønafly om konsesjon for ukentlige flygninger og statsstøtte for å anlegge flyplass ved Longyearbyen. Også Norsk Polar Navigasjon opprettholdt sin interesse for å bygge flyplass. Saken kom opp i Regjeringens sikkerhetsutvalg den 13. april, og utvalget kom til at man burde holde fast ved den rådende linje, nemlig at det bare ble gitt tillatelse til flygninger i Forsvarets regi for å bringe frem post og avvikle syketransport.⁵⁵ Samferdselsdepartementet antok at det ut fra trafikkmessige hensyn ikke ville være noe å

innvende mot at en slik søknad ble innvilget, men samferdselsminister Bratteli delte likevel den oppfatning at overordnede utenrikspolitiske hensyn måtte veie tyngst. UD tilrådte at søknadene ble avslått av utenrikspolitiske grunner, et syn Regjeringen tilrådte den 16. mai 1961.⁵⁶

Olje eller flyplass?

Når spørsmålet fortsatte å leve som et kronisk problem for Regjeringen, skyldtes det imidlertid ikke bare utspill og rykter om flyplass-saken. Den sterkt økende vitenskapelige interessen for øygruppen fra en rekke land bidro til å komplisere situasjonen for norske myndigheter.⁵⁷ Den største nye utfordringen - ved siden av flyplass-saken - var likevel at kappløpet om oljen nå nådde Svalbard. I 1960 kastet oljeselskapet Shell og fremfor alt Caltex for alvor sine øyne på Svalbard, og året etter engasjerte russerne seg med tyngde i letingen etter nye ressurser på øygruppen. Som jeg skal komme tilbake til, skapte det et nytt, gigantisk håndteringsproblem for den politiske ledelse.

Oljen er viktig også for å forstå Regjeringens videre behandling av Pedersen-brødrene. Også de kastet seg nå for alvor inn i oljeeventyret på Svalbard; allerede i 1960 sendte Norsk Polar Navigasjon tre ekspedisjoner til Svalbard for å foreta undersøkelser etter olje. Samme høst leverte selskapet flere funn med prøver til Bergmesteren, og året etter startet prøveboringene. Selv om selskapet var lite, var det i ferd med å sikre en betydelig posisjon for norske interesser ved en eventuell fremtidig oljeutvinning på øygruppen.

Det som kompliserte situasjonen for brødrene Pedersen var at den politiske ledelse satte olje-virksomheten i sammenheng med flyplass-prosjektet. Regjeringen fryktet at oljeletingen ville kunne brukes for å berede grunnen for en flyplass. Mistanken var ikke uten fundament i virkeligheten. Etter at en ny henvendelse til Lange den 12. februar 1960 om et prosjekt for en mindre flyplass ved Ny-Ålesund heller ikke førte frem, stod

det klart for brødrene at flyplass-planen ikke kunne realiseres på kort sikt. Det var en viktig grunn til at selskapet valgte å dreie aktiviteten mot annen ervervsmessig virksomhet i polarområdene. Selv om Norsk Polar Navigasjons oljeengasjement hadde sitt eget rasjonale, ønsket brødrene med det samtidig å skape *etterspørsel* etter flytjenester, og dermed styrke det praktiske og politiske grunnlaget for flyplass-prosjektet; den nye virksomheten ville "sikre selskapet det nødvendige grunnlag for anlegg av flyplasser og utbygging av transportvirksomheten i polarområdene".⁵⁸

Den politiske ledelse fornemmet koplingen på et tidlig tidspunkt. Ja, ikke bare det, for en lengre tidsperiode gikk myndighetene ut fra at oljevirksomheten hadde som sitt *primære* formål å fremme flyplass-planen. Både Sysselmannen på Svalbard og E-stabens sjef, Vilhelm Evang, uttrykte senhøstes 1960 engstelse for at brødrene ville benytte utmålene til å igangsette flyplassbygging. Lange fremholdt i oktober 1961 at brødrene ennå ikke hadde funnet olje, men de bearbeidet det samme område som de tidligere ville bruke til flyplass. Virksomheten deres måtte derfor stoppes. Svalbard ville trolig få en stadig større strategisk betydning, og Lange antok at han ville bli stilt spørsmål om øygruppen under sitt planlagte besøk i Sovjetunionen. Industriminister Kjell Holler fremholdt at man måtte regne med at oljevirksomheten "var kamuflasje for ganske andre ting".⁵⁹ Pedersen-brødrene fortsatte å nøre opp under dette inntrykket. I Norsk Polar Navigasjons årsberetning for 1961 søkte selskapet, i tråd med sin strategi fra året før, aktivt å spille på at det var i ferd med å oppstå en økende *etterspørsel* etter flytjenester. Ifølge årsberetningen fremgikk det nemlig at styret fortsatte arbeidet med spørsmålet om transportvirksomheten i polarområdene, og det "øyner mulighetene for allerede i 1962 å opprette intern flyforbindelse i begrenset målestokk mellom selskapets oljeområder". Budskapet ble registrert med en betydelig grad av irritasjon hos den politiske ledelse.⁶⁰

Følgen var at brødrene fikk en ublid behandling også når det gjaldt olje. I motsetning til Caltex og det sovjetiske stats-selskapet Trust Arktikugol fikk de ikke anledning til å bruke helikopter i sin letevirsomhet; Sysselmannen hjalp Caltex med transporter, men var lite villig til å bistå Pedersen-brødrene; de fikk ikke utlevert nye vertikale flyfotografier som var blitt tatt av øygruppen, igjen i motsetning til Caltex; samarbeidet med NTH om Svalbard-forskning ble vanskeliggjort etter inn gripen fra Kirke- og Undervisningsdepartementet; samarbeidet med Norges Geologiske Undersøkelser kom ikke igang på grunn av Industridepartementets holdning til saken.

Et annet uttrykk for diskrimineringspolitikken var at Regjeringen besluttet å nekte oberstløytnant Pedersen å dra til Svalbard. Pedersen søkte høsten 1960 om seks dagers permisjon fra Forsvaret for å reise til Svalbard for å ordne formelle sider vedrørende funn av oljeholdig skifer og andre mineraler. Den politiske ledelse var imidlertid i tvil om det var reisens egentlige hensikt, og hellet til at det egentlige formålet var å berede grunnen for flyplass-prosjektet. Den 1. oktober ble Pedersen innkalt på meget kort varsel til konferanse i FD. Foruten Handal og statssekretær Erik Himle var også andre myndigheter tungt representert. Her ble Pedersen igjen "forhørt" om virksomheten. Pedersen understreket at besøket hadde tilknytning til oljeaktiviteten. To dager senere mottok han likevel beskjed om at Regjeringen hadde avslått hans permisjonssøknad.⁶¹ Dette forbudet skulle bli gjentatt i flere år fremover.

At myndighetene var på vakt, fremgår av at oberstløytnant Pedersen i begynnelsen av november 1960 fikk en telefonisk forespørsel fra Handal gjennom militær fagmyndighet om han hadde vært på Svalbard etter 3. oktober.⁶² Likeledes at Handal den 16. november bad om å få en skriftlig bekreftelse på at flyfotografier som Pedersen hadde bestilt gjennom Norsk Polarinstitutt kun skulle brukes i forbindelse med oljeleting.⁶³

Fra desperasjon - til stormaktsløsning?

Myndighetenes vaktomhet i Svalbard-spørsmålet ved inngangen til 1960-tallet må sees i lys av at følsomheten overfor Moskva var stor på dette tidspunkt. Det får man et godt inntrykk av gjennom et notat som Norges charge d'affair i Moskva, Sigurd Ekeland, skrev den 28. januar 1960 om "Sovjetisk oppfatning av alliert militær virksomhet på norsk territorium": "Jeg har forstått det slik at man på det nåværende tidspunkt ikke helt kan utelukke den mulighet at norske myndigheter ikke vil kunne hindre fjorårets Svalbard- og Bodø-saker [alliert flyrekognosering, min bemerkn.] fra å dukke opp igjen i inneværende år. De alvorlige reaksjoner som disse sakene - og særlig Bodø-saken - ga støtet til her i Moskva ifjor (jfr. bl.a. Khrustsjovs samtale med Gundersen) såvel som den alminnelige mistanke man her har overfor det man her vil fremstille som NATO-tiltak i Norge, gir grunn til å anta at den sovjetiske reaksjon på eventuelle gjentakelser av Svalbard- og Bodø-saken i år vil bli sterkere enn ifjor - og kan forårsake en varig belastning på de norsk-sovjetiske forhold".⁶⁴

Reaksjonen kom, også i Svalbard-spørsmålet. Den direkte foranledningen var at *Svalbardveg 1959* ble gjenstand for kritisk oppmerksomhet i den internasjonale og norske pressen i september 1960 - kort tid etter U-2 og RB-47 affærene; ikke minst bet media seg fast i at prosjektet var finansiert av amerikanske interesser. Presseoppslagene avfødte et nytt sovjetisk utspill, som i sin tur skulle komme til å forsterke den politiske ledelsens misnøye med brødrene. Den 26 oktober 1960, forøvrig like etter at norske myndigheter hadde samtykket i at russerne fikk benytte helikoptre i forbindelse med kull- og oljeleting på Svalbard, overleverte den sovjetiske viseutenriksminister G.M. Pusjkin en ny note til Norges Moskva-ambassadør Gundersen. Pusjkin ønsket å få avkreftet eller bekreftet innholdet i presseoppslagene; han nevnte spesielt det nord-amerikanske instituttets rolle i prosjektet. I noten viste man til at ekspedisjonen hadde vurdert mulighetene for å bygge flyplasser på øygruppen på opptil 3000 meter, "som

gjør det mulig å ta imot moderne tunge reaksjonsdrevne bombefly"; man henviste til at instituttet i følge presseoppslag hadde utarbeidet hemmelige planer for bygging av seks flyplasser på Svalbard. Sovjetunionen kunne ikke overse disse planer for Svalbard, "som ligger nær Sovjet-Unionens nordlige grenser - dette i betraktning av de hendingene som nylig har funnet sted med Norges medvirkning i forbindelse med de amerikanske militære etterretningsflys inntrengen i Sovjet-Unionens luftrom". Moskva utbad seg en forklaring.⁶⁵

Regjeringen fremholdt i sin svamote den 9. november at den sommeren 1959 ikke var kjent med at et av ekspedisjonens formål var å undersøke mulighetene for flyplass på Svalbard. Da den var blitt klar over forholdet hadde den i januar 1960 tatt de nødvendige skritt for å stanse den utenlandske finansieringen, samt sørge for at ethvert videre arbeide på dette området ble brakt til opphør.⁶⁶ Regjeringen sto fast ved at Norge hadde rett til å bygge en sivil flyplass i offentlig regi, men norske myndigheter hadde ikke gitt tilsagn til å medvirke til en slik bygging, og de hadde overhodet ikke planer om å bygge en slik flyplass eller å medvirke til det. Man skilte således mellom et offentlig tiltak og et privat flyplass-prosjekt; det siste ville komme inn under traktatens klausul om likestilt status for signatarmaktene.⁶⁷

Men selv dette viste seg å være utilstrekkelig for å bringe ro om saken. Det fortsatte å versere rykter om flyplass-bygging på Svalbard. Sovjet-pressen kom stadig tilbake til saken, også til det som ble omtalt som amerikansk bygging av flyplass. I et brev til FD våren 1962 fremhevet UD at den virksomhet som brødrene Pedersen og Norsk Polar Navigasjon hadde drevet på Svalbard hadde ført til komplikasjoner i Norges forhold til Sovjetunionen og at man ikke kunne se bort fra at dersom den fortsatte, kunne det ha som følge at Sovjetunionen mente seg berettiget til aksjoner, som kunne bringe Svalbards traktatfestede stilling i fare.⁶⁸ Hele saken hadde utviklet seg til et mareritt for Regjeringen. Den følte en sterk grad av avmakt.

Det var under inntrykket av denne avmaktstornemmelseren tidlig på 1960-tallet at den politiske ledelse begynte å lete etter hva man kan kalle endelige løsninger - ved å gå mer drastisk eller ukonvensjonelt til verks overfor såvel primær-trusselen som den ytre og indre sekundær-trussel.

Troen på at det måtte gå an å bygge bro til Moskva hadde stått på den norske politiske dagsorden siden midt på 50-tallet. Statsminister Gerhardsen sto sentralt i disse bestrebelsene, med sin visjon om å håndtere det russiske problem gjennom dialog og ikke konfrontasjon. Det var ikke unaturlig å bringe Svalbard-spørsmålet inn som samtaleemne i en slik dialog, særlig på bakgrunn av den desperate situasjon myndighetene nå befant seg i. Det er i dette lys man må forstå Gerhardsens antydninger om en bilateral flyplass-løsning. Signalet fremkom offentlig i november 1960, og ifølge russerne skal Gerhardsen i desember dette år ha gitt tilsagn overfor ambassadør M.G. Gribanov til en felles norsk-sovjetisk flyplass. Dette poenget skulle bli gjentatt av russerne ved flere anledninger senere.⁶⁹ Selv om Gerhardsen aldri avga noen uttalelse som kunne betraktes som bindende fra norsk side eller som antok karakteren av et konkret forslag, synes det klart at Statsministeren i denne fasen ønsket å strekke seg langt for å dempe russernes kritikk. I november 1962 fremholdt han f.eks. at det var ønskelig med en flyplass på Svalbard. "Problemet er den utenrikspolitiske siden av saken. Norge har ikke fri disposisjonsrett over området". Selv om han understreket at han ikke hadde noen formening om det kunne være en god tanke med en norsk-russisk sivil flyplass, var det "en tanke som absolutt bør overveies".⁷⁰

Jakten på olje på Svalbard aksentuerte behovet for en løsning gjennom dialog. Også i dette spørsmålet hadde myndighetene beveget seg inn i en blindgate. Flyplass-saken og jakten på olje synliggjorde det kroniske problem. I begge spørsmålene var det også slik at såvel russerne som amerikanerne var på banen.

Dette var bakgrunnen for et forslag om å løfte hele Svalbard-spørsmålet ut av kald krig-strukturen og etablere en supermaktsforståelse om problemene. På regjeringskonferansen den 14. juni 1962 slo statsråd Andreas Cappelen til lyd for "ad diplomatisk vei å få tatt opp spørsmålet om en pasifisering av Svalbard gjennom en avtale mellom Sovjet og USA". Utenriksminister Lange gikk åpenbart ikke inn på realitetene i dette forslaget, men han understreket sterkt den fornemmelse av avmakt som nå rådet hos den politiske ledelse. Den amerikanske utenriksminister hadde tidligere uttrykt skepsis til sovjetisk deltakelse i et flyplass-prosjekt i form av en russisk service-stasjon ved en slik flyplass. Lange fremholdt imidlertid på møtet at han likevel hadde mistanke om at det - trass i tidligere forsikringer - fortsatt tilfløt Pedersen-brødrene betydelige amerikanske pengemidler; "vi har vansker med å få russerne til å tro på alvoret i våre forsikringer om at vi vil hindre anlegg av flyplasser som kan brukes til militære formål. Situasjonen er den av [sic] vi *vet* ikke hvilke planer Caltex-oljeselskapet forfølger på Svalbard, vi *vet* heller ikke hva russerne akter å foreta seg. Men vi *vet* at Pedersen har tatt så store utmål der at det bare kan forklares med ønsket om å anlegge flyplass".⁷¹

Det er klare likhetstrekk mellom disse tanker og tilsvarende fremstøt og refleksjoner under Svalbard-krisen ved krigs-avslutningen. Også da var det - under inntrykket av både frykt og håp - sterke norske ansatser til bilateralisering; også den gangen lekte enkelte av aktørene med tanken om en "pasifisering" av øygruppen og området, for på den måten å fri lille Norge fra problemet Svalbard.

Høytttenkningen materialiserte seg åpenbart ikke i praktiske utspill overfor supermaktene. Den politiske ledelse gled tilbake til hovedsporet, nemlig bestrebelsene på å stoppe brødrene.

Et forsiktig vendepunkt

Våren 1962 foreslo Forsvarsdepartementet et på mange måter definitivt oppgjør med brødrene. Regjeringskollegiet vek imidlertid tilbake av frykt for at også andre kunne bli rammet. Dessuten fornemmet nå den politiske ledelse at problemet var brakt under rimelig kontroll. Det skulle innvarsle et forsiktig vendepunkt.

I et brev til FD våren 1962 tilrådte UD at det ble gjort et nytt forsøk på å få oberstløytnant Pedersen til å trekke seg helt ut av virksomheten på Svalbard. Forsvarsdepartementet delte den oppfatningen. Erfaringene hadde vist at det ikke var tilstrekkelig at oberstløytnant Pedersen hadde gått av som styreformann i selskapet og heller ikke at han hadde fått reiseforbud. Han måtte ut av *enhver* befattning med Svalbard-spørsmål. Da saken ble drøftet på regjeringskonferansen den 5. april 1962, foreslo forsvarsminister Gudmund Harlem at en i brev form understreket overfor Pedersen at Regjeringen av utenrikspolitiske grunner anså det som meget uheldig at han, så lenge han innehadde sin daværende stilling i Forsvaret, direkte eller indirekte deltok i forskningsvirksomhet på Svalbard, og at man derfor inntrengende henstilte til ham å trekke seg ut av denne virksomheten, herunder også som aksjonær i Norsk Polar Navigasjon, samt at han ikke deltok i flere ekspedisjoner til Svalbard. I brevet skulle Pedersen samtidig innkalles til møte hos Forsvarsministeren, som da ville forelegge ham til underskrift en erklæring der han forpliktet seg til å forholde seg som nevnt. Hvis han av slo å undertegne, skulle det gjøres kjent for ham at myndighetene måtte ta opp spørsmålet om å forby ham å reise til Svalbard så lenge han var militær embedsmann eller overveie å reise sak for å få ham fradømt sin stilling i Forsvaret.⁷²

En motstrategi med tre ingredienser: Kravene, erklæringen og dommen. Gjennomføringen av dette opplegget startet med at Pedersen ble innkalt til ekspedisjonssjef Arvid Barstad i Forsvarsdepartementet den 5. og 10. mai 1962. På møtet den

5. mai ble Pedersen forelagt et ikke underskrevet notat med pålegg om å selge sine aksjer i selskapet og ikke å reise til Svalbard uten FDs tillatelse. I motsatt fall ble han oppfordret til å forlate Forsvaret. Pedersen understreket at han lojalt ville følge ethvert pålegg fra departementet, men han gjentok samtidig at han ville forbeholde seg retten til å ta spørsmålet opp til juridisk og politisk vurdering.⁷³

Det lå i Pedersens signal at han vurderte å gå til Stortinget med saken. Det var med det en fare for parlamentarisk kritikk og offentlig eksponering, og det ønsket ikke Regjeringen. Det var nok en av grunnene til at Harlems forslag til fremgangsmåte vakte motforestillinger også i regjerings-kollegiet da saken kom opp igjen den 30. mai 1962. Harlem gjorde her et forsøk på å vinne gehør for en hard linje: Han foreslo at Pedersen ble gitt en frist til den 15. juni for skriftlig å bekrefte at han ville trekke seg ut av virksomheten og avstå fra å reise til Svalbard.⁷⁴

Regjerings-kollegiet var enig i at brødrene måtte stoppes, men midlene måtte velges med større omhu enn hva Harlem hadde skissert. Ballen ble overlatt til fagekspertisen. For å legge grunnlaget for en grundigere saksbehandling og for å avlaste den politiske ledelse hadde Regjeringen dagen før, den 29. mai, gitt grønt lys til at Forsvarsministeren nedsatte et tremannsutvalg, til snarest å gjennomgå saken og gi Regjeringen et opplegg for den videre behandling av den. Utvalget ble sammensatt av departementsråd Rolv Ryssdal i Justisdepartementet, ekspedisjonssjef Jens Evensen i UD og ekspedisjonssjef Arvid Barstad i FD.

Utvalget gjennomgikk det materiale som forelå om saken og innkalte Pedersen til møte i FD den 21. og 22. juni.⁷⁵ Et nytt møte ble holdt den 4. juli. Møtene tok sikte på å vurdere spørsmålet om hvorvidt det var grunnlag for å opprettholde det tidligere standpunkt om at Pedersen ikke burde få reise til Svalbard, men at man ikke burde søke å hindre at andre representanter for Norsk Polar Navigasjon reiste dit. Som

Harlem uttrykte det senere, ble oberstløytnanten på disse møtene fortalt at selskapets virksomhet hadde "ført til komplikasjoner i Norges forhold til Sovjetsamveldet, og at Regjeringen legger stor vekt på at Svalbardområdet ikke på noen måte blir kilde til internasjonal spenning". I møtene med utvalget lovte Pedersen å avstå fra sin planlagte reise til Svalbard sommeren 1962, og på møtet den 5. juli lovte han generelt at han ikke ville foreta seg noe som kunne lede til mistanke om fortsatt arbeid med de tidligere flyplass-planer eller som på annen måte kunne lede til mistanke om at det ble drevet virksomhet i strid med Svalbard-traktatens bestemmelser om at øygruppen ikke måtte brukes til militære formål. Omtrent samtidig, den 27. juni 1962, ble major Jacob Grønning innkalt til ekspedisjonssjef Barstad. Grønning, som eide noen aksjer i Norsk Polar Navigasjon A/S, hadde sagt seg villig til å bistå brødrene Pedersen. Men nå fikk han beskjed om ikke å reise til Svalbard sammen med Pedersen. Grunnen var de utenrikspolitiske konsekvenser dette kunne medføre; Norsk Polar Navigasjon var startet med amerikansk kapital, hevdet Barstad. Dette ble innledningen til en rekke møter mellom Grønning og ulike myndighetspersoner - som Barstad, Tim Greve i UD og ledelsesskiktet i Luftforsvaret. Utfallet av disse diskusjonene var at også Grønning måtte holde seg hjemme.⁷⁶ Samme år fløy på den annen side to offiserer for Caltex på Svalbard.

Ryssdal-utvalget fant etter dette at det ikke var grunn til å foreta seg noe mer overfor Norsk Polar Navigasjon. Tanken om å aktivisere rettsapparatet falt dermed bort, likeledes forslaget om at oberstløytnant Pedersen måtte selge sine aksjer i selskapet.

Når året 1962 må betraktes som begynnelsen til slutten, skyldes det at den sterke lut ble ansett som uhensiktsmessig, og at den indre sekundær-trussel ble mindre påtrengende etter at oberstløytnant Pedersen hadde avgitt klare forsikringer om å vise tilbakeholdenhet. Selskapets virksomhet ble nå dessuten mer entydig bundet opp i oljeleting, ikke flyplass.

Reiseforbudet ble likevel opprettholdt for 1963. Det ble nå gitt en generell bestemmelse om at fastlønte offiserer måtte ha Forsvarsdepartementets samtykke for å dra til Svalbard.⁷⁷ Det ga myndighetene en generell hjemmel, og som også ble fulgt opp i Stabsordre D-5. På dette grunnlag bestemte myndighetene at oberstløytnant Pedersen heller ikke denne sommeren fikk reise til Svalbard, og Norsk Polar Navigasjon fikk heller ikke tillatelse til å sende noen annen norsk offiser dit. Dette rammet dermed også Jacob Grønning. Han vurderte en tid å ta opp saken i sin fulle bredde, både gjennom Befalets Fellesorganisasjon og i Stortinget via Kristian Asdahl (H),⁷⁸ men dette sporet synes ikke å ha blitt fulgt opp. På den annen side forelå det ikke tilstrekkelig grunn til å nekte andre representanter for selskapet i å dra.

Men sommeren 1964 fikk Pedersen og major Jacob Grønning igjen tillatelse til å reise til Svalbard i tilknytning til selskapets oljeundersøkelser. UD kom under sterk tvil til at man måtte godta dette forutsatt at de bl.a. holdt seg langt vekk fra flyplassprosjektet. Et viktig hensyn som spilte inn var at nei-linjen kunne bety en betenkelig innskrenkning i nordmenns adgang til øygruppen; man kunne vanskelig tillempe FDs retningslinjer overfor offiserer som dro dit i rent sivilt oppdrag i sin ferie. I mars 1964 samtykket derfor Regjeringen i at Pedersen og Grønning fikk dra til Svalbard i sine ferier denne sommeren.⁷⁹ Grønning skrev i sin dagbok den 19. mai 1964: "-- Ellers er det nå i orden fra myndighetenes side at jeg kan feriere på Svalbard i år". Den 3. juni tilføyde han: "- Vel, så bærer det avgårde til Svalbard - endelig!"⁸⁰

Det var likevel først i 1965 at Pedersen-brødrene fikk komme inn igjen fra kulden, og det skyldtes regjeringsskiftet. Kort tid etter at den borgerlige koalisjonen overtok høsten 1965, kom det nemlig i gang en dialog mellom Pedersen og den nye politiske ledelse. Myndighetene oppga gradvis diskrimineringen av dem i forhold til andre aktører på øygruppen. Senere skulle brødrene få tillatelse til å opparbeide landingsstriper på flere steder i forbindelse med selskapets oljevirksomhet.

De nye flyplass-problemene

Det er på dette stadiet vi beveger oss over i flyplass-stridens fase to - til tanken om flyplass i offentlig regi på øygruppen. Denne fasen hadde sitt forspill, nemlig den økte flytrafikken til og fra Svalbard, hvor man foruten sjøfly også benyttet mer eller mindre improviserte flystriper som stadig ble utbedret. Det gjaldt i første omgang ved at man benyttet is-rullebanen i Adventdalen, og det aktualiserte i sin tur spørsmålet om å montere sikringsutstyr for blant annet å sikre forsvarlig flyavvikling året rundt. Den europeiske romfartsorganisasjonen ESRO og Norges Teknisk-Vitenskapelige Forskningsråd (NTNF) trengte dessuten sårt til og fikk laget en provisorisk landingsstripe ved Ny-Ålesund, for med småfly å kunne sende utstyr inn og ut og for vintertransport mellom Ny-Ålesund og Longyearbyen. Den politiske ledelse ble meget engstelig da den oppdaget forholdet, og den forsøkte å tale minst mulig offentlig om denne virksomheten. All planlegging og snakk om flyplass var bannlyst, ble det fremholdt i 1964. Fire år senere drøftet de ulike berørte instanser, herunder UD, hvorvidt man skulle sende ut en offisiell meddelelse til aktuelle flyselskaper om "flystripen i Ny-Ålesund". UD understreket imidlertid at det ikke ville tjene norske interesser om det skjedde noen form for publisering av slike flyplassmuligheter. Trass i dette forsøket på lavprofil maktet ikke norske myndigheter helt å styre unna sovjetiske innsigelser.⁸¹

Parallelt med denne gradvise utbyggingen av en *de facto* flyplass-kapasitet på Svalbard initierte den politiske ledelse en mer prinsipiell diskusjon om hensiktsmessigheten av å bygge en flyplass i offentlig regi på øygruppen. Et viktig utgangspunkt for disse bestrebelsene var det såkalte Trafikkutvalget for Svalbard, som avga sin innstilling i november 1965 og som anbefalte bygging av flyplass ved Longyearbyen. Dette sporet ble så fulgt opp i form av konkrete norske utredninger ut gjennom tiåret. Moskva viste imidlertid tenner. Riktignok

oppga russerne sin steile motvilje mot flyplass, men situasjonen ble fra 1966 komplisert av at de med økende tyngde fremholdt at et slikt prosjekt måtte bygges og drives som et bilateralt prosjekt; russerne viste til Gerhardsens tidligere "tilsagn". Men en slik løsning var ikke norske myndigheter åpen for. På den annen side: I lys av Svalbard-områdets tiltagende strategiske betydning, var den norske regjering ikke beredt til å lansere en ren norsk løsning. Frykten for sovjetiske motsvar var påfallende. Det var først i første halvdel av 1970-tallet - under inntrykket av mye diplomatisk ståhei - at det kom bevegelse i forhandlingene. Sovjetunionen godtok prosjektet, men fikk også banket fast at flyplassen var til "sivil" bruk. Russerne ble også innrømmet praktiske fordeler på flyplassen, som ble tatt i bruk i 1974 og offisielt åpnet året etter.⁶²

Kappløpet om oljen

Selv om flyplass-saken var den fremste kilde til konflikt, fantes også andre, og *samlet* bidro de til å synliggjøre det kroniske problem i norsk Svalbard-politikk. Visjonen om at det kunne finnes olje på Svalbard var et slikt konflikttema. Det skapte et nytt, gigantisk håndteringsproblem for den politiske ledelse.

Det begynte for alvor med at Shell og fremfor alt de samlede amerikanske oljeselskapene California Asiatic Oil Company og Texaco Overseas Petroleum Company - Caltex - i 1960 satte sine øyne på øygruppen. Det var behandlingen av Caltex som skulle bli den fremste kilden til problemene: Ved årsskiftet 1960-61 ble Bergmesteren og Industridepartementet stilt overfor spørsmålet om "geologiske indikasjoner", primært basert på luftfotografier, var tilstrekkelig for gyldig anmeldelse og for å gi selskapet utmål. Konsulent Thorgrim Haga i Industridepartementets bergverkskontor fremholdt i et notat den 2. desember 1960 at Bergverksordningen stilte krav om at det måtte innleveres konkret prøvemateriale eller prøvestuff; "geologiske indikasjoner" var dermed ikke tilstrekkelig. Dette prinsipp måtte man holde fast ved, ifølge Haga; så fikk man heller søke å finne praktiske løsninger på dette grunnlag. Han nevnte forøvrig at spørsmålet hadde utenrikspolitiske sider. Dette notat ble imidlertid liggende i en skuff inntil departementet oppdaget at bergmester Harald Welde i januar 1961 hadde kunngjort utmålsforretning for 201 anmeldelser fra Caltex, uten at prøvestuff var innlevert. Industridepartementet stoppet først utmålsforretningen, men etter innsigelser fra selskapet og nye overveielser banket tungvekterne i departementet gjennom at innsigelsene skulle frafalles, hvilket skjedde i form av et brev til Bergmesteren den 19. april 1961. Det ble ikke tatt hensyn til kritiske bemerkninger fra deler av byråkratiet i departementet og fra Justisdepartementet, og saken ble

åpenbart ikke gjort til gjenstand for en bredere politisk vurdering, hvor man også veide inn sakens utenrikspolitiske dimensjon. Det er ingen tegn til at spørsmålet ble behandlet i Regjeringskonferanse eller i Regjeringens økonomiske utvalg.

På basis av den etterfølgende utmålsforretningen ble Caltex meddelt 201 utmål, og året etter fikk selskapet ytterligere 35 utmål på grunnlag av "geologiske indikasjoner". Saken hadde enorme geografiske dimensjoner; på et samlet område som var like stort som Vestfold fylke hadde Caltex sikret seg eneretten til å bore etter olje og drive alle andre forekomster.⁸³

Problemet var at forpliktelsene overfor Caltex fanget. Her var det skapt en presedens i forhold til andre selskaper. Ganske ureflektert hadde norske myndigheter beredt grunnen for en ytre sekundær-trussel - som kunne dra med seg norske selskaper (den indre sekundær-trussel) - som så kunne avføde sovjetiske anklager om at øygruppen var lagt åpen for den amerikanske militaristiske storkapitalen, og sovjetiske krav om utmål i megaklassen uten synderlige forundersøkelser. Dette innebar samtidig at uten en norsk snuoperasjon, kunne øygruppen i realiteten gli tilbake til sin status som et uregulert *terra communis* - fritt frem for alle - slik tilstanden hadde vært forut for den norske overtakelsen i 1920.⁸⁴

Norske næringsinteresser var for smågutter å regne i dette kappløpet, men de var med fra første øyeblikk. Norsk Polar Navigasjon A/S, som siktet seg mer og mer inn på olje etter at flyplass-prosjektet møtte motbør, tok sine første utmål alt i 1960 og begynte boring etter olje året etter. Men først og fremst var det de utenlandske interessene som skulle komme til å utgjøre den store utfordringen. Moskva fulgte de vestlige aktivitetene med kritiske øyne. Sovjet-arméens organ, *Røde Stjerne*, tok i september 1960 for seg de vitenskapelige ekspedisjoner som hadde arbeidet på øygruppen denne sommeren, med et særlig kritisk blikk rettet mot amerikanske geologer og ekspedisjoner fra andre NATO-land. Avisen fremholdt at bakgrunnen mest sannsynlig var at "de amerikan-

ske 'skjerpere' og deres partnere i den aggressive blokk er tiltrukket av Svalbard-gruppens strategiske posisjon". "Disse tiltak kan ikke karakteriseres som annet enn uvennlige handlinger overfor Sovjet", skrev avisen.⁸⁵ I 1961 kastet imidlertid også russerne seg inn i letingen etter øygruppens ressurser, og de skulle i de nærmeste årene komme til å sette inn store midler i dette arbeidet.

Det var først nå at den politiske ledelse ble opptatt av sakens utenrikspolitiske sider. Industriminister Holler fremholdt i oktober 1961 at det foregikk "et kappløp mellom amerikanske og russiske selskaper om oljeleting på Svalbard. Russerne hadde satt i gang i stor stil, bl.a. med helikopter, og Norge måtte drøfte de sikkerhetsmessige interesser som gjorde seg gjeldende". Kravet om norsk handlekraft for å ivareta nasjonale interesser ville komme. Selv om han anså at sannsynligheten for oljefunn var beskjedne, inviterte situasjonen til at Svalbard-problemet ble grundig utredet.⁸⁶

Men før man for alvor kom i gang med dette arbeidet, fremmet russerne krav om nye utmål. I januar 1963 fikk bergmester Welde 71 oljeanmeldelser fra Trust Arktikugol. Også disse funnene var godt gjort ved "geologiske indikasjoner". Regjeringen nølte, men etter råd fra Norsk Polar-institutt om at materialet ikke dokumenterte at det forelå "geologiske indikasjoner" på olje eller gass, ga Industri-departementet i juli 1963 beskjed om å nekte utmål. Dermed gikk det også tilbake på enkelte positive signaler som Arktikugol alt mente å ha fått. Russerne protesterte. De viste til at Caltex hadde fått utmål på basis av "geologiske indikasjoner" og at et nei overfor Arktikugol ville innebære et brudd på likebehandlingsprinsippet.

Den politiske ledelse var med det tvunget opp i et hjørne. Den forsøkte å vinne tid og anmodet russerne om å avvente en nærmere norsk gjennomtenkning av problemene. Stemningen i den politiske ledelse gikk i retning av et fortsatt nei, men standpunktet var vanskelig å begrunne. I oktober 1963 ble

spørsmålet gjenstand for en bred drøftelse mellom representanter fra Utenriksdepartementet, Norsk Polarinstitutt og Industridepartementet. Spørsmålet var om "geologiske indikasjoner" overhodet skulle kunne godtas som tilstrekkelige, samt hvilke krav som i tilfelle skulle settes til det geologiske materialet. Her var delte oppfatninger. Møtet munnet dog ut i at det geologiske materialet var for dårlig, men at man - før det ble tatt ny kontakt med russerne - ville avvende uttalelser fra det såkalte Koordineringsutvalget for Svalbardsaker.

Russerne på sin side viste imens en økende grad av irritasjon over den norske handlemåten. Mens norske myndigheter tenkte og nølte, presset Arktikugol på, og i begynnelsen av november 1963 fremholdt selskapet at det med basis i det angivelige positive signalet fra tidligere på året ville sette i gang undersøkelser.⁸⁷ I en samtale med utenriksminister Lange den 11. november 1963 beklaget den sovjetiske ambassadør seg over at den sovjetiske henvendelsen ennå ikke var besvart, mens Caltex hadde fått sin søknad imøtekommet på temmelig svake "geologiske indikasjoner". Lange svarte at spørsmålet var under observasjon; man hadde ikke til hensikt å behandle signatarmaktene ulikt, men han hadde inntrykk av at Bergverksordningens forutsetninger ikke var blitt fulgt og at norske myndigheter overveiet en tilstramning.⁸⁸

Den politiske ledelse var klar over at det ville koste å si nei til russerne, i lys av at norske myndigheter hadde vist slik generøsitet overfor Caltex. UD anså at det kunne føre til at forholdet til Moskva ble belastet. Man kunne dog, mente UD, forsøke å dempe de sovjetiske forventninger ved at man i første omgang tok kontakt med Caltex og Pedersen-brødrene for å få dem til å frafalle sine utmål, ihvertfall der hvor det ikke fantes oljeindikasjoner. Lyktes man her, ville man ha et bedre grunnlag for igjen å ta kontakt med russerne.⁸⁹ Et ytterst illustrerende eksempel på hvordan diplomatene ønsket å dempe primær-trusselen, ved å gripe inn overfor sekundær-trusslene. Det er uklart om denne fremgangsmåten ble forsøkt; i tilfelle ga den intet resultat.

Den videre behandlingen av spørsmålet ble sterkt preget av fagekspertisens syn. Etter at det såkalte Fleischer-utvalget i en fortrolig innstilling i august 1964 hadde rettet et meget kritisk søkelys mot myndighetenes håndtering av Caltex-saken, ble ballen overlatt til Koordineringsutvalget for Svalbardsaker. I en uttalelse den 19. september 1964 sluttet utvalget seg til kritikken, men understreket samtidig at behandlingen av Caltex måtte få følger for hvordan norske myndigheter forholdt seg til russerne. Utvalget tilrådde at de sovjetiske utmålskravene ble avgjort på grunnlag av at geologiske indikasjoner kunne være tilstrekkelig. Dette ville være i samsvar med den praksis som allerede var etablert. Det var vanskelig stille "andre og strengere krav enn man gjorde overfor Caltex".⁹⁰ Utvalgets tilråding bidro til at Arktikugol, etter mye tvil og nøling, fikk tildelt utmål i 1965.

Utmålskontroversen var imidlertid ikke den eneste som voldte hodebry for den politiske ledelse. Også spørsmålet om statens deltaker-rett skulle vise seg å bli vanskelig å håndtere. Etter Bergverksordningen har grunneieren rett til å delta med inntil 25 prosent i bergverksdrift som anlegges på hans grunn. Statens utgangspunkt var at all grunn som ikke var tilkjent privatinteresser - de såkalte traktateiendommer - tilhørte staten. Den norske stat hevdet i denne forbindelse sin eiendomsrett til alle områder som ikke tidligere var anerkjent som privat eiendom og fremsatte krav om deltakelse overfor de oljeinteresserte selskaper. Den 4. mai 1962 fremholdt imidlertid Caltex at det bestred statens utgangspunkt; det viste her blant annet til en særskilt betenkning av april 1962, ført i pennen av professor Johs. Andenæs,⁹¹ en vurdering som også Justisdepartementets lovavdeling og Industridepartementet sluttet seg til. UD var enig i at man sto svakt juridisk; på den annen side sto så store interesser på spill at staten neppe burde oppgi kravet hvis det var et rimelig håp om å vinne frem i en rettsak. Realismen i denne fremgangsmåten viste seg imidlertid beskjeden. UD foreslo derfor at man burde etterstrebe en minnelig ordning med Caltex i form av en royalty-avtale, en

løsning som Regjeringen sluttet seg til i juni 1963.⁹² En slik ordning hadde også den fordel at det ikke påløp staten utgifter. Caltex godtok å forhandle på dette grunnlag, og drøftingene ble innledet i april 1964. Sluttresultatet ble at Caltex aksepterte en royalty for staten på 10 prosent av verdien av råoljen, mot at staten avstod fra å anvende deltakerretten. Senere gikk Arktikugøl med på samme ordning.⁹³ Norsk Polar Navigasjon A/S fikk det samme tilbudet. Selskapet ønsket imidlertid et arrangement bygd på Bergverksordningens bestemmelse om 25 prosent statlig deltakelse. Dette ville aksentuere den nasjonale dimensjonen ved virksomheten, og selskapet ville oppnå at staten bidro til leteutgiftene. Diskusjonene endte med at staten helt frafalt sine krav når det gjaldt de første 30 utmål. Senere fant imidlertid staten å bruke sin deltakerrett, dog med forbehold om at staten ville bidra til å dekke leteutgiftene først etter at drivverdige funn var gjort.⁹⁴

Det hadde tatt fem år å bringe "oljeeventyret" på Svalbard inn i rimelig ordnede former, vekk fra den store utenrikspolitiske dagsorden. På det tidspunkt hadde det imidlertid oppstått et nytt, kinkig utenrikspolitisk problem, som bekreftet inntrykket av Svalbard som et kronisk problem.

Romteknologi og frykt for militarisering

Det sene 1950-tallet og de tidlige 1960-årene representerte et gjennombrudd innen romfarten, symbolisert ved utviklingen av raketter og av satellitter. Teknologien hadde et stort potensiale både på det sivile og militære området. Grensen mellom sivil og militær anvendelse var imidlertid flytende. Dette forhold bidro sterkt til de politiske og diplomatiske komplikasjoner som skulle oppstå på Svalbard, for også denne øygruppen ble berørt av teknologiens fremmarsj.

To episoder

Selv om den store kontroversen skulle bli spørsmålet om å etablere en sivil bakkebase på Svalbard, ble øygruppen berørt også av annen virksomhet, herunder to ulike episoder i 1959 og 1960. Den første av episodene hadde sin bakgrunn i at USA på slutten av 1950-tallet var intenst opptatt av å utvikle etterretningsatellitter. De første gjennombruddene kom i løpet av 1960-61. Nordområdene spilte en ikke ubetydelig rolle i denne første tiden. Mistanken om at russerne bygde opp et kompleks for interkontinentale raketter (ICBMs) ved Plesetsk i nordvest-Russland førte til at nordregionen ble viet stor oppmerksomhet under de første vellykkede operasjonene.

I 1959 ble Svalbard gjenstand for spesiell oppmerksomhet som følge av denne virksomheten. I serien av mislykkede oppskytinger i programmets tidligste fase frigjorde satellitten *Discoverer-2* i april 1959 sin filmkapsel i Svalbard-området. Amerikanerne klarte ikke å få tak i den på vanlig måte. Flere forhold pekte i retning av at den hadde falt ned på Svalbard, og en større leteoperasjon ble igangsatt for å finne kapselen med film. En rekke fly fra Island, Storbritannia og Vest-Tyskland deltok sammen med norske helikoptre og mannskap.

Fem transportfly av typen C-130 fikk tillatelse til å lande i Nord-Norge. Det norske Luftforsvaret satte opp et midlertidig hovedkvarter i Longyearbyen for å lede søket lokalt, og Store Norskes direktør Knut B. Deinboll ble kontaktet med sikte på å måke opp flyplassen i Adventdalen. En flystripe på 1600 meter ble ordnet i løpet av kort tid.⁹⁵ To norske helikoptre med mannskap ble overført til Svalbard med de amerikanske transportflyene. Man mottok enkelte signaler fra kapselen, men letingen var forgjeves og den ble avbrutt etter seks dager. Hva som hendte med kapselen er uvisst. Den kan ha falt i sjøen, men den kan også ha falt ned nær Barentsburg og blitt tatt hånd om av russerne.

Det kan fortone seg som noe overraskende at den norske Regjeringen samtykket i leteoperasjonen på Svalbard. Man tok riktignok forbehold om at flyene ikke måtte krenke sovjetisk område,⁹⁶ men aksepterte forøvrig at militære enheter og mannskap benyttet øygruppen. Det kan skyldes at det dreide seg om en redningsoperasjon, men også at man ikke fullt ut var på det rene med satellitt-programmets egentlige karakter.⁹⁷

Den andre episoden oppstod i juli året etter - et par måneder etter U-2 affæren. Her var den norske følsomheten overfor den ytre sekundær-trusselen mer iøynefallende. Et amerikansk etterretningsfly av typen RB-47 ble skutt ned over Barentshavet den 1. juli. Flyet kom fra den amerikanske flybasen Brize Norton i England og var ute på et etterretningstokt nordover. Maskinen opererte ikke fra norsk flyplass. Norge ble likevel berørt eller trukket inn på forskjellig vis.⁹⁸ Det oppstod rykter om at Isfjord Radio på Svalbard skulle ha hatt kontakt med den nedskutte maskinen på en spesiell frekvens. Ryktet skapte sterk uro i den politiske toppledelse. Det tok lang tid før myndighetenes kom til bunns i saken. Ryktet viste seg å være uriktig, til politikernes store lettelse.⁹⁹

Nordlysforskning

Dette var likevel for småting å regne sammenliknet med den turbulens som oppstod da spørsmålet ble reist om å etablere en bakkestasjon for satellittsamband på Svalbard. Saken hadde sin forhistorie.

Bakgrunnen for den internasjonale interessen for nordområdene når det gjaldt slike spørsmål i tiden etter Annen Verdenskrig var for det første behovet for å utforske geofysiske fenomener av typen "Polar Blackouts", som i dagevis kunne umuliggjøre bruk av radiokommunikasjon og -navigasjon og som virket sterkt forstyrrende på bruk av langdistanse radar. For det andre økte den militære betydning av polarområdene fra slutten av 1940-årene, fordi den korteste flyruten mellom de to supermaktens territorier gikk over regionen. Kjennskap til de geofysiske forhold i polområdene ble med det en viktig faktor i kappløpet mellom Øst og Vest.

Norge hadde to fortrinn i romforskningen, nemlig geografi og kompetanse. Norske forskere hadde gjort en betydelig pioner-innsats i utforskningen av jordens øvre atmosfære, den såkalte ionosfæren med nordlyset som sitt mest imponerende, men også kompliserte naturfenomen. Før raketter og satellitter ble tatt i bruk, var nordlysstudier fra jordoverflaten den eneste mulighet for å undersøke detaljer i den øvre atmosfæren. Innsikt i det spesielle nordlys-fenomenet og de instrumenter som her ble utviklet var også av stor militær verdi -for radar, navigasjon og kommunikasjon. Derfor var en betydelig del av det norske forskningsmiljøet på disse områder etter krigen knyttet til eller det sprang ut av Forsvarets forskningsinstitutt (FFI).

Tidlig i 1950-årene ble det tatt initiativ ved FFI til å intensivere de kosmisk/geofysiske undersøkelserne av den øvre ionosfære. Denne virksomheten ekspanderte ut gjennom tiåret. En ny fase ble innledet ved inngangen til 1960-tallet da Norge tok de første skritt inn i romalderen. På bakgrunn av den raske

utviklingen i amerikansk romforskning og signaler ute fra Europa om at et europeisk romforskningsalternativ var under oppseiling, oppnevnte Norges Teknisk-Vitenskapelige Forskningsråd i 1960 et romforskningsutvalg med professor Svein Rosseland som formann. Hensikten var å vurdere implikasjonene og Norges plass i bildet.

På dette stadiet var samarbeidet med USA allerede i gang. I august 1960 sluttet Regjeringen seg til et FFI-forslag vedrørende nærromforskning i den øvre atmosfære i nordlys-sonen med basis i området Andøya-Tromsø. Gjennomføringen forutsatte et samarbeid med NASA og at nordmennene mottok økonomisk støtte fra det amerikanske Air Force Research and Development Command, Electronic Directorate. Det inngikk i opplegget å etablere Andøya Rakettskytefelt.

Samarbeidet ble oppfattet som følsomt, igjen fordi amerikanske (militære) interesser var involvert. FFIs direktør, Finn Lied, fremholdt i september 1960 at Forsvarsdepartementet helst så at Rosseland-utvalgets innstilling ble offentliggjort så raskt som mulig, slik at "det store bilde først blir klarlagt før det blir gjort kjent at FFI har mottatt støtte fra USA til rakettoppskytninger. Du forstår sikkert synspunktet i vår anstrengte tid", fremholdt han i et brev til NTNFs direktør.¹⁰⁰ Regjeringen fryktet at samarbeidet med amerikanerne kunne utnyttes politisk.¹⁰¹ Den ferske U-2 affæren tilsa at man trådte varsomt. Regjeringen ga likevel grønt lys til slutt.¹⁰² Skytefeltet ble tatt i bruk i 1962.

Ansvar for koordinering og nye initiativer innenfor dette området ble gradvis overlatt til Norges Teknisk-Vitenskapelige Forskningsråds avdeling for romvirksomhet (NTNFR) under dr. Bjørn Landmarks ledelse. Det var også denne institusjonen som fikk det praktiske hovedansvaret for bygging og operasjon av Tromsø telemetristasjon, som kom igang i 1966, og for Kongsfjord telemetristasjon i Ny-Ålesund på Svalbard.

At Svalbard lå gunstig til for ionosfære-forskning var ingen ny erkjennelse. I oktober 1950 tok Leiv Harang, en av veteranene innen nordlysforskning og på det tidspunkt forskningssjef ved FFI, kontakt med en amerikansk kollega for å undersøke mulighetene for å etablere en ionosfære-stasjon på Svalbard; den gangen fantes det en slik stasjon på Kjeller og man var i ferd med å sette opp en tilsvarende i Tromsø. Harang la sterk vekt på prosjektets militære potensiale: "I regard this station as being of great value when considering the lines of strategy for the A-pact members". Han antok at en slik stasjon "must be considered mainly as a military project". Han ønsket at et forslag om å etablere en slik stasjon kom fra alliert hold; hvis USA fant at saken var av interesse, var man på norsk side beredt til å assistere og eventuelt også stå for etableringen. Amerikanerne oppfattet det likevel slik at norske myndigheter ønsket å trekke veksler på Våpenhjelp-midler. På amerikansk side endte ballen hos militær-etablisementets Research and Development Board og også hos Joint Chiefs of Staff (sjefsnevnda). Prosjektet ble møtt med betydelig interesse, på grunn av dets forskningsmessige og sikkerhetspolitiske potensiale: Siden russerne brukte gruve-virksomheten som et påskudd til å ha en stor befolkningskoloni på øygruppen, kunne en ionosfærestasjon "provide a national ground for a corresponding allied occupation of the island of Spitsbergen".¹⁰³ Her ser man et eksempel på en annen tilnærming til Svalbard-problemet enn hva norske myndigheter sto for: Utfordringen fra primær-trusselen måtte møtes med mottiltak; tanken om en sekundær-trussel var mindre fremtredende.

Nå ble det stort sett med tanken. Aktiviteten på dette området forble lav ut gjennom tiåret. Men noe skjedde da. I forbindelse med det geofysiske år i 1957-58 ble det som tidligere nevnt opprettet en svensk-finsk vitenskapelig stasjon på øygruppen. På slutten av tiåret ble det også etablert en ionosfærestasjon ved Isfjord Radio, en stasjon som ble flyttet til Ny-Ålesund i 1963. Nordlysobservatoriet og FFI sto bak, og en rekke forskere og teknikere fra disse institusjonene deltok. Det amerikanske Flyvåpnet ytet finansiell støtte. I 1960-årene

foregikk forskningsvirksomheten på dette feltet i all hovedsak fra Ny-Ålesund og Isfjord Radio. En rekke forskningsprogram var i gang tidlig i 1960-årene. Leiv Harang drev studier av elektromagnetisk støy fra nordlys; Alv Egeland ved Norsk Institutt for Kosmisk Fysikk var opptatt av ionosfærens D-lag, en virksomhet som ble støttet av European Research Office, U.S. Army; andre fotograferte nordlys, studerte styrken og strukturen av emisjonen fra nordlys, magnetiske forstyrrelser, måling av ozoninnholdet i den polare atmosfære og foretok målinger av elektroninnholdet i ionosfæren.

ESRO-saken

ESRO representerte likevel et sprang, både på grunn av prosjektets dimensjoner og fordi Svalbard nå ble trukket inn i satellittalderen. Med utspring i initiativene fra 1959-60 opprettet en rekke europeiske land i 1964 *the European Space Research Organization (ESRO)*.¹⁰⁴ Politisk var målet å etablere en vest-europeisk kompetanse og operativ evne i romsammenheng, uavhengig av supermaktene. De to store hadde på det tidspunkt etablert et nett av slike forskningsstasjoner; russerne drev med slik aktivitet også på Novaja Zemlja. De vest-europeiske nasjonene fornemmet dernest at prosjektet ville gi store teknologi-gevinster. Fra et vitenskapelig synspunkt var målet å få etablert en stor, stabil plattform i rommet for slik å gjennomføre astrofysiske undersøkelser som ikke kunne utføres fra jordoverflaten. I den tidlige fasen var virksomheten først og fremst innrettet mot studier av den øvre atmosfære og kosmiske fenomener som nordlyset. Det var en viktig grunn til interessen for Svalbard.

Norge valgte i denne tidlige fasen ikke å bli fullt medlem av ESRO, men å følge prosessen som observatør. En grunn til det var at det ville ha krevd for store ressurser å delta, og dessuten satset man på amerikanerne. Norske miljøer deltok likevel aktivt i ulike sider av ESRO-programmet.

Svalbard kom inn i bildet under forberedelsene i 1963. ESRO planla på det tidspunkt å opprette fire stasjoner for mottaking av telemetringssignaler fra organisasjonens satellitter, og ESRO var interessert i en slik stasjon på Svalbard. Det var meningen at stasjonene også skulle ha utstyr for banebestemmelse av satellittene, men det aspektet ble ikke tatt opp til realitetsdrøfting i tilfellet Svalbard, selv om muligheten ble holdt åpen.

De første forberedelsene til etablering av Svalbard-stasjonen, som kom i drift i 1967 og ble nedlagt i 1974, voldt beskjedne problemer. Etter at tanken om en stasjon på øygruppen ble reist overfor den norske komiteen for romforskning høsten 1963, ble den tatt opp med Utenriksdepartementet i januar 1964. UDs reaksjon var i utgangspunktet positiv, og på dette grunnlag kom den offisielle ESRO-henvendelse i februar 1964. UDs politiske avdeling anbefalte i mai 1964 å gi samtykke til anlegget. Etableringen ble sett på som en mektig stimulans for norsk romforskning, og man ville få et lite, men helårlig vitenskapelig senter på Svalbard. Dette kunne forhåpentlig danne kjernen i ytterligere forskningsvirksomhet, for eksempel seismologiske undersøkelser. Innvendingene var derfor beskjedne.¹⁰⁵

En viss tvil begynte likevel å melde seg sommeren 1964. I en samtale med NTNFs administrerende direktør Robert Major den 24. juli dette år fremholdt statssekretær Jens Boyesen at "saken ikke kunne sees uavhengig av den revurdering av mange Svalbard-spørsmål som for tiden pågikk og at Regjeringen måtte ta stilling til om det var utenrikspolitisk hensiktsmessig med en slik virksomhet på Svalbard". ESRO ble derfor meddelt at det ville ta noe tid før Norge svarte.¹⁰⁶ ESRO presset imidlertid på for å få til en snarlig avgjørelse, og den 3. september 1964 ga Regjeringen sitt prinsipielle samtykke til at det ble opprettet en slik telemetristasjon på øygruppen.

Problemer

Boyesens betenkeligheter var likevel bare en forsmak på hva som skulle komme. Problemene skyldtes to forhold: For det første lokaliseringen av stasjonen på Svalbard; for det andre - og viktigst - påstander om at den kunne brukes i etterretningsøyemed, mer spesielt for kommunikasjon med eller tapping av rekognoserings satellitter og militære flysamband.

Når det gjaldt beliggenhet hellet man høsten 1963 i retning av Ny-Ålesund, på grunn av områdets topografiske fortrinn. I den offisielle henvendelsen fra ESRO i februar 1964 festet organisasjonen seg imidlertid ved Longyearbyen, og dette ble bekreftet etter en befaring høsten 1964. Også Store Norske arbeidet for at stasjonen ble lagt til Longyearbyen. Den norske Regjeringen satset på sin side på Ny-Ålesund og sto på det.¹⁰⁷ For myndighetene veide det tungt at gruvedriften i Ny-Ålesund var blitt nedlagt i 1963, og at Norge dermed sto uten permanent aktivitet på stedet. Det foregikk harde tautrekninger om stedsvalget høsten 1964,¹⁰⁸ men på et møte i Oslo den 14. desember 1964 mellom representanter for ESRO, UD og NTNf godtok ESROs representanter det norske standpunkt.¹⁰⁹ Telemetristasjonen skulle etableres ved Ny-Ålesund.

Hovedproblemet var likevel hensynet til Moskva. På et meget tidlig tidspunkt, før russerne faktisk reagerte, fantes en frykt på norsk side for et russisk mottrekk, og man forsøkte å ta hensyn til det i utformingen av modellen. Det hjalp ikke. Moskva protesterte; russerne truet med å etablere en "mot-stasjon" og å iverksette mottiltak mot ESRO-stasjonen. Trusselpolitikken aksentuerte i sin tur den norske tilbakeholdenheten, men den veltet ikke prosjektet. For å løse saken i havn forsøkte myndighetene seg på en dobbelt-strategi: Man søkte å unndra seg ansvar ved i størst mulig grad å føre spørsmålet bort fra den politiske dagsorden og over til spesialistene. Men man ønsket samtidig å utforme prosjektets profil slik at den ikke utfordret russerne: Inngåelsen av en rammeavtale mellom norske myndigheter og ESRO borget for kontroll, likeledes at

prosjektet ble underlagt norsk ledelse og bemannet med norske funksjonærer.¹¹⁰

Kontroll- og inspeksjonselementet ble antydnet i Regjeringens tilsagn i september 1964 og utdypet i retningslinjene slik de ble banket fast på regjeringskonferansen den 10. desember 1964. Det primære siktemålet med denne kontrollen var å unngå militarisering. På det møte i det interdepartementale Svalbardutvalget den 1. februar 1965 ble det understreket at avtale-verket måtte romme en bestemmelse om at stasjonen kun skulle brukes "for peaceful purposes". Det ble derfor også lagt stor vekt på å kunne kontrollere installasjon av tilleggs-utstyr. Direktør Tore Gjelsvik ved Norsk Polarinstittutt, medlem av Svalbardutvalget, understreket at kontraktforslaget mellom ESRO og NTNf rommet muligheter for annen virksomhet; man måtte "sikre seg at det ikke blir tatt opp virksomhet som kan skape en politisk eller strategisk uheldig situasjon".¹¹¹

Samtidig som den politiske ledelse bestrebet seg på å kontrollere prosjektet, søkte den å unndra seg ansvar og "depolisere" saken. En komite under ledelse av underdirektør Gunnar Rogstad, som behandlet saken på vegne av UD, fastslo på et møte den 2. desember 1964 at man ville løse en rekke politiske vanskeligheter hvis en norsk ikke-statlig institusjon påtok seg etableringen og driften av stasjonen. Valget av NTNf som ESROs samarbeidspartner ivaretok det hensynet.¹¹²

Modellen ble presentert for ESRO på møtet i Oslo den 14. desember 1964, hvor forslaget ble godtatt. NTNf kom nå inn som en viktig aktør i sluttforhandlingene med ESRO, som rådgiver i utformingen av rammeavtalen og som direkte part i kontraktforhandlingene.¹¹³ Men selv om ESRO godtok at NTNf ble norsk samarbeidspartner, ønsket man å motvirke den norske Regjeringens ansvarsfraskrivelse: ESRO forventet en eller annen form for myndighetsgaranti; man ville få den norske Regjeringen til å garantere "the functioning of the station and its ancillary services". Regjeringen avviste forslaget; det måtte være en sak mellom ESRO og NTNf.¹¹⁴

Regjeringens bestrebelser på både å kontrollere og "depolitisere" prosjektet var likevel ikke tilstrekkelig til å holde Moskva i ro. Sovjetunionen gjorde en muntlig henvendelse i november 1964. I en note den 17. februar 1965 protesterte den sovjetiske ambassadør i Oslo, N.M. Lounkov overfor statssekretær Jens Boyesen mot etableringen av stasjonen, som ifølge russerne innebar et brudd på traktatens artikkel 9. Anlegget kunne understøtte militær virksomhet, særlig rekognosering over den nordlige delen av sovjetisk område. Sovjetunionen kunne ikke stille seg likegyldig til denne utviklingen på Svalbard, som lå så nær den nordlige del av Sovjetunionen. Som signatarmakt og som nabo hadde Moskva forventet å ha blitt konsultert på forhånd, og man beklaget at så ikke hadde skjedd; Sovjetunionen hadde interesser i Svalbardområdet, interesser som den norske Regjering og det norske Storting flere ganger hadde anerkjent.¹¹⁵

Russerne skulle komme tilbake til saken ved flere anledninger senere. *Røde Stjerne* hadde den 18. mai 1965 en artikkel om "Svalbard og NATOs planer", ført i pennen av ingeniør og oberst S. Gavrilov, hvor det i meget sterke ordelag ble fremholdt at anlegget ville bli benyttet til etterretning. Forskningssjef Karl Holberg ved FFI fremholdt at til å være skrevet av en ingeniør inneholdt artikkelen "forbausende mange uetterretteligheter, tekniske feilslutninger og konstruerte misforståelser".¹¹⁶ Da Gerhardsen besøkte Sovjetunionen samme måned, gjentok statsminister Aleksej Kosygin i meget sterke ordelag påstanden om at stasjonen kunne brukes til militær etterretningsvirksomhet. Han understreket at Sovjetunionen ville føle seg tvunget til å iverksette mottiltak mot ESRO-stasjonen, og han ymtet frempå om at det kunne bli tale om å opprette en motstasjon.¹¹⁷

Også lokalt på Svalbard viste russerne en aktiv pågåenhet og interesse. I juni 1965 dukket den russiske konsulen i Barentsburg opp for å inspisere anlegget, etter at han flere ganger hadde ytret ønske om det. Han bragte med seg en tolk, som

på norsk side ble oppfattet som "the big boss". Selve besøket ble imidlertid våtere enn det ble dramatisk.¹¹⁸ Den 2. juli 1965 havarete et svært nærgående sovjetisk helikopter ved anleggsplassen. Blant annet kappet helikoptret en mottakerantenne. Det er imidlertid ingen grunn til å tro at det var tale om en bevisst provokasjon.¹¹⁹

Norske reaksjoner

At Sovjetunionen ville komme til å reagere, hadde som nevnt vært forventet, og det ble tatt hensyn til en slik mulighet ved utformingen av modellen. Da noten av 17. februar 1965 ble drøftet i Regjeringen seks dager senere, fremholdt justisminister og fungerende utenriksminister O.C. Gundersen at innholdet var moderat i formen og var et uttrykk for den alminnelige engstelse fra sovjetisk side overfor installasjoner og anlegg på Svalbard som kunne tenkes å ha noen militær betydning. Også *Isvestia* hadde ifølge Gundersen holdt en moderat tone, mens derimot *Røde Stjernes* meget sterkere ordbruk ble tolket slik at det på militært hold i Sovjetunionen ble ansett som nødvendig å holde Norge under et visst motpress.¹²⁰

Den norske svamoten ble avlevert den 23. mars 1965. Her ble de russiske anklagene tilbakevist. Norge understreket meget sterkt at man ville påse at traktatens artikkel 9 ble nøye overholdt. Avtalene med ESRO ville ikke stride mot traktaten, og for ytterligere å sikre mot misbruk hadde den norske Regjeringen tatt forbehold om retten til å kontrollere virksomheten. Notene understreket forøvrig ESROs sivile og åpne karakter, men gikk forøvrig ikke inn på stasjonens potensiale. At Sovjetunionen skulle ha rett til å bli konsultert på forhånd ble avvist.¹²¹

Regjeringen så ingen grunn til å avbryte samarbeidet med ESRO, selv etter de russiske protestene. Også i Stortingets Utvidede Utenriks- og Konstitusjonskomite ble det gitt uttrykk for at det kunne ha uheldige virkninger om Norge bøyde av

for truslene fra Sovjetunionen.¹²² På den annen side bidro Sovjetunionens kraftige reaksjon til å aksentuere den norske forsiktighetslinjen. Det gjaldt ikke minst etter Kosygin's trussel i mai 1965 om mottiltak mot ESRO-stasjonen og om å sette opp en "motstasjon". Gundersen antok at Kosygin vanskelig kunne gå tilbake på det.¹²³ Det er på det rene at den politiske ledelse nå oppfattet situasjonen som alvorlig. Kosygin's skarpe språkbruk førte forøvrig også til av den politiske ledelse i Sverige fikk kalde føtter, og den så gjerne at undertegnelsen av avtalen mellom ESRO og Norge ble utsatt.¹²⁴

Det var ett spesielt aspekt ved de sovjetiske anklagene som norske myndigheter tok særlig alvorlig, nemlig at stasjonen kunne brukes militært, fremfor alt for å betjene overvåknings-satellitter. FFIs direktør, Finn Lied, fremholdt allerede i slutten av august 1964, før russerne kom inn på banen, at "installasjoner av denne type ESRO har planlagt har ingen militær betydning eller interesse". FFIs forskningssjef, Karl Holberg, fremholdt den 27. februar 1965 at stasjonen i prinsippet kunne kommunisere med alle romfartøyer innenfor dens synsfelt som hadde sender og mottakerutstyr av samme art. Men på grunn av sin plassering og sitt meget beskjedne tekniske utstyr hadde den praktisk talt ingen interesse for alminnelig elektronisk etterretningstjeneste. Blant annet var frekvensområdene helt andre. Stasjonens kommunikasjon med andre satellitter krevde dessuten aktiv medvirkning fra såvel ESRO som NTNF. Summerte man opp alle disse hensyn var det, ifølge Holberg, "en overveldende garanti mot uvedkommende bruk av stasjonen".¹²⁵

E-staben delte ikke dette synet. Den fremholdt våren 1965 at det ville være mulig å "tappe" opplysninger fra Sovjetunionens militære flysamband og sovjetiske rekognoseringsatellitter ved å installere en bestemt type tilleggsutstyr i stasjonen, som kunne nytte de frekvensområder disse satellittene opererte på. Det var lett å montere dette tilleggsutstyret, og slik avlytting kunne bare oppdages av dyktige kontrollører.¹²⁶

Disse signalene fra E-staben bidro til at den politiske ledelsen ønsket en ny kritisk gjennomgang av forslagene til avtaler. I Regjeringen ble denne økte forsiktighet båret frem av forsvarsminister Gudmund Harlem, justisminister Gundersen og Gerhardsen. Harlem gikk våren 1965 i spissen for å kreve at stasjonen ble gjort åpen for forskere også fra ikke-medlemsland - inkludert sovjetiske. På den måten kunne man fjerne grunnlaget for den sovjetiske uro.¹²⁷ Tanken om å slippe til russere på permanent basis, og dermed som kontrollører, ble imidlertid avvist av norske myndigheter. Det ville stride mot norsk suverenitet over øygruppen.

I all hovedsak godtok ESRO den åpne profil. I statsråd den 9. juli 1965 ga Regjeringen sin fullmakt til undertegnelsen av en rammeavtale mellom norske myndigheter og ESRO. Både i rammeavtalen og i den endelige kontrakten mellom ESRO og NTNF, datert 13. august 1965, ble arrangementets fredelige formål banket fast; stasjonen ville være åpen også for utenforstående - i den grad det var forenlig med ESROs program og man hadde kapasitet til å motta dem; ESRO forpliktet seg til å gi Regjeringen alle opplysninger som ble ansett som nødvendige for å fastslå arten av stasjonens virksomhet; installasjon av tilleggsutstyr skulle skje i samvirke med NTNF.¹²⁸

Trass i den sterke norske varsomheten fortsatte russerne å hamre mot arrangementet. Kosygin tok opp saken i samtaler med Finlands president Urho Kekkonen i juni 1966, som i sin tur formidlet budskapet videre til nordmennene ved et besøk et par dager senere. Da utenriksminister John Lyng besøkte Moskva i november 1966 la Kosygin og hans medarbeidere igjen stor vekt på spørsmålet. De foreslo at russerne skulle få utplassere faste kontrollører ved stasjonen, et forslag som ble avvist fra norsk side.¹²⁹ Forsvarsminister Otto Grieg Tidemand ble igjen konfrontert med spørsmålet da han besøkte Sovjetunionen i oktober 1967. Den sovjetiske konsulen på Svalbard besøkte stasjonen sommeren 1968 og stilte en rekke spørsmål som åpenbart var formet av fagfolk.

For ytterligere å berolige russerne ble det inngått en avtale i Moskva den 27. august 1968, som ga en gruppe med sovjetiske telemetrieksperter anledning til å besøke stasjonen i september. Ifølge de russiske deltakerne var dette første gang telemetriteknikere fra Sovjetunionen fikk besøke en utenlandsk stasjon. Meningen var at visitten skulle innskrenke seg til to dager, men konsulen gjorde et forgjeves forsøk på å strekke ut perioden: Han ønsket "to look at your station for a period of 15 days". Russerne fremviste store kunnskaper om de tekniske spørsmålene, og var spesielt interesserte i stasjonens etterretningspotensiale. Fra norsk side la man stor vekt på å understreke stasjonens sivile karakter.¹³⁰ Så sent som i april 1969 fremkom en sovjetisk protest mot stasjonen. Men så var det i praksis slutt på innsigelsene.

Satellitt-observasjonene fra ESRO-stasjonen på Svalbard ble avsluttet ved utgangen av 1973, og stasjonen ble nedlagt sommeren 1974. Norsk Polarinstitut hadde allerede i 1962 foreslått å etablere en norsk forskningsbase i Ny-Ålesund. Etter nedleggelsen av ESRO ble prosjektet realisert.¹³¹

Avslutning

Jeg har i denne studien tatt utgangspunkt i at Svalbardspørsmålet gjennomgående kan sammenliknes med et *kronisk* sykdomsbilde, som nå og da slo ut i *akutte* kriser. Jeg har videre argumentert for at frykten for Moskva (primær-trusselen) dimensjonerte norsk Svalbard-politikk; norsk handlemåte tok inntrykk av faktiske sovjetiske protester, men like ofte av en *fornemmelse* om at Moskva ville komme til å reagere skarpt. Denne fryktfornemmelse medførte at andre aktører ble ansett som bryssomme fordi de ved sin adferd kunne fremprovosere russiske motstøt. Det gjaldt fremfor alt amerikansk og annen vestlig virksomhet (den ytre sekundær-trussel), men også norske entusiaster (den indre sekundær-trussel). Alt som kunne ha et militært potensiale ble bedømt som særdeles vanskelig. Disse forholdene - sammen med en generelt liten interesse for Svalbard - pekte i retning av at Norge gjorde minst mulig og samtidig sørget for at andre ikke gjorde mer.

Jeg har gjennom tre case-studies - den første fasen i striden om bygging av flyplass, kappløpet om oljen og diskusjonen om å etablere en telemetristasjon på øygruppen - søkt å vise at denne "non-policy" ikke strakk til overfor utfordringen fra hjemlige aktivister og ytre makter som markerte sin interesse for øygruppen. Mangelen på en operasjonell politikk medførte at den norske opptreden mest kom til å bestå i at en reagerte på andres utspill, og disse reaksjonene ble til dels preget av inkonsistens, fordi posisjonene ikke var gjennomtenkte på forhånd, fordi det rådet uklarhet om mål og midler.

Det var brødrene Pedersen som i 1956 tok initiativet til en flyplass i privat regi. De så for seg Svalbard som "jordens luftgeografiske midtpunkt", og de mente derfor at behovet for flyplasser på øygruppen var stort. Flyplass-planen ble imidlertid virvlet inn i storpolitikken. Russerne hevdet at flyplassen

kunne brukes militært. Under inntrykket av russiske innsigelser valgte den norske Regjeringen å si nei. Det ble imidlertid ikke siste ord i saken; den forble på den politiske dagsorden i nesten 10 år.

Jakten på olje begynte for alvor med at oljeselskapet Caltex i 1961 sikret seg eneretten til å bore etter olje på områder som samlet var like store som Vestfold fylke. Da utmålene ble gitt, så Industridepartementet bort fra kravet om at det måtte innleveres konkret prøvemateriale; "geologiske indikasjoner", primært basert på luftfotografier, ble ansett som tilstrekkelig. Det ble ikke foretatt noen bedømming av hva disse beslutningene ville kunne bety rent utenrikspolitisk, ikke minst i forholdet til Sovjetunionen. Caltex-avtalen var imidlertid presedens-skapende. Traktatens prinsipp om likebehandling ga et betydelig spillerom også for andre selskaper. Russerne, som kritiserte virksomheten til de vestlige "skjerperne", kastet seg samtidig inn i jakten på nye ressurser. Industriminister Kjell Holler fremholdt i oktober 1961 at det nå foregikk "et kappløp mellom amerikanske og russiske selskaper om oljeleting på Svalbard". En omfattende snuoperasjon ble iverksatt, overfor såvel primær- som sekundær-truslene, men Regjeringen maktet ikke å forhindre at russerne fikk sine utmål.

Det tredje krisen - ESRO-saken - sprang ut av en forespørsel i 1963 fra the European Space Research Organization (ESRO) om å få etablere en stasjon på Svalbard for mottaking av telemetreringssignaler fra organisasjonens satellitter. Stasjonen kom i drift i 1967 og ble nedlagt i 1974. Saken skapte betydelige håndteringsproblemer for norske myndigheter, igjen på grunn av hensynet til Moskva, som hevdet at stasjonen hadde et etterretningspotensiale. Den norske Etterretningsstaben delte i all hovedsak det synspunktet. Sovjetiske trusler om å iverksette mottiltak mot ESRO-stasjonen og å etablere en "motstasjon" ble tatt meget alvorlig. For å løse saken i havn forsøkte myndighetene seg på en dobbelt-strategi: Man søkte å unndra seg ansvar ved i størst mulig grad å føre spørsmålet bort fra den politiske dagsorden og over til spesialistene. Men

man bestrebet seg samtidig på å skaffe seg kontroll over prosjektet slik at det ikke utfordret Moskva.

De tre krisene som er drøftet her var viktige fødselshjelpere til den nye "aktive Svalbardpolitikken" som vokste frem fra 1960-tallet. Andre faktorer bidro til å forsterke behovet for en mer pågående politikk. Det gjaldt ikke minst eksplosjonsulykken i Kings Bay i 1962. Da Regjeringen besluttet å nedlegge denne gruvevirksomheten, fremholdt UD betydningen av å opprettholde en aktivitet på Svalbard. "Særlig på bakgrunn av den sterkt stigende utenlandske interesse og virksomhet på øygruppen i de senere år bør myndighetene også søke å legge forholdene best mulig til rette for en utvidelse av den norske virksomheten på Svalbard". En nedleggelse burde derfor avføde annen norsk virksomhet. Også Industridepartementet fremholdt at man ikke kunne se bort fra at det "kan ha visse betenkeligheter med hensyn til administrasjonen på Svalbard om den utenlandske virksomhet i vesentlig grad skulle overstige norsk virksomhet ...", selv om det ikke innvirket på Norges høyhetsrett.¹³²

Den "aktive Svalbard-politikken" var dernest et resultat av at det oppstod nye utfordringer på øygruppen. Det gjaldt miljøvern, som i sin praktiske konsekvens dog medførte at det ble lagt hindringer i veien for ytterligere virksomhet på øygruppen. Det gjaldt også havrettsproblemene, som førte frem til innføringen av en fiskevernsoner i 1977.

Denne nye "aktive Svalbard-politikken" vokste frem nedenfra, i form av praktiske tiltak for å regulere virksomheten på de enkelte delområdene. Mer markant enn tidligere søkte Norge her å gjennomtenke sine posisjoner, klarere enn før søkte norske myndigheter å definere de praktiske rammene for virksomheten, hvilket avfødte et behov for å styrke administrasjonen lokalt og sentralt og avdele større midler.

Ved slik å begynne "nedenfra" - i form av avgrensede, praktiske og tilsynelatende "uskyldige" tiltak - håpet myndig-

hetene å utdype Norges suverenitet over øygruppen uten å fremprovosere sovjetiske mottiltak. Man lyktes med det, men ikke uten komplikasjoner. Fra sovjetisk side ble det nemlig reist innvendinger mot de nye administrative tiltakene, ut fra den tese at norske myndigheter ikke hadde rett til å pålegge russerne nye byrder uten konsultasjoner. I praksis kom imidlertid russerne til å tilpasse seg det nye regelverket.

Hensynet til Moskva - til primær-trusselen - gjorde imidlertid at norske myndigheter forble ytterst varsomme overfor norsk og vestlig aktivitet på øygruppen som kunne ha et militært potensiale (sekundær-truslene).¹³³ Først med regimeskiftet i Kreml midt på 1980-tallet vokste det forsiktigvis frem en sterkere norsk fornemmelse av handlefrihet i forhold til den dominante makt i nørområdet. De maktpolitiske realiteter i området endret seg likevel ikke synderlig, og her lå en latent kilde til fremtidig uro.

Noter

Jeg vil takke brødrene Gunnar Sverre og Einar Sverre Pedersen, Ole Martin Engh, Rolv Ryssdal, Karl Holberg og Olav Wicken for nyttige kommentarer.

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

2. Se John Sanness, "Svensk mønster for norsk alliansefrihet?", *Internasjonal Politikk*, (nr. 4, 1977), ss. 593 fg. Perspektivet "den indre trussel" er utviklet i Rolf Tamnes, *Svensk og finsk reaksjon på Tsjekkoslovakia-krisen 1968, sikkerhetspolitiske utfordringer og muligheter*, (Hovedoppgave i historie, høsten 1978, Universitetet i Oslo), s. 2, jfr. ss. 12-15.

3. Public Record Office, FO 371/116501/NN2061/1, ulike dokumenter juli-august 1955.

4. *Stortingsmelding*, nr. 39, 1974-75, s. 4.

5. *Stortingsproposisjon*, nr. 146, 1962-63, s. 8.

6. Regjeringskonferanser, 8. juli 1958, 14. og 16. juli 1959.

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

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

9. Gunnar Sverre Pedersens arkiv, notat av Einar S. Pedersen, "Svalbard flyplass", datert Stockholm 13. januar 1959, levert til banksjef Sverre Andersen.

10. Pedersen, *Polarboken 1961-62*.
11. Einar Sverre Pedersen, "Passasjerflyging over Arktis", *Polarboken 1954*, (utgitt av Norsk Polarklubb, Oslo 1954), s. 96.
12. Pedersens arkiv, "Rapport over befaring på Svalbard i tiden 23. juni - 5. juli 1956", av Ob.ltn. G.S. Pedersen; en rekke opplysninger om anlegg av flyplass på permafrost ble publisert i en artikkel i *Teknisk Ukeblad*, (nr. 3, 1957).
13. Pedersens arkiv, dir. Finn Boger i Kings Bay Kull Comp. A/S til Einar S. Pedersen, 17. september 1958.
14. Pedersen, *Polarboken 1961-62*.
15. Basert på ulike dokumenter fra Gunnar Sverre Pedersen; en ny befaring ble forøvrig gjennomført sommeren 1958, jfr. "Rapport over oppmåling og grunnundersøkelser for Svalbard flyplass, Alt. I b - Kvadehukken, 22. august - 2. sept. 1958", av ob.ltn. G.S. Pedersen.
16. Pedersens arkiv, "The Roald Amundsen Institute for Polar Technique"; jfr. Pedersen, *Polarbasillen, Tredve år rundt Arktis*, s. 224.
17. *Isvestia* 26. juli 1956.
18. *Stortingstidende*, 1958, ss, 2858-59 - 5. november 1958.
19. *Stortingstidende*, 1958, ss. 2858-59.
20. Se bl.a. *Stortingstidende*, 1959, ss. 215-16, Lange i Stortinget, 27. januar 1959.
21. Regjeringskonferansen, 31. desember 1958.
22. Pedersen, *Polarbasillen, Tredve år rundt Arktis*, s. 228; Gunnar Sverre Pedersen, "Dagbok, Norsk Polar Navigasjon A/S, 21. okt. 1958 - 4 jan. 1972", 6. og 7. januar 1958.
23. Regjeringskonferansen, 8. januar 1959.
24. Pedersens dagbok, 20. januar 1959; Pedersens arkiv, GSP-notat fra samtalen med Ræder, datert 20. januar 1959; i brev av 19. januar meddelte Kings Bay til Norsk Polar Navigasjon at forhandlingene om grunnavståelse var stilt i bero inntil videre.
25. Om det norske svar den 10. januar: *Stortingstidende*, 1959, s. 216. Om samtalen den 27. januar: Forsvarsdepartementets arkiv, mappe U-2, jnr. 00092, (UD, jnr. 002746/59), notat, ført i pennen av Krane.

26. Pedersens dagbok, 8. januar, telefon fra *Arbeideravisa* og *NTB* til Pedersen.
27. Se f.eks. *Aftenposten*, 22. januar 1959 II; jfr. også Regjeringskonferansen, 8. januar og 22. januar 1959.
28. Se bl.a. *Stortingstidende*, 1959, ss. 215-16.
29. Jfr. *Aftenposten* 18. juli 1956.
30. Pedersens arkiv, "Rapport fra ob.ltn. Gunnar S. Pedersen om reise til Frankrike og USA i mars-april 1959 for å studere arktisk forskning"; videre de ulike Progress Reports fra Lærum og Pedersen til Arctic Institute of North America.
31. "Pedersens arkiv, "Svalbardveg 1959, Report to the Arctic Institute of North America, by O.D. Lærum and G.S. Pedersen"; *Morgenbladet* 20. september 1960; *Aftenposten* 10. november 1960.
32. Regjeringskonferansen, 12. januar 1960.
33. Kfr. John Ausland, "Focus on Svalbard, US interest in the Arctic islands which have economic and strategic significance", *The Norseman*, (nr. 3, 1976).
34. Regjeringskonferanser, 12. januar 1960, 14. juni 1962.
35. Pedersens arkiv, "Svalbard flyplass. En redegjørelse for Utenriksminister Halvard Lange, den 29. januar 1959", datert 29. januar.
36. Pedersens dagbok, 29. januar; jfr. Pedersen, *Polarbasillen, Tredve år rundt Arktis*, s. 228; brødrenes brev til Lange, 5. februar 1959. Også statssekretær Hans Engen og Johan Ræder var til stede.
37. Pedersens arkiv, brødrenes brev til Lange, 5. februar 1959.
38. Pedersens arkiv, brødrenes brev til UD, 22. februar 1959.
39. Pedersens arkiv, Skjerdal til Norsk Polar Navigasjon A/S, 10. mars 1959; Pedersens dagbok, 15. mars 1959.
40. Pedersens arkiv, brødrene Pedersen til Lange, 7. august 1959; Einar S. Pedersen til Lange, 12. februar 1960.
41. Pedersens arkiv, brødrene Pedersen til Lange, 8. mai 1959; Lange til Norsk Polar Navigasjon, 27. mai 1959; Pedersens dagbok, 28. mai 1959; G.S. Pedersen til Lange, 24. juli 1959.
42. Regjeringskonferansen, 1. september 1959.
43. Pedersens dagbok, 14. november 1959.

44. Pedersens dagbok, 26. november 1959.
45. Regjeringskonferansen, 12. januar 1960.
46. Regjeringskonferansen, 18. februar 1960.
47. Pedersens dagbok, 22. mai og 7. august 1959.
48. Regjeringskonferansen, 18. februar 1960.
49. Regjeringskonferansen, 12. januar 1960; Pedersens dagbok, 12. oktober 1959.
50. Pedersens arkiv, brev fra Pedersen til Handal med vedlagt P.M. den 19. oktober; Pedersens dagbok, 30. oktober 1959. Det ble forøvrig avholdt et nytt møte den 2. november 1959.
51. Pedersens arkiv, Handal til Pedersen, 23. januar 1960.
52. Pedersens dagbok, 30. januar 1960, jfr. også 26. januar; Norsk Polar Navigasjon A/S, Styrets årsberetning for 1960; Pedersen til FD, 28. januar 1960.
53. Samtale med Einar Sverre Pedersen.
54. Regjeringskonferansen, 12. januar 1960.

Et annet uttrykk for den norske følsomheten overfor Moskva i denne fasen var Regjeringens engasjement for å finne en "egnet" direktør for Norsk Polarinstitut. Da saken kom opp i Regjeringen ved månedsskiftet januar-februar 1960, gikk industriminister Kjell Holler og samferdselsminister Kolbjørn Varmann inn for dr. med. Kåre Rodahl, den uten tvil best kvalifiserte kandidat ut fra et rent faglig synspunkt. En rekke statsråder hadde imidlertid sterke motforestillinger mot Rodahl. Det gjaldt Lange, sosialminister Gudmund Harlem, lønns- og prisminister Gunnar Bøe og justisminister Jens Haugland; sjefen for E-staben, Vilhelm Evang, støttet aktivt opp om disse kritikerne. Et viktig ankepunkt for dem var at Rodahl hadde hatt for nær kontakt med amerikanske militære myndigheter, og at han også hadde hatt befating med Pedersen-brødrenes aktiviteter på Svalbard; det siste var uriktig. Supermaktenes sterke strategiske interesse for de arktiske områder tilsa at stillingen ble besatt av en person som ikke hadde så sterk tilknytning til et annet lands virksomhet i de arktiske områder som tilfellet var med dr. Rodahl, ifølge den politiske ledelse. Valgte kollegiet å satse på Rodahl, forbeholdt Lange seg endog retten til å dissenter. Resultatet av drøftingene var at Regjeringen valgte å satse på Tore Gjelsvik. (Regjeringskonferansen, 26. og 28. januar, 3. februar 1960).

55. Som omtalt annetsteds foregikk det også annen flygning, men da mer sporadisk og ikke så entydig knyttet til spesifikke oppgaver.
56. Regjeringskonferansen, 16. mai 1961.
57. For en oversikt, se *Morgenbladet* 20. september 1960.
58. Norsk Polar Navigasjon A/S, styrets årsberetning for 1960.
59. Regjeringskonferansen, 26. oktober 1961.
60. Norsk Polar Navigasjon A/S, styrets årsberetning for 1961; se også Regjeringskonferansen, 29. mai 1962.
61. Pedersens dagbok, 1. og 3. oktober 1960; jfr. også Pedersens arkiv, brev fra Per Strøm FD til Forsvarets bygningstjeneste, 10. oktober 1960 og fra bygningstjenesten til Pedersen tre dager senere.
62. Pedersens dagbok, 2. november 1960.
63. Pedersens arkiv, Pedersen til Handal, 16. november 1960.
64. FD, mappe U-2, nr. 00084, notat av S. Ekeland, 28. januar 1960.
65. *Aftenposten* 10. november 1960.
66. Man siktet her åpenbart til henvendelsen til USA; som nevnt tidligere hadde Lange også reist spørsmålet i samtaler med Herter i desember 1959.
67. *Aftenposten* 10. november 1960; jfr. Odd Gunnar Skagestad, *Norsk Polarpolitikk. Hovedtrekk og utviklingslinjer 1905-1974*, (Oslo 1975), s. 60; Regjeringskonferanser, 3. og 8. november 1960.
68. Regjeringskonferansen, 5. april 1962.
69. John Lyng, *Mellom Øst og Vest, Erindringer 1965-1968*, (Cappelens Forlag, Oslo, 1976), s. 99.
70. Jfr. *Bergens Tidende*, 17. november 1962.
71. Regjeringskonferansen, 14. juni 1962.
72. Regjeringskonferansen, 5. april 1962.
73. Pedersens dagbok, 5. og 10. mai 1962; Regjeringskonferansen, 29. mai 1962. Det siste gjorde han alvor av de nærmeste dager, i form av samtaler med "sine" tingmenn.
74. Regjeringskonferansen, 30. mai 1962.
75. Jfr. Regjeringskonferansen, 14. juni 1962; Pedersens dagbok, 21. og 22. juni 1962.

76. Pedersens arkiv, Harlem til Pedersen, 29. mai 1963; Pedersens dagbok, 4. juli 1962; Jacob Grønnings dagbok, 2. juli 1962.

77. Regjeringskonferansen, 9. mai 1963; Pedersens dagbok 10. mai 1963.

78. Grønnings dagbok, 14. oktober 1963.

79. Regjeringskonferansen, 19. mars 1964.

80. Grønnings dagbok, 19. mai og 3. juni 1964.

81. Som jeg har nevnt tidligere, ble det fløyet på Svalbard i 1950-årene og tidlig på 1960-tallet. Is-rullebanen i Adventdalen ble brukt mest. Det ble følt som et stort problem at *sikringsiltakene* var improviserte og usikre. I 1963 drøftet den politiske ledelse spørsmålet om å bedre sikkerheten ved blant annet å montere en del teknisk utstyr og installasjoner. Slik kunne man sikre en forsvarlig avvikling av flysamband året rundt. Man regnet med sovjetiske reaksjoner. (Regjeringskonferansen, 12. november 1963).

Spørsmål om flyforbindelsen til øygruppen kom opp igjen i forbindelse med *ESRO-saken*, som vil bli behandlet separat. I forhandlingene med ESRO ble det understreket at det vinterstid ville være påkrevet å benytte fly for å frakte ut magnetbåndene. Saken var imidlertid utenrikspolitisk følsom, ikke minst fordi russerne var på vakt. *Røde Sjerne* fremholdt den 18. mai 1965 at NATO hadde svært god bruk for en flyplass i dette området hvor man kunne plassere atombombefly og fly spesielt utrustet for kamp mot undervannsbåter, kort sagt en militær flybase. "Under dekke av den telemetriske stasjon, som altså skulle være opprettet 'i vitenskapens interesse' ville også byggingen av en flyplass på Spitsbergen ta seg ut som et 'fredelig skritt'"; stasjonen ville bli brukt "som inn-siktningstasjon for bombere og fly som oppsøker og tillintetgjør ubåter, altså til åpenbare militære formål". (Her fra NTNF, nr E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: Kongsfjord telemetristasjon Svalbard - generelt I, innberetning til UD fra Moskva 19. mai 1965).

Spørsmålet om å etablere en provisorisk flyplass kom konkret opp i forbindelse med bygging av vei frem til stasjonen; med relativt små planeringsarbeider kunne veien - som det var mest naturlig å legge rettlinjet og i flatt lende - utbygges til en landingsplass for småfly. Man var imidlertid klar over at spørsmålet var politisk følsomt, og at en utbygging av flyplass i seg selv ikke var aktuelt på dette tidspunkt. Følsomheten var derfor påtakelig. I et møte i UD ble det klarlagt at en 6 meter bred vei kunne legges rettlinjet det

siste stykket ut til stasjonen, såfremt det var en naturlig byggemåte. I august og september 1965 innkom det imidlertid flere rapporter til Oslo som antydte at det kunne bli aktuelt å utvide veien; saken ble også nevnt i pressen. Det avfødte en skarp myndighetsreaksjon. Byggeledelsen fikk innskjerpet at all planlegging og snakk om flyplass var bannlyst; alle arbeider av denne karakter måtte stanses. Det avtegnet seg likevel en rett veistrekning på 800 meter, utplanert i en bredde på ca. 18 meter. (NTNF, nr E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romvirksomhet - telemetristasjon Svalbard - kontrakt og forhandlinger III, Notat fra Major utarbeidet i henhold til anmodning fra utenriksråd Ræder, 27. september 1965).

Samtidig fikk Norges Teknisk-Vitenskapelige Forskningsråd (NTNF), av hensyn til behovet for vintertransport mellom Ny-Ålesund og Longyearbyen, adgang til å gjennomføre en viss utvidelse av veien. UD forutsatte imidlertid at det ikke skulle åpnes for direkte flygninger til og fra fastlandet. Det synes likevel å ha skjedd i en viss utstrekning.

I desember 1968 drøftet de ulike berørte instanser, herunder UD, hvorvidt man skulle sende ut en offisiell meddelelse til aktuelle flyselskaper om "flystripen i Ny-Ålesund". UD understreket imidlertid at det etter departementets syn ikke ville tjene norske interesser om det på det tidspunkt skjedde noen form for publisering av disse flyplassmulighetene. Departementet antydte at direkte flygning kunne skje i nødstilfeller og først etter å ha innhentet tillatelse på forhånd. (NTNF, nr E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: Kongsfjord telemetristasjon, Svalbard - generelt I, Aars UD på vegne av utenriksministeren, til Samferdselsdepartementet, 16. desember 1968).

82. Det var i august 1964 at Regjeringen oppnevnte Trafikkutvalget for Svalbard. Det avga sin innstilling til den borgerlige regjeringen i november 1965. Utvalget foreslo flyplass ved Longyearbyen. Regjeringen nølte, noe som ikke minst skyldtes hensynet til Moskva. Når prosjektet kunne realiseres, skyldtes det ikke minst at russerne skiftet strategi. Fremfor å hevde at prosjektet stred mot traktaten slo de til lyd for en løsning som tenderte i retning av en bilateral løsning. Regjeringen fastholdt imidlertid at en eventuell flyplass måtte bygges i statlig regi. Etterhvert godtok Sovjetunionen dette. (Lyng, *Mellom Øst og Vest, Erindringer 1965-1968*, ss. 99-100). I 1971 fremla Regjeringen et formelt forslag om å bygge en flyplass, og russerne godtok prosjektet om statsminister Kosygin's besøk i Norge senere samme år. Det ble presisert at plassen var "reservert for sivil

luftfart" og at Norge var beredt til å drøfte russisk bruk av den. Det innebar et signal om å ta særlig hensyn til russerne, og det ble forsøkt gjort i de etterfølgende forhandlingene knyttet til russernes bruker-behov ved flyplassen.

Siden det foruten Norge var russerne som ville komme til å bruke den mest, medførte det ifølge Moskva et behov for faste anlegg og en fast bemanning på stedet. Bak disse praktiske behov øynes nok også en russisk ambisjon om å bilateralisere spørsmålet, en linje som ble forsøkt formalisert da statsminister Bratteli besøkte Moskva i mars 1974. Russerne foreslo da at de to land utstedte en prinsipperklæring, hvor man fastslo at Norge og Sovjetunionen var i en spesiell situasjon når det gjaldt virksomheten på Svalbard, og russerne ønsket også en generell samarbeidsavtale som kunne romme regulære politiske konsultasjoner og en rekke samarbeidsprosjekter. Norge avviste det. Se Sjaastads bidrag i J.J. Holst, K. Hunt & A.C. Sjaastad, (reds.), *Deterrence and Defense in the North*, (Universitetsforlaget, Oslo, 1985), s. 20.

Disse konkrete forhandlingene knyttet til flyplassen skulle vise seg å bli meget vanskelige. Aeroflot forlangte opprinnelig et bakkemannskap på 16 personer. Gjennombruddet i forhandlingene skjedde først på vårvinteren 1974. Det munnet ut i en kontrakt mellom Aeroflot og Luftfartsdirektoratet der russerne fikk rett til å etablere en egen radarstasjon og det ble stilt hybler til disposisjon for 5-6 personer på flyplassen; hver hybel skulle bebos av kun en person. Russerne signaliserte imidlertid i november 1975 at de ville benytte disse hyblene som familieleiligheter. Dette ble avslått. Lille juleaften 1975 ankom likevel et Aeroflot-fly med fire hustruer og diverse utstyr, bl.a. fire dobbeltsenger. Det ble opptakten til den såkalte "konesaken". Det var i all hovedsak Sovjetunionen som her måtte gi seg: I april 1976 undertegnet partene en protokoll som begrenset antallet til 5 personer pluss en familie med barn i en familieleilighet.

Et annet stridsspørsmål var sovjetiske helikoptre på Svalbard. Denne saken tilspisset seg i 1975 da russerne begynte å bygge ut en helikopterstasjon på Kapp Heer uten å søke om tillatelse. I 1978 ble et radaranlegg montert samtidig som landingsbanen ble utvidet til 100 meter og base-facilitetene modernisert. Luftfartsverket godkjente helikopterflyplassen "til ikke almen bruk" i 1980.

I 1978 inntraff Hopen-ulykken, da en sovjetisk rekognoseringsutgave av Tu-16 *Badger* styrtet over øygruppen. Sovjetunionen deployerte en *Kresta-II* krysser utenfor øya med sikte på å presse

frem en tilbakelevering av ferdskriveren. Utenriksminister Knut Frydenlund ble satt under sterkt press.

Sovjetunionen fortsatte samtidig å være på vakt overfor norsk virksomhet som man mente var i strid med traktaten. Moskva protesterte mot at Norge besøkte øygruppen med Forsvarets C-130 *Hercules*, redningstjenestens *Sea King* og Kystvakten.

83. C.A. Fleischer, "Problemer om folkerett og sikkerhet i nord-områdene, Jus, milliarder og storpolitikk", *DNAK*, (nr. 84, 1983), ss. 23 fg; Karl Skjerdal, *I demokratiets navn*, (Oslo, 1967); Harry Lindstrøm, *Svalbard og norske nåtidspolitikers behandling av norske interesser i Svalbardområdet*, (Oslo, 1965), ss. 28-29, 91 fg.

84. Den store *indrepolitiske* kontroversen om saken skulle komme flere år senere. Caltex-saken ble nemlig en varm potet etter at Fleischer-utvalget, som i august 1964 avga en innstilling om administrasjonsordningen og forvaltningen i Industridepartementet, samtidig fremla en hemmelig delinnstilling om Caltex-saken. Utvalget fremholdt at det her forelå "en alvorlig svikt ved vurderingen av hvilken utenrikspolitisk side saken hadde at den ikke ble forelagt for Utenriksdepartementet til uttalelse ...". Saken ble deretter vurdert av det såkalte Koordineringsutvalget for Svalbardsaker, som sluttet seg til kritikken, noe også Regjeringen i all hovedsak gjorde. (Dokument nr. 13, 1964-65).

Fleischer-utvalgets funn avfødte meget sterk kritikk i Stortinget. John Lyng fremholdt: "Her er det et utvalg på tre herrer som er nede i et departement i ganske annet lovlig ærend, og så finner de i løpet av sitt opphold der at departementet har satt bort på utmål noe over 2 millioner mål. Altså et område omtrent som Vestfold fylke er blitt satt bort på utmål".

85. *Aftenposten* 7. september 1960.

86. Regjeringskonferansen, 26. oktober 1961. Hollers vurdering av at sannsynligheten for oljefunn var beskjeden viste seg senere å være riktig. I tiden fra 1963 til 1981 ble det i alt gjennomført 12 borer, alle uten resultat. Trust Arktikugol gjennomførte en av dem i 1974-75, Norsk Polar sto for seks, Finagruppen for tre og Caltex-gruppen for to. Deretter fulgte en dødperiode med en rekke overflateundersøkelser, inntil man ble vitne til en ny stor aktivitet på 1980-tallet.

87. Regjeringskonferansen, 14. januar 1964.

88. Regjeringskonferansen, 12. november 1963.

89. Regjeringskonferansen, 12. november 1963.
90. Jfr. *Folkebladet*, (nr. 6, 1974), som offentliggjorde utdrag fra den hemmelige rapporten fra Koordineringsutvalget.
91. Betenkningen er gjengitt i Johs. Andenæs, "Suverenitet og eiendomsrett på Svalbard", *Institutt for offentlig retts skriftserie*, (nr. 1/84, Universitetsforlaget, 1984).
92. Regjeringskonferansen, 25. juni 1963.
93. Jfr. Regjeringskonferansen, 1. juni 1965.
94. Om opptakten, se bl.a. Regjeringskonferansen, 25. august 1964.
95. Samtale med Just Ebbesen, operasjonsgruppesjef i Bodø på den tiden.
96. Regjeringskonferansen, 16. april 1959.
97. Jfr. Rolf Tamnes, *The United States and the Cold War in the High North*, (Ad Notam Forlag, Oslo, 1991), ss. 136, 171.
98. Bakgrunnen for RB-47 affæren er behandlet mer utførlig i *The United States and the Cold War in the High North*, ss. 123-24.
99. Regjeringskonferanser, 18., 19. og 26. juli 1960.
100. NTNF, nr. E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romforskning I, Lied til Major 29. september 1960.
101. NTNF, Nr. E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romforskning I, vedlegg til brev fra Major til Rosseland, 29. oktober 1960.
102. Regjeringskonferanser, 26. august og 8. september 1960. Jfr. også NTNF, Nr. E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romforskning I, Major til Holler, 10. juni 1960.
103. National Archives (NA), MR, RG 330 OSD, Norway 091 311.22, 1950, 1951, ulike dokumenter, oktober-november 1950.
104. Med i "pakken" var også The European Launcher Development Organization (ELDO), som Norge hadde liten befatning med.
105. NTNF, nr. E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romvirksomhet - telemetri - Svalbard - kontrakt og forhandlinger I.

106. NTNF, Nr. E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romvirksomhet - telemetristasjon Svalbard - kontrakt og forhandlinger I, notat av Boyesen, 27. juli 1964.
107. Regjeringskonferanser, 4. og 19. november 1964.
108. Jfr. NTNF, nr. E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romvirksomhet - telemetri - Svalbard - kontrakt og forhandlinger I, UD's handelspolitiske kontor, 9. november 1964, oversikt over kontaktene med ESRO om telemetreringsstasjon på Svalbard.
109. NTNF, nr. E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: ESRO-stasjonen på Svalbard, Referat fra forhandlinger 14. desember 1964.
110. Regjeringskonferansen, 10. desember 1964.
111. NTNF, nr. E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: Kongsfjord telemetristasjon Svalbard - generelt I, vedlegg til B. Ulsaker 8. februar 1965, møte i Svalbardutvalget 1. februar 1965.
112. NTNF, nr. E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romvirksomhet - telemetri - Svalbard - kontrakt og forhandlinger I, rådsmøte nr. 4/64 - 9/12-64; AU-møte nr. 17/64-9.12-64; jfr. Regjeringskonferansen, 3. og 10. desember 1964.
113. NTNF, nr. E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: ESRO-stasjonen på Svalbard, referat fra forhandlinger, 14. desember 1964.
114. UD, 8. februar 1965, notat om behandlingen i utvalget den 1. februar, i NTNFs arkiv; møte i Svalbardutvalget 12. februar 1965, NTNF, nr. E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: Kongsfjord telemetristasjon Svalbard - generelt I; Bøgh-Tobiassen UD til Major, 15. februar 1965, Nr. E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romvirksomhet - telemetri - Svalbard - kontrakt og forhandlinger I.
115. Her fra *Aftenposten* 19. februar 1965.
116. NTNF, nr. E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: Kongsfjord telemetristasjon Svalbard - generelt I, Holberg til UD, 29. mai 1965.
117. Regjeringskonferansen, 29. juni 1965.

118. At det var tolken som øyensynlig var "the big boss" ble formidlet i anleggslederens rapport etterpå. Jfr. NTNF, nr. E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: komite for romvirksomhet - telemetristasjon på Svalbard - byggesaker II, anleggsleders rapport nr. 4.

119. NTNF, nr. E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: komite for romvirksomhet - telemetristasjon på Svalbard - byggesaker II, anleggsleders rapport nr. 6.

120. Regjeringskonferansen, 23. februar 1965.

121. NTNF, nr. E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: Kongsfjord telemetristasjon Svalbard - generelt I; jfr. drøftingen i regjeringskonferansen samme dag.

122. Se bl.a. NTNF, nr. E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romvirksomhet - telemetri - Svalbard - kontrakt og forhandlinger I, referat fra rådmøte nr. 1/65, 23/2-65; Regjeringskonferansen, 29. juni 1965.

123. Regjeringskonferansen, 29. juni 1965.

124. Regjeringskonferansen, 15. juli 1965.

125. NTNF, nr. E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: ESRO-stasjonen på Svalbard, Holberg til Major 27. februar 1965.

126. Regjeringskonferanser, 18. mars og 29. juni 1965.

127. Jfr. Regjeringskonferanser, 18. mars, 29. juni og 2. juli 1965.

128. NTNF, nr. E, fra komite for romforskning, kjemisk utvalg, mappe: komite for romvirksomhet - telemetristasjon - Svalbard - kontrakt og forhandlinger III, kontrakt av 13. august.

129. Lyng, *Mellom Øst og Vest, Erindringer 1965-68*, ss. 142, 166-67.

130. NTNF, nr. E, komite for romvirksomhet, fra telemetristasjon på Svalbard, til telemetristasjon Tromsø, mappe: Kongsfjord telemetristasjon, Svalbard - generelt I, rapporter fra besøket.

131. Moe, *Utenrikspolitiske rammebetingelser og norsk Svalbard-politikk*, s. 115.

132. *Stortingsproposisjon*, nr. 146, 1962-63, ss. 30-31.

133. Sml. Willy Østreng, "Nærøppgavene i norsk utenrikspolitikk, med spesiell vekt på nordområdene", *Norsk Utenrikspolitisk Årbok*, (Oslo, 1977), s. 17.

English summary

The Svalbard Question - Three Crises

The Svalbard Treaty of 1920 placed under Norway the Svalbard archipelago in the far north, including Bear Island, subject to certain restrictions providing equal access for purposes of economic exploitation to all nations of the contracting powers, and a ban on certain military activities. In the decades preceding that decision, the islands had been a constant source of conflict in international politics. The decision in 1920 did not change that situation dramatically, although the pattern of frictions changed. One may perceive a chronic disease, which occasionally exploded into acute crises. The most dramatic crisis occurred in 1944-47, when the Russians demanded that Norway give up Bear Island and that Spitsbergen, the main part of the archipelago, be placed under joint Norwegian-Soviet rule.

That crisis, along with the Cold War, accentuated the main feature of Norway's threat perceptions in the Svalbard question: Russia - the dominant power in the region - was seen as the primary threat; Norway was incapable of counterbalancing the Russians, or of establishing a policy of deterrence against the Soviet Union in that particular area. In order to maintain status quo and to reassure Moscow, Norwegian authorities were extremely wary of any Western moves or activities (what I have called the external secondary threat). Even some non-official Norwegian activities were seen as a potential challenge to Moscow (the domestic secondary threat). This policy of screening towards the secondary threats was most conspicuous in questions which might have a military potential.

I have argued that this policy of screening contributed to the evolution of a Norwegian "non-policy" in the Svalbard question. Norwegian authorities made no efforts to consolidate or to deepen Norway's sovereignty over the archipelago; they did not develop any operational policy, and this fact was to become a major problem when challenges arose.

This study deals with the Svalbard question in Norwegian foreign policy in the period 1955-1970, with particular emphasis on three crises: the struggle over the establishment of a civilian airport; the hunt for oil; and the establishment of a telemetry station.

In 1956 two Norwegian Arctic enthusiasts, the Pedersen brothers, launched an initiative to build a civilian airport in the archipelago. Moscow protested against the project, pointing out that such an airport might well have a military potential, and that initial investigations had been financed from American sources, even indirectly from military sources. The Norwegian Government therefore attempted to bloc the plans, both by removing the Americans from the project, and by stopping the brothers by a series of measures. However, these efforts did not prevent the question from remaining a significant source of friction for many years. The official opening of the airport took place in 1975.

The second crisis, the hunt for oil, started in 1960-61, when the California Asiatic Oil Company and the Texaco Overseas Petroleum Company - Caltex - began searching for oil on Svalbard. Existing regulations stated that any company had to present a "sample" of minerals before asking for claim patents, which, if accepted, would give the companies the sole right to extract all minerals within the claim areas. Caltex argued that it was not very tempting to carry out extensive and expensive drilling without having any guarantee that it would have the right to extract the resources. In spring 1961, Norwegian authorities accepted that position. Caltex was granted claims which covered enormous lands areas, without providing

anything other than so-called "geological indications", mainly based on air surveys.

The generous treatment of Caltex set a precedent. Although the Treaty did not imply any immunity from legislation of the territorial sovereign, such legislation should not discriminate against other companies which availed themselves the opportunities given. Because of that, the Russians had good reasons for acquiring new claims as well. Norway had placed itself in a serious dilemma: if the Russian claims were accepted, the Soviet Union could expand its foothold on the islands dramatically; moreover, Norway's ability to control any hunt for oil would be reduced dramatically. In an effort to save the day, the Soviet claims were first rejected. The Russians protested, however, referring to the fact that they were discriminated against in comparison with Caltex. After much doubt and many delays, Norway had to accept the Russian claims. At the same time, however, it made more vigorous efforts to tighten Norwegian control in oil matters, and these efforts had some success after a few years.

The third crisis stemmed from an initiative by the European Space Research Organization (ESRO) in 1963 to establish a telemetry station on Svalbard. At an early point, the question was raised whether the station might have an intelligence potential; Norway's Defence Intelligence Staff concluded that it would. Norwegian authorities were extremely wary of Soviet protests, which soon materialised. In order to forestall and later to reduce the scope of Soviet criticism, the Norwegian authorities introduced a series of measures to control the activities at the station. Despite these steps, the ESRO station, which became operational in 1967 and was closed in 1974, remained a source of friction in the bilateral relations between Norway and the Soviet Union.

The three crises which have been dealt with in this study made the Norwegian authorities more conscious of the basic problems and dilemmas of the Svalbard question. That, in turn, contributed to the evolution of a new and more 'active' Svalbard policy, characterised by more active efforts to come to grips with the challenges.