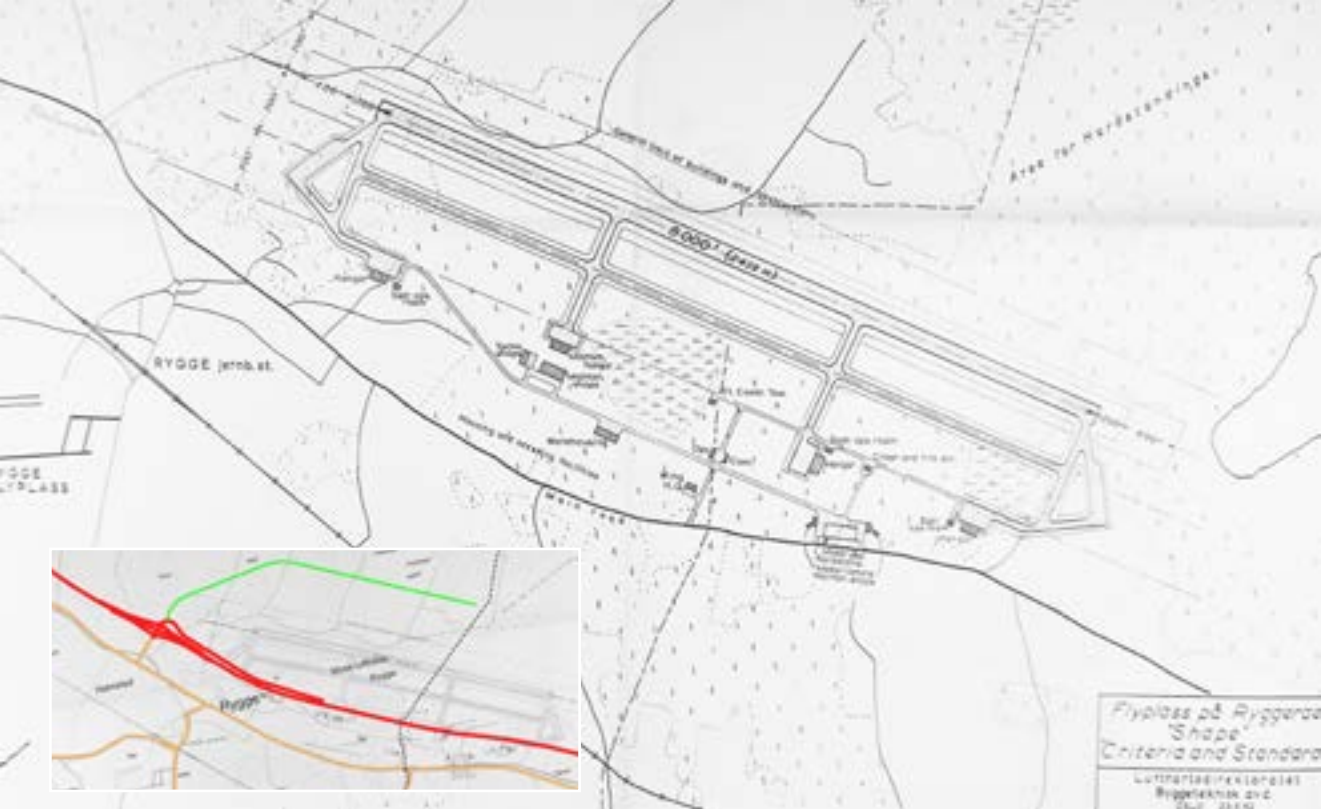


Flyplass-speilvendingen som banet veien for ny E6



Grunnkartet for Rygge flyplass fra mars 1952 viser hangarer og bygninger plassert ned til «Main road», dvs riksveg 1 gjennom Rygge. Innfelt er slik det ble, med dagens E6-trase lagt oppå det opprinnelige kartet. Hovedporten hadde vært planlagt inntil rv 1, men havnet etter speilvingen i en skogkant, og dit måtte det bygges en ny veg (vist i grønt). Det skapte et kryss som ble til dagens motorvegkryss.

De ulike forklaringene kan skyldes det betydelige hemmeligholdet Ole Didrik Lærum beskriver på s 135-136 i artikkelen om hans onkels bygging av militære flyplasser for Forsvarets Anleggsdirektorat.

FIRE BOKSER I RIKSARKIVET

Nesten alt av papirdokumentasjon fra byggingen av flyplassen er borte. Forsvaret har overlatt alt gjenværende arkivmateriale til Riksarkivet, og der finnes nå kun fire arkivbokser fra byggingen av Rygge flyplass. Det meste dreier seg om ekspropriasjonsskjønnet høsten 1952, etter at byggingen var godt igang.

I en av disse er det nå funnet igjen et brev fra Luftforsvarets overkommando, datert 22. oktober 1952 og den gangen stemplet «Hemmelig». I brevet går det

frem at Flystaben den 30. september hadde godkjent en ny plan og at «en oppnår ved den nye plan en bedre utnyttelse av terrenget til spredning og beskyttelse».

Med andre ord var endringen bevisst besluttet og vel begrunnet.

Andre dokumenter viser at lokale myndigheter hadde gitt uttrykk for ønsker om å hindre nedbygging av god landbruksjord, og at Forsvarets ingeniører lovet å ta dette med i videre planlegging. Ingen papirer forteller at så ble gjort. Men slik Lærum påpeker, var det et viktig prinsipp for Forsvarets anleggsdirektorat å få til løsninger som var gode såvel for Forsvaret som for det sivile samfunn. Kanskje kan en av Forsvarets ingeniører ved et tilfelle ha holdt en av tegningene, laget på gjennomsliktig kalkepapir, speilvendt og



Speilvingen førte til at Forsvaret trengte mindre areal. Det ble likevel ekspropriert så mye at Forsvaret i 1963 kunne flytte gjerdet tilbake og gi Vegveset grunn til en kommende E6 og senere utbygging av denne til firefeltsveg. Senere ga Forsvaret fra seg ytterligere areal til en sivil flyplassterminal som ble åpnet i 2008, men som nå er uten trafikk. (Foto fra 2008: Øystein S. Paulsen/Luftforsvaret)

da fått en ide som han så ville bli bedre for alle. Rullebanen var under bygging, men kontraktene for hangarene skulle først inngås om noen måneder: Her hadde man en mulighet til å endre planene i godt over «tolvte time».

BREV TIL SKJØNNSRETTE

Det sivile samfunn fikk først vite om speilvingen da skjønnsretten 8. oktober 1952 gikk i gang med å beregne erstatningen for de 63 familiene som mistet gård eller grunn til den nye og topphemmelige Rygge flystasjon.

I et brev fortelles det at skjønnsrettens medlemmer «på toget ned til Moss fikk muntlig beskjed om at Luftforsvarets overkommando hadde endret planene og at retten skulle ekspropriere et annet areal

enn planlagt. Flyplassen skulle bygges speilvendt i forhold til det som var planlagt, det trengtes mer areal mot øst og mindre inn mot riksvei 1».

I dag ville retten høyst sannsynlig ha utsatt saken når forutsetningene ble endret på denne måten. Men skjønnsrettens medlemmer hadde også fått klar beskjed om at det hastet. Den kalde krig var i gang og det var ikke et spørsmål om, men når Norge ville bli angrepet. Skogfjerningen for selve rullebanen var satt i gang i april 1952, etter at Luftforsvaret hadde brukt en hjemmel fra 1905 til å beslaglegge den grunnen de trengte. Nå var det snakk om arealet til hangarer og skvadronområder, kontrakter var i ferd med å inngås, men Forsvarsdepartementet ville ikke bruke den røffe beslagleggingsparagrafen påny.



Kråbøl & co med en Tatra trekkvogn og Ruston gravemaskin som ble brukt ved byggingen i 1952. (Foto Bjarne Wold/Kråbøl)



Kåre Høgheim fra Kråbøl & Co fra Gausdal med sin International TD40 i arbeid på Rygge flyplass i 1952. (Foto utlånt av Håkon Kråbøl)

Jan Forsberg startet sin vegkarriere 15 år gammel, som maskinfører ved byggingen av Rygge flyplass. Han ble rekruttert av onkelen Anders Forsberg som ledet AS Veidekke, og som var avhengig av å finne betrodd folk til topphemmelig forsvarsbygging. -Det var en hard jobb å være maskinfører den gangen, minnes han i dag. (Foto: Håkon Aurlien)

Ekspropriasjonsskjønnet måtte bare gå sin gang. Rullebanen ble bygd der den var planlagt. Men alle flyplassbygninger, som var planlagt lagt i området ned mot riksveg 1, havnet på motsatt side.

Dette fikk noen synlige konsekvenser som senere måtte rettes opp.

En var at hovedporten til flystasjonen skulle ha ligget inntil riksvei 1, men nå havnet i en skogkant. Dit måtte det bygges veg. Frem til 1958 var Luftforsvaret og NATOs revisorer uenige om hvem som



skulle betale for vegen.

At flytårnet havnet på østsiden, førte til at flyvelederne i strid med alle regler for flytårnbygging ble sittende med solen i øynene. Det gjorde de i 40 år inntil et nytt tårn i 1993 ble bygd på vestsiden og inntil dagens E6.

Arbeidet på flyplassen gikk raskt, og i regi av betrodd firmaer og menn. Gausdalfirmaet Kråbøl & Co ble engasjert til skogfjerning og masseflytting, og engasjerte et stort antall tømmerhuggere. Veidekke AS fikk jobben med å bygge selve rullebanen. 150-200.000 kubikkmeter fjell ble flyttet, 30.000 lass stubber og jordmasser kjørt bort. På det travleste gikk 28 lastebiler i skytteltrafikk med betong, en hvert halvannet minutt. Første fly landet på en del av rullebanen i juli 1953, og offisiell åpning skjedde 15. september 1954.

PLASS TIL E6

En positiv konsekvens av speilvendingen, var at Forsvaret nå hadde ekspropriert arealer de ikke trengte. Det skulle komme samfunnet til nytte noen år senere, da Statens vegvesen skulle planlegge en ny E6 utenom tettbebyggelsen langs riksveg 1.

Planleggerne tok i 1957 kontakt med stasjonssjefen på Rygge for å høre om det lot seg gjøre å legge vegen mellom flyplassen og Rv 1. Det syntes han var en god ide, og tilbød å flytte flyplassgjerdet tilbake. Ikke bare skulle det gis plass til E6,



men også til den firefelts motorvegen han mente burde komme i løpet av noen år.

Slik ble det. Riktignok prøvde en senere stasjonssjef å omgjøre beslutningen da det nærmet seg bygging. Saken ble løftet til departementsnivå, som slo fast at avtalen skulle gjelde. Statens vegvesen fikk overta veggrunnen, gratis.

Da det ærmet seg byggestart i 1963, viste det seg at motorvegen havnet midt oppå en drivstoffledning. Det ble foreslått å flytte vegen noen meter videre østover, men nå vant de militære frem og Vegvesenet måtte flytte noen hundre meter rør.

BRA OGSÅ FOR DET SIVILE

Holdningen om å bygge løsninger som var gode både for Forsvaret og det sivile samfunn, kom til syne igjen da kommunen i 1966 ville bygge boliger mellom E6 og gamle rv. 1. Flyplassledelsen advarte mot planene ut ifra flystøy, som de visste ville øke med nye flytyper, men nådde ikke frem.

Først i 2006 ble boligene beskyttet bak støyvoller, men da fordi E6 skulle bli bygd ut til firefeltsveg.