

Med denne boken har vi samlet 150 års historie om næringslivet i Molde. Fra Amtmannsby til fylkets største industriby er det et langt sprang. Ikke bare er Molde den største industribyen i fylket, det er faktisk flere ansatte i industri og offshorevirksomhet i Molde enn det er i noen av de andre kommunene i fylket. Disse "gamle" men samtidig fremtidsrettede næringene har vært og er sammen med handelsnæringen et svært viktig fundament for det Molde vi har i dag. Historien og fremveksten til næringslivet i Molde er interessant, den er "lavmelt" og preget av at det har skjedd etter prinsippet ; vi bygger stein på stein.

Næringslivet, moldenseren og romsdalingen har hatt en voldsom oppblomstring de siste 10 årene. Tidligere Molde-ordfører Rolf Myhre sa det slik "Molde får betydelig mer plass i riksmidia enn størrelsen på byen skulle tilsi". Boken vil si noe om hvorfor det er slik.

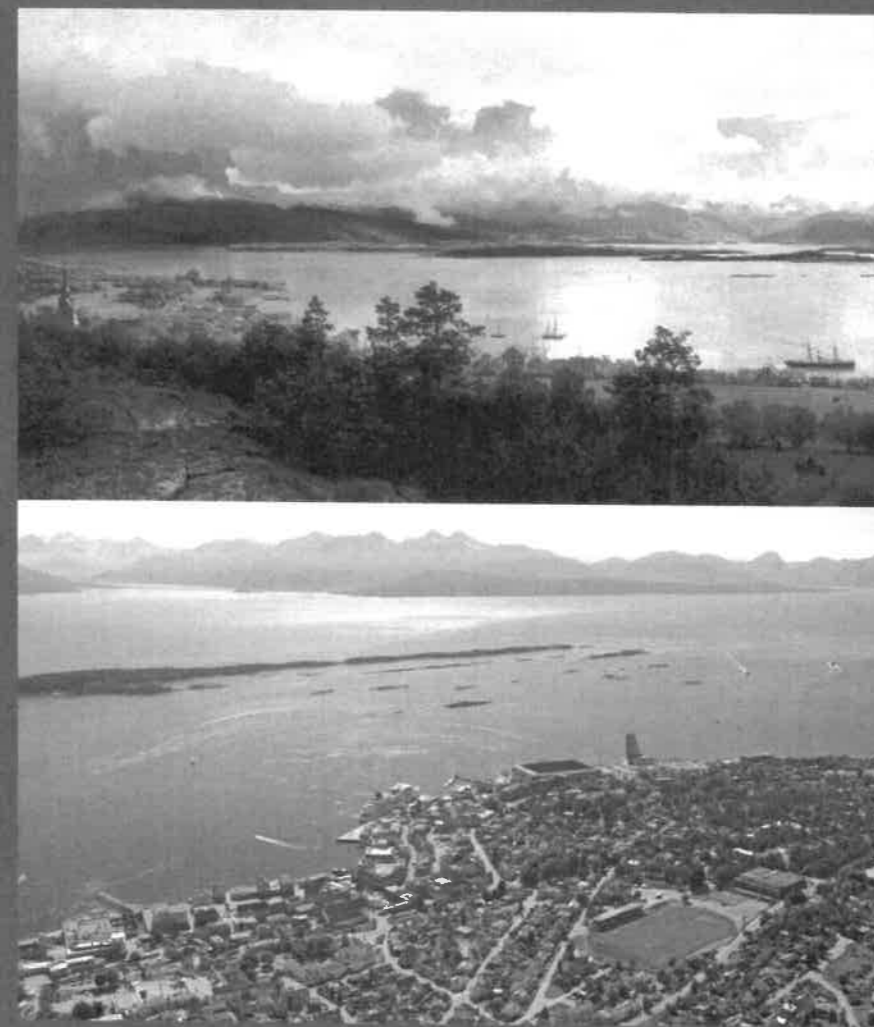
ISBN: 978-82-7955-074-7



9 788279 550747

HANDEL OG NÆRING I MOLDE GJENNOM 150 ÅR

HANDEL OG NÆRING I MOLDE GJENNOM 150 ÅR



Molde og Romsdals Handelsstandsforening 1856-1981
Molde Handelsstandsforening/Molde Næringsforum 1981-2006

Årø flyplass

En samferdselsmessig revolusjon

Den 8. november 1949 arrangerte Molde og Romsdals Handelsstandsforening et større luftfartsmøte i Molde for å få tatt opp arbeidet med å få satt istand flyplassen på Aukra. Det ble nemlig under krigen anlagt en flyplass der av de tyske militære myndigheter. Det var rimelig at man i årene 1946/48 så nærmere på mulighetene for å sette igang ruteflygninger med passasjerer fra denne plassen. På møtet i Molde den 8. november deltok luftfartsdirektør Bøe og Overingeniør Gard (Gard sen.) fra Luftfartsdirektoratet sammen med fylkesmannen i Møre og Romsdal Trygve Utheim, oberst Motzfelt og representanter for byene Ålesund, Kristiansund og Molde. Moldes representanter gikk sterkt inn for utbyggingen av Gossen flyplass.

I november året etter, altså i 1950, hadde Molde og Romsdals Handelsstandsforening igjen møte om flyplass-saken. Etter befarings av plassen ble det fra møtet sendt slik resolusjon til Stortinget: «Representanter for fylket og byene i Møre og Romsdal samlet til møte i Molde og Romsdals Handelsstandsforening for orientering av direktør Riiser-Larsen om lufttrafikken, henstiller til myndighetene om å sette Gossen flyplass istand og bedre tilførselslinjene til plassen». Saken ble også senere fulgt opp på sentralt hold. Luftfartskommisjonen av 1947 som skulle se på utviklingen av landflyruter, la i sin innstilling frem forslag om å sette flyplassen på Aukra istand og Stortinget vedtok i 1952 utbygging av Gossen flyplass.

Men tiden gikk og det var liten interesse i Ålesund og Kristiansund for Gossen. De mente plassen var lite tjenlig for fylket som helhet.

På denne tiden drev Vestlandske Luftfartsselskap en sjøflyrute om sommeren fra Bergen til Trondheim med anløp av byene i Møre

og Romsdal. Det var vanskelig økonomi for flyruten, og i 1954 tok selskapet opp spørsmålet om å få bygget en kortbaneplass i hver av fylkets tre byer. Den gang tyskerne planla Gossen, hadde de også vurdert Årø ved Molde som egnet for en flyplass. Nå dukket dette prosjektet opp igjen. Flyveren Fritjof Krohn, utdannet som krigsflyver i Canada i Little Norway og som i 1953/54 fløy vestlandsruten, fortalte Moldes myndigheter om Årøs muligheter og så var snøballen i gang.

Moldes ordfører Asgaut Bore ble i fyr og flamme og ble en utrettelig talsmann for utbyggingen av Årø flyplass, men plassen lå i en annen kommune, Bolsøy. Der var Rolf Møller ordfører, og også han så straks Årøs og Moldes muligheter og fikk i 1955 gjennom Fylkestinget et vedtak om kortbaneplass på Årø, etter en drabelig kamp.

Gossen var dermed i realiteten satt utenfor. La det være sagt at formannen for flyplasskomiteen på Aukra, ordfører Knut Orø som naturlig kjempet for Gossen, opptrådte som en fullendt gentleman i striden og gratulerte Molde da vedtaket var klart.

I 1957 kom så Stortingsvedtaket om stamruteflyplass på Vigra ved Ålesund, og etter at Ålesund hadde forskuttert opparbeidelsen ved låneopptak, ble Vigra åpnet for flytrafikk allerede i 1958.

Dette året gjorde Molde formannskap det avgjørende avspark, da det vedtok å erverve grunn på Årø, med sikte på å anlegge flyplass der. Formannskapet nedsatte også en arbeidskomite med sikte på anlegg av flyplass. Den bestod av ordfører Kåre Stokkeland, lektor Asgaut Bore, cand.oecon Kåre Ellingsgård og kjøpmann Petter Pettersson. Til formann ble valgt P. Pettersson, mens Kåre Ellingsgård ble sekretær.

I 1958 opprettet Molde Kommune kjøpekontrakter med gårdbrukerne Wollert Krohn og Martin Årø med henblikk på flyplassbygging.

Alt i 1955 hadde Luftfartsdirektoratet på anmodning fra Molde slått fast at mulighetene lå vel tilrette for en flyplass på Årø, ikke bare for en kortbaneplass men også for en stamruteplass.

Dette var opptakten til en livlig reisevirksomhet fra flyplasskomiteens side. Det ble utallige møter og konferanser for å få fremdrift i saken og for å sikre økonomisk bistand fra Stortingets side, og sist men ikke minst, for å få Braathens Safe interessert i å starte passasjertrafikk når plassen var ferdigbygget. Den endelige tekniske god-

kjennelse av plassen viste seg å trekke ut. Det var mange skuffelser og motstand også på lokalt hold for flyplassutbyggingen på Årø. Den endelige tekniske godkjenning av plassen var imidlertid klar i 1961 etter at øst-vest retningen var forskjøvet noen få grader. Nå var det grønt lys for Årø flyplass så langt. Da man fikk den tekniske godkjenning oversendt, fikk man også beskjed om at bygging av flyplass fra nå av skulle undergies konsesjon. Men komiteen lot seg ikke stanse av det. Tidligere på året 1961 hadde flyplasskomiteens formann P. Pettersson og sekretæren Kåre Ellingsgård oppsøkt daværende samferdselsminister Trygve Bratteli og lagt Årøsaken frem for ham.

I 1962 nedsatte regjeringen så, etter forslag fra samferdselsdepartementet, «Flyplassutvalget av 1962», og blant medlemmene i dette utvalget hadde Bratteli også valgt Kåre Ellingsgård. Ellingsgård ønsket da å gå ut av flyplasskomiteen i Molde, og i hans sted ble valgt høyesterettsadvokat Tor Moursund.

Flyplassutvalget av 1962 la frem sin innstilling i 1965, og den gikk ut på at det burde bygges stamruteflyplass både ved Kristiansund og ved Molde (Årø). Kristiansund kom i prioritetsgruppe 1, mens Molde kom i gruppe 3. Innstillingen var enstemmig. Dette var vel i første omgang en skuffelse for Molde, men man var i alle fall prioritert.

Det viste seg i de videre forhandlinger at mange, som på sentralt hold satt med avgjørelsen, hadde vage oppfatninger av Moldes sterke stilling rent geografisk og hva innbyggertallet angikk. I geografibøkene var Molde oppført med 3.500 innbyggere. Flyplasskomiteen kunne slå i bordet med at den nye kommune Bolsøy og Molde, som var en realitet 1/1-1964, hadde hatt en større befolkningstilvekst enn noen annen kommune i vårt fylke, og at den nye byens innbyggertall var 18.000 og at 50.000 personer ville nå flyplassen på Årø hurtigere enn andre flyplasser.

I 1968 kom da også sensasjonen! Luftfartsdirektoratet under ledelse av luftfartsdirektør Erik Willoch kom med sin uttalelse om «Flyplassutvalget av 1962» sin innstilling. Luftfartsdirektoratet satte Årø på første plass. Molde var med ett slag brakt frem i fokus.

Da Samferdselsdepartementet imidlertid la saken frem for Stortinget var Kvernberget, Kristiansund, igjen på første plass. I begrunnelsen hadde man funnet opp et nytt begrep, «av samferdsels-



Hektisk på Molde Lufthavn, Årø.

Foto: Romsdal Folkeblad.

sosiale grunner». Videre førte departementet opp Evenes som nr. 2 og Karmøy, Haugesund, som nr. 3. Departementet tok ikke stilling til om Årø skulle utbygges, men man skimtet en aldri så liten åpning for at så kunne skje.

Stortinget sluttet seg enstemmig til innstillingen. Stortingets Samferdselskomite, som var vel kjent med Årø-prosjektet fra befaringer og mange konferanser med Moldes flyplasskomite, var klar over at Kvernberget ikke løste Romsdals tilknytning til lufrutenettet, og avga en uttalelse som bl.a. sa at «også Årø må utbygges for å gi Romsdalsregionen tilfredsstillende flydekning. Komiteen er av den oppfatning at også Årø kan utbygges når det kan skje uten å forsinke utbyggingen av foran prioriterte flyplasser.»

Den uttalelsen var gull verdt for Molde som da tok opp arbeidet med tillatelse til å bygge plassen for forskottsmidler med senere refusjon fra Staten. Det var jo på den måten Vigra i sin tid var blitt bygget.

Flyplasskomiteen i Molde ble etterhvert noe omdannet. Stokkeland ble innvalgt på Stortinget, og Ellingsgård kom tilbake etter fullført arbeide i Flyplasskomisjonen.

Entreprenør Meisingset var i 1968 nettopp ferdig med et større arbeide ved Trollheimen kraftverk. Han hadde visse arbeider for Molde kommune og hadde maskiner og folk ledige. Teknisk rådmann i Molde, Helge Vinje, bad etter drøftinger i de politiske organer om tilbud på grovplanering av Årø. Kommunen fikk et gunstig tilbud.

Det ble lange og vanskelige konferanser i departementet. Molde presenterte en finansieringsplan for hele anlegget. Samferdselsdepartementet stilte seg kjølig til prosjektet, men endelig spilte det ballen over til Kommunaldepartementet med denne konklusjon: (og bemerk den) «Departementet vil ikke anbefale, men dog ikke motsette seg at opparbeidingen av Årø tar til.» Dette var for Molde mer positivt enn departementet hadde tenkt seg. I alle fall møttes flyplasskomitèen i Molde til en liten privat sammenkomst den dagen. Statsråd Helge Seip i Kommunaldepartementet var mannen som gav Molde støtten i en avgjørende situasjon. Hans anbefaling på vegne av Kommunaldepartementet førte til at regjeringen i januar 1969 ved Kgl. resolusjon ga Molde tillatelse til å ta opp lån for å starte utbyggingen av Årø. Flyplasskomitèen hadde i lang tid forberedt finansieringen. Meisingset's maskiner kunne begynne å brumme. Finansieringen ble bragt i havn ved at Kommunal Landspensjonkasse tok en hoveddel og Romsdals Fellesbank $\frac{1}{3}$ resten.

Det har ikke vært mulig her å ta med alle detaljer og å berette om alle de møter og forhandlinger som komitèen var igjennom i så mange år. Det gikk fra svart fortvilelse og til en liten lysning allikevel både her og der. Støttespillere de siste år var Braathens Safe's nestor Ludvig G. Braathen og direktør Einar Frøysaa, luftfartsdirektør Erik Willoch, teknisk direktør i Luftfartsdirektoratet Jan Gard, statsråd Helge Seip, medlemmer av Stortingets samferdselskomite og mange, mange andre. I vårt eget fylke gikk fylkesmannen, først Erling Anger og senere Erling Sandene positivt inn for utbyggingen, og fylkesutvalg og fylkesting gjorde positive vedtak. Formannskap og et nesten enstemmig bystyre sto gjentatte ganger sammen om å bære det ansvar og den risiko forskuddsutbyggingen innebar. Vi ble støttet av byens egne aviser og av Sunnmørsposten. Andre aviser og distriktsrepresentanter skal vi la hvile i fred.

Innvielsen skjedde den 5. april 1972. Nedskriveren av disse linjer makter ikke å si annet enn at det var en deilig dag! Hvis flyplasskomitèens medlemmer i Molde hadde visst hva de gikk til da man startet opp arbeidet for anlegg av flyplassen, er det vel tvilsomt om man hadde hatt mot nok til en så lang vandring. Heldigvis visste man det ikke, og Årø flyplass er en realitet.

Tilgi et mere personlig utspill til slutt. Det var mange som kjempet for saken. Vi visste vi hadde byens handelsstand bak oss.

Moldes to rådmenn, finansrådmann Hall Guttelvik og teknisk rådmann Helge Vinje, var utrettelige og dristige. Uten en slik medvirkning fra deres side kunne saken vært dømt. Da Vinje senere flyttet fra Molde overtok den nye tekniske rådmann Thor Sætherø hans plass. Det har vakt en dyp beundring hvorledes Guttelvik og Sætherø, begge fra Kristiansund, ga Molde kommune og hele byen alle sine krefter for å bringe i havn denne for byen så betydningsfulle sak.

Kåre Ellingsgård's tilknytning og kjennskap til de forskjellige departement og til samferdselen i sin almindelighet betydde et meget avgjørende innslag i komitèen. Tor Moursunds klare hjerne og store arbeidskraft og Kåre Stokkeland og landbrukssjef Oskar Øksnes, som overtok hans plass i komitèen da Stokkeland ble valgt inn på Stortinget, ga vesentlige bidrag til en heldig løsning. Øksnes's erfaring og kjennskap til departementer og til politikere og politikk veiet tungt. Fylkesskattesjef Olav Askvik var medlem av komitèen de siste år. Uten disse dyktige personers innsats hadde Årø flyplass neppe vært åpnet den 5. april 1972, og kanskje ikke blitt det senere heller.

Det er vel lov å si at det har vært til gagn for Molde og Romsdal at landsdelen ble knyttet til rutenettet, og det er mange som benytter seg av det. Det kan vel bare slås fast at det er stor tilfredshet over flyplassen på Årø, og at passasjerer og næringsliv benytter den i større utstrekning enn hva som var forutsett i prognosene. Interessen viser seg også i diskusjonen om rutetilbudet, som vi kan se fra tid til annen.

Trafikkstatistikken viser følgende tall for passasjerer til og fra Årø flyplass:

1972	71.721 passasjerer
1978	80.987 passasjerer
1979	100.553 passasjerer

Braathens Safe's Trafikkavdeling har hatt stor forståelse for Moldes ønsker om et godt ruteopplegg, og har langt på vei imøtekommet disse.

Vi skal til slutt se på kostnadene ved flyplassen:

A Grunnervervelser.....	kr. 2.528.805
B Vann, kloakk, kraftforsyning.....	kr. 264.933
C Anleggsarbeider, flyplassbelysning, bygninger, administrasjon og arbeidsledelse	kr. 15.083.221
D Teknisk utstyr o.a.	kr. 2.825.220
E Tilførselsveg.....	kr. 209.996
	<hr/>
	kr. 20.912.175
	=====

Post A og B bæres av distriktet etter vedtatte regler fullt ut, d.v.s. av Molde kommune. Staten dekker post C avrundet til kr. 15.100.000. Når det gjelder post D ble Staten og kommunen enige om at Staten dekker dette med kr. 2.250.000,— på grunn av en del brukt materiell. Post E — tilførselsveg dekker Staten med kr. 200.000. Samlede refusjoner til Molde kommune ble kr. 17.550.000.

Det er vanlig at det til flyplasser skal ytes distriktsbidrag, og i dette tilfelle ble det satt til kr. 4.000.000 hvorav kommunen tok halvparten og fylkeskommunen den andre halvpart i henhold til tidligere forhandlinger.

Kommunens nettoutgifter til anlegg av Årø flyplass beløp seg da til kr. 6.900.000,—. I dette beløp inngår erstatning til Sportsklubben Rival for tapt fotballbane med kr. 750.000,—. I tillegg kom renter på de lån Molde kommune tok opp for å forskuttere byggingen av plassen, og de beløp seg til 8,5 millioner kroner. Kommunen hadde imidlertid et overskudd på driften av plassen. Det var nemlig Molde kommune som drev plassen før Staten overtok den 1. april 1978. Med fradrag av overskuddet på driften kr. 1.394.701 ble Moldes renteutgifter kr. 7.072.006.

Staten har, siden den overtok plassen, bygget ny verkstedbygning der til 2 millioner kroner, og et helt moderne ekspedisjonsbygg vil stå ferdig i løpet av februar 1981. Likeledes blir det foretatt opprustning av kafeteria og velferdsrom alt til en samlet kostnad av 6,9 millioner kroner.

Til slutt må det være lov å si at Årø flyplass betydde en samferdselsmessig revolusjon for Molde og Romsdal.

STYRET I JUBILEUMSÅRET



Foran fra venstre: Disponent Johan Sættem, assurandør Gunnar Højem og h.r.adv. Odd Larhammer.

Bak fra venstre: Kjøpmann Erik Berg, kjøpmann Otto Chr. Sættem jr., disponent Dag Roar Røberg, adm. dir. Tor Brandeggen og kjøpmann Kjell Røsok.