

Til Kulturetaten, Troms Fylkeskommune  
v/ Ass. Fylkeskultursjef/fylkeskonservator  
Troms fylkeskommune  
Postboks 6600  
9296 Tromsø

Tromsø 23.10.09

### **Anmodning om midlertidig vern av splinhangar, Skattøra sjøflystasjon, Tromsø.**

*På bakgrunn av uttalelse fra Forsvarsbygg av 09.10.09 om splinhangaren og Skattøras betydning som nasjonalt kulturminne vil Luftfartshistorisk Forening Tromsø (LFT) anmode Troms Fylkeskommune om å engasjere seg i saken om splinhangaren på Skattøra for å sikre at den kan fredes som kulturminne og minnested etter øst-europeiske krigsfanger og som en sentral del av gjenstående anlegg etter Skattøra sjøflystasjon. Vi vil derfor be Troms Fylkeskommune å nedlegge midlertidig byggeforbud på eiendommen som omfatter splinhangaren for å unngå at det planlagte byggeprosjektet på området skal igangsettes og ødelegge dette kulturminnet. Fylkeskommunen har en klar forpliktelse til å engasjere seg i situasjoner der kulturminner av nasjonal betydning er truet.*

### **Bakgrunn**

LFT ble startet høsten 2001 for å organisere og effektivisere arbeidet med å sikre bevaring av Skattøra sjøflystasjon i Tromsø (splintmur, brakker, hangar m.m.) som den eneste gjenværende militære og sivile sjøflystasjon i landet. En sentral del av dette arbeidet har vært å få vernet den siste og største av de to splinhangarene på området fra krigen som et kulturminne og minnested for krigsfanger i landsdelen. En annen hovedoppgave har vært å dokumentere og formidle informasjon om flyhistorien i landsdelen med særlig vekt på den militære og sivile virksomheten ved Skattøra sjøflystasjon (1938-75) – en virksomhet som lenge har vært oversett i flyhistorisk sammenheng. Foreningen har siden stiftelsen samarbeidet med bl.a. Tromsø kommune, Luftfartsmuseet i Bodø, næringsdrivende på Skattøra og Forsvarsbygg om vern av splinhangaren og de andre gjenstående anlegg etter sjøflystasjonen som et lokalt og nasjonalt viktig og unikt kulturminne over sivil og militær luftfart. Et langsiktig mål for foreningen er at Skattøra skal omreguleres fra å være et næringsområde - eid av Tromsø kommune og private næringsinteresser - på en måte som kan ivareta de kulturhistoriske verdiene dette anlegget representerer.

Detaljert informasjon om LFT's vernarbeid og saksgangen mht mulig vern av splinhangaren og de øvrige anlegg - med bl.a. uttalelser, saksdokumenter og media-oppslag - er lagt ut på LFT's nettsted: [www.skattora.com](http://www.skattora.com).

### **Kort historikk Skattøra sjøflystasjon 1938-75**

Stedet har en viktig rolle både i nasjonal og nordnorsk luftfarts- og forsvarshistorie, men ikke i minst i Tromsø bys historie. Fra å være et utfluktssted for Tromsø-folk ble Skattøra i 1938 opprettet som stasjon for Marinens Flyvevåpens 3. Avdeling. Stasjonen skulle være hovedbase for militær sjøflyvirksomhet i Nord-Norge med ansvar for oppsyn langs kysten fra Helgeland til Kirkenes. Da krigen kom i 1940 var det stasjonert opp til 12 fly og 60 personer her som gjorde en stor innsats med bombetokt, rekognosering og transport av personell. I alt ble 147 tokt foretatt - uten tap. Avdelingen var den siste som var i aktiv kamp mot tyskerne før kapitulasjonen.

Tyskerne videreførte utbyggingen av anlegget og brukte Skattøra som en sentral stasjon for sin sjøflyvirksomhet i landsdelen under hele krigen. Her var alle mulige flytyper fra småfly til de største 6-motors sjøfly, torpedofly, fly for overvåking, transport og kommunikasjon og redningstjeneste, samt tankskip, kranskip og store spesialbygde katapultskip for sjøfly. Omtrent 1500 personer var tilknyttet denne virksomheten som også omfattet en sjøflyrute som Lufthansa opererte mellom Kirkenes og Tyskland.

Etter krigen overtok det Norske Luftforsvaret Skattøra med en- og tomotors sjøfly og drev rekognosering, havovervåking, ambulanse- og postflyving til Svalbard og ishavstasjonene. 1947 ble Skattøra utpekt som en av fem hovedflystasjoner og den eneste faste sjøflystasjon i Norge. Skattøra ble også utbygd som en av to hovedsentraler for luftkontroll i Norge med ansvar for luftrommet fra Island, Jan Mayen, Spitsbergen, mot Russland og til Trøndelag i sør. I 1957 ble virksomheten overført til Bodø. Flyværtjenesten og kontrolltårnet på Skattøra var i drift helt til 1967. Hærens lette luftartilleri var her noen år (1955-60), og en mindre signalavdeling til Marinen (1962-69).

Høsten 1945 startet Det Norske Luftfartsselskap sjøflyrute mellom Skattøra og Sola med gamle tyske Junker Ju-52 og firemotors Short Sandringham flybåter. DNL gikk inn SAS da dette ble dannet i 1948. Widerøe overtok sjøflyruten med konsesjon fra SAS i 1954 og drev flyging med stasjon på Skattøra fram til 1971 da siste fly tok av og driften ble overført til Bodø for godt. Andre flyselskap bruker også Skattøra som base som Scanopterservice og Helikopterservice A/S (1958-72). Nor-Wings A/S (senere fusjonert som del av Norving) er det siste flyselskap som bruker Skattøra (1965-75). Også en rekke andre selskap bruker stedet i perioder - Norrønafly, Bjørumfly, Ski- og Sjøfly, Mørefly, Norfly, Varangfly samt private flyeiere og klubber.

Beskrivelser som NRK-filmen "Kan flyet komme?" (1962) og litteratur som Leif Hamres "Otter tre-to-kaller" (1957) knytter seg direkte til denne virksomheten – dvs. ambulanseflygingene fra Skattøra - beretninger som er sentrale deler av norsk luftfartshistorie. Den luftfartshistoriske rollen til Skattøra før og fram til krigsutbruddet i 1940 er nå i ferd med å bli dokumentert av personer tilknyttet LFT (jmf. F. Sandring: "Marinens flystasjon i Tromsø 1939-1940", Ottar 255, 2005). I og med 1940 overtok tyskerne den tidligere norske flyovervåkingen over havet – en virksomhet som var sentrert på Skattøra med sjøfly og bl. a. betjent av såkalte

"katapultskip" (utviklet av tyskerne i mellomkrigstiden til interkontinentale flygninger mellom Europa og Amerika). Denne virksomhet ble fortsatt etter krigen og omfattet nå bl.a. flygninger med agenter inn på sovjetisk område. Flymuseet i Bodø restaurerer nå ett flyvrak fra Indre-Finnmark som havarte med agenter på vei til sovjetisk område på 1950-tallet. Dette var et sjøfly som fløy fra Skattøra og har sin bakgrunn i Forsvarets bruk av stasjonen og det faktum at sjøfly kunne lande på vann, uavhengig av flyplasser. Skattøra har derfor også en plass i Den Kalde Krigens historie – en historie som først nå blir gjort offentlig kjent.

### **Splinthangar-saken i dag**

Splinthangaren ble, som nevnt, oppført under krigen som vern mot mulige allierte flyangrep fra hangarskip. Arbeidet ble utført av krigsfanger som var forlagt i en egen leir innenfor det gamle stasjonsområdet. Det ble oppført to splinthangarer. Den minste står på et område som ble solgt av kommunen og utgjør bakvegg til et privat-eid verksted og kontorbygg. Den gjenværende splinthangaren er den største – ca 80 meter lang og ca 5 meter høy. Trass i en rekke byggeprosjekt og påbegynt anleggsvirksomhet i området rundt splinthangaren av nåværende eier av tomten, ble arbeidet stanset i fjor. Splinthangaren er derfor fortsatt intakt.

Avinor har nylig utarbeidet en landsverneplan for luftfartshistoriske kulturminner, men denne omfatter bare kulturminner som faller inn under Avinors eie og forvaltning. Siden sjøflystasjonen ikke eies av Avinor er den ikke tatt med i Avinors liste over luftfartshistoriske kulturminner. Det betyr at Skattøra sjøflystasjon - som Forsvaret overdro til Tromsø kommune, og som igjen har solgt videre deler av området til private interesser - fortsatt ikke har status som luftfartshistorisk og krigshistorisk kulturminne - trass i stasjonens sentrale rolle som for militær og sivil sjøflyvirksomhet i Nord-Norge fra 1939 fram til begynnelsen av 1970-tallet.

Dette er et paradoks i luftfartshistorisk sammenheng, siden den sivile og militære flyvirksomhet som foregikk både før, under og i ti-årene etter 1945, var nettopp basert på sjøflyvirksomhet - dvs virksomhet som i bare liten grad er knyttet til hva som i dag ligger under Avinors eier og forvaltning. Dette reiser derfor spørsmålet om hva og hvordan det som til nå har falt utenom Avinors ansvarsområde for luftfartshistorie skal håndteres. Skattøra sjøflystasjon er et godt eksempel på dette.

I 2001 solgte Tromsø kommune eiendommen med den siste splinthangaren til en privat næringsdrivende for oppføring av et såkalt "næringsbygg" (utleielokaler). Det er imidlertid knyttet vernemessige begrensninger på de anlegg fra sjøflystasjonen som står på eiendommen kommunen har solgt til private. Dette gjelder også splinthangaren. Det forutsettes at splinthangaren ikke skal ødelegges. Den ble derfor i byggeprosjektet planlagt integrert som del (bakvegg) i næringsbygget. Den såkalte "splintmur-tomta" har til nå skiftet eier 5 ganger, samtlige byggeprosjekt har lagt inn splinthangaren som "bakvegg" i de planlagte bygg.

Etter vår oppfatning vil dette utvilsomt ødelegge muren som et unikt og monumentalt kulturminne og bidra til en vesentlig reduksjon av verneverdien av helheten i de gjestående

anlegg fra sjøflystasjonen. Vi tok for noen år siden kontakt med Riksantikvaren om dette, men fikk som svar at anlegget ikke ble ansett som tilstrekkelig bevart for å at RA kunne engasjere seg ytterligere i denne saken og at mulig vern var en sak for kommunen og fylkeskommunen (som igjen har sagt at saken må løses av Tromsø kommune).

Men som direktør for Luftfarsmuseet i Bodø uttalte etter befaring på Skattøra, i august 2005 er situasjonen snarere den motsatte. Han karakteriserte de gjenstående anlegg som den best bevarte sjøflystasjon i Norge og Nord-Europa. LFT har hele tiden framholdt for kommunen at - i tillegg til en omregulering av området – har hatt mulighet til å bevare splinhangaren gjennom et makeskifte slik at eier av tomta kunne gis et alternativt område. Kommunens ledelse har vist liten interesse for dette. Inntill for tre år siden. På vårt initiativ sa den tredjersiste (!) eier av tomta seg villig til å inngå makeskifte med kommunen. Da denne entreprenøren også la fram krav om økonomisk kompensasjon på flere millioner kr i tillegg til makeskifte, satte formannskapet foten ned. Tomta ble så solgt på nytt.

Saken har siden i sommer fått ny aktualitet da leder for Forsvarsmuseet i Tromsø, Leif Arneberg, kunne framskaffe dokumentasjon som kunne peke på at det var gravlagt krigsfanger i området rundt splinhangaren. Det er også en muntlig lokal tradisjon om dette. Dette førte til at saken ble tatt opp i Tromsø kommunes Byutviklingskomitee den 13.10 i år. Etter oppfordring fra LFT hadde Forsvarsbygg også sendt en egen uttalelse om saken til kommunen, med kopi til bl. a. til Riksantikvaren. På grunn av lang sakliste, ble saken utsatt til neste møte den 27. 10, samt et ønske om å innhente en uttalelse fra Riksantikvaren. Kommunen hadde til møtet fått en utredning fra rådgiver for kulturminner og bygningsvern om splinhangarens betydning som krigsfangegrav.

Situasjonen foran det kommende møte i Byutviklingskomiteen er derfor slik: 1) den tre-årige byggetillatelsen til nåværende eier av ”splintmurtomta” er nå løpt ut. Etter at vedkommende foretok rydding av det opprinnelige betongdekket foran splinhangaren og anla en liten parkeringsplass ved siden av denne, har anleggsarbeidet ikke vært videreført. Kommunen skal derfor nå ta stilling til om byggetillatelse skal fornyes for det planlagte næringsbygget. 2) Splinhangarens betydning som krigsfangegravplass er nylig utredet og anses tvilsomt. 3) I begrunnelsen for denne utredningen ble det fra Rådmannen sagt klart fra at utredningen *bare* skulle gjelde spørsmålet om splinhangarens rolle som krigsgravplass. Splinhangaren og sjøflystasjonens kulturhistoriske verdi skulle *ikke* utredes for behandlingen i Byutviklingskomiteen, ut fra en begrunnelse om at dette var allerede tilstrekkelig utredet. Rådmannen har også framlagt forslag til vedtak i saken som innebærer at byggetillatelsen kan forlenges – og mulighet for at splinhangaren blir ødelagt som kulturminne. Noe som igjen vil innebære at den kulturhistoriske verdien av de øvrige gjenstående deler av sjøflystasjonen blir vesentlig redusert.

### **Konklusjon**

Trass i vårt engasjement har arbeidet med å verne Skattøra sjøflystasjon ikke gitt noen resultater – bortsett fra det å framskaffe dokumentasjon om anleggets historie og potensial som

kulturminne. Siden Skattøra ble overdratt fra Forsvaret til kommunen og private næringsinteresser har vernearbeidet falt mellom en rekke stoler – Forsvarets og Avinors verneplaner, og mellom Riksantikvaren, fylkeskommunen, kommunen og de private eiere av deler av den gamle sjøflystasjonen. Hver gang splinhangar-tomta har vært solgt, har markedsverdien av tomta også steget, noe som også har gjort det enda mer vanskelig for kommunen å omregulere området og derfor stadig vanskeligere å sikre splinhangaren som et kulturminne.

Situasjonen har derfor vært paradoksal. Jo større markedsverdi denne eiendommen har fått – for hver gang den har vært solgt – så har kunnskapen om sjøflystasjonen og derfor også den kulturhistoriske verdi av det som står igjen etter sjøflystasjonen, økt. Vi kan dokumentere dette i de mange uttalelser og utredninger som er kommet om denne saken. Vi vil spesielt framheve tidligere fylkeskonservator Jens Storm Munch's innlegg om saken i form av et innlegg i avisene Nordlys og Bladet Tromsø datert 27.06 2002 (se vedlegg). Han beklager her faktisk sin egen manglende kunnskap som fylkeskonservator i håndteringen av Skattøra sjøflystasjon - og splinhangaren - og framholder at dette – i ettertid - er et anlegg som både har lokal og nasjonal kulturhistorisk verdi. Dette blir videreført i klare ordelag fra direktøren for Luftfartsmuseet i 2005 som sier at Skattøra har Nord-Europas best bevarte sjøflystasjon. Dette blir ytterligere understreket i den nylige uttalelsen fra Forsvarsbygg (av 09.10 d.å.) som framholder at Skattøra – med splinhangaren – ikke bare er et enestående *lokalt*, men også et unikt *nasjonalt* kulturminne. Verdien i anlegget ligger ikke bare i at det i dag er økt kunnskap om sjøflystasjonen, men at anlegget også anses som godt bevart.

Slik saken blir framstilt i kommunens håndtering, dreier det seg om man kan dokumentere at det ble gravlagt øst-europeiske krigsfanger i eller rundt splinhangaren. Om dette er tilfelle eller ikke, er etter vår oppfatning *ikke* avgjørende for den kulturhistoriske betydning av splinhangaren og de øvrige anlegg fra sjøflystasjonen. Splinhangaren er – trass i rasering av betongdekket foran muren – er det mest tydelige, solide og mest kraftfulle og monumentale kulturminner vi har fra krigsfangenes skjebne i landsdelen (med unntak av byggingen av jernbane og veger i Nordland). I Finnmark og Troms finnes ikke tilsvarende. At dette også knytter seg til en større luftfartshistorisk sammenheng gjør det enda mer unikt.

Gitt denne sakens utvikling i Tromsø kommune, står vi nå enda en gang med en åpning for å bevare splinhangaren som et mulig minnested for krigsfanger og som en del av bevaring av den eneste gjenstående sjøflystasjon i Nord-Europa. Fram til nå har muligheten for å verne Skattøra sjøflystasjon falt mellom en rekke stoler. Ved at splinhangaren og de øvrige deler av sjøflystasjonen nå har fått verdi som kulturminne av nasjonal betydning, bør dette åpne for et mulig samarbeid mellom kommunale, fylkeskommunale og statlige instanser for omregulering og vern av gjenstående anlegg fra Skattøra sjøflystasjon. Etter vår oppfatning ligger det derfor et ansvar på Tromsø kommune, fylkeskommunen og organ som Riksantikvaren for å raskest mulige komme fram til løsninger som kan sikre hangaren og området som et enestående kulturminne.

*Siden Tromsø kommune har satt saken opp til behandling i førstkommende møte i Byutviklingskomiteen (den 27 oktober), vil vi derfor be Troms Fylkeskommune snarest mulig kontakte Riksantikvaren og Tromsø kommune om den videre saksgang for å muliggjøre - 1) fredning av splinhangaren på Skattøra som kulturminne og 2) omregulering av Skattøra for vern av gjenstående anlegg etter sjøflystasjonen.*

Om det er behov for ytterligere dokumentasjon om saken, vil vi selvsagt kunne bidra med dette i form av foto, dokumenter m.m.

Vi har sendt et likelydende brev til Riksantikvaren med krav om midlertidig vern (vedlagt).

Vennlig hilsen

For Luftfartshistorisk Forening Tromsø:

Leif Arneberg (sign)

Terje Brantenberg (sign)

Vedlegg:

Brev til Byutviklingskomiteen – “Krav om midlertidig byggestans –splintmuren, Skattøra”, fra LFT, 10.10.09.

“Vern av Skattøra”, Uttalelse fra tidligere fylkeskonservator Jens Storm Munch 27.06.02.

Kart over gjenstående anlegg etter Skattøra sjøflystasjon, LFT oktober 2009.

Brev fra LFT til Riksantikvaren, 20.10.09

Kopi:

Organisasjonsjef/seniorantikvar Janne, Wilberg, Nasjonale Festningsverk, Forsvarsbygg  
Saksbehandler Anne Midtrød, Seksjon for fartøy og tekniske kulturminner, Riksantikvaren  
Rådmannen, Tromsø kommune  
Saksbehandler Erling Steenstrup, Tromsø kommune