

Luftfartshistorisk Forening Tromsø
Nansenveien 14
9007 Tromsø

Til Riksantikvaren
Direktoratet for kulturminneforvaltning
Dronningens gate 13
Pb. 8196 Dep.
0034 Oslo

Tromsø 24.10.09

Anmodning om uttalelse fra Riksantikvaren om verneverdi - Skattøra sjøflystasjon, Tromsø.

Luftfartshistorisk Forening Tromsø (LFT) vil med dette anmode Riksantikvaren om å gi en uttalelse til Tromsø kommune v/Byutviklingskomiteen om den samlede verneverdi til gjenstående anlegg etter Skattøra sjøflystasjon som kulturminne, innbefattet splinhangaren som en sentral del av sjøflystasjonen. Vi viser til uttalelsen fra Forsvarsbygg av 09.10.09 om Skattøra sjøflystasjon, som framhever utviklingen i kunnskapen om Skattøras betydning i sivil og militær luftfartshistorie, og at anlegget derfor utvilsomt må anses å ha verdi som et unikt nasjonalt kulturminne.

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 vernearbeid 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.

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. Ca 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. ambulanseflygningene 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 havarerte 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 - tross i stasjonens sentrale rolle som for militær og sivil sjøflyvirkosomhet i Nord-Norge fra 1939 fram til begynnelsen av 1970-tallet.

Dette er et paradoks i luftfartshistorisk sammenheng, siden den sivile og militære flyvirkosomhet som foregikk både før, under og i ti-årene etter 1945, var nettopp basert på sjøflyvirkosomhet - dvs virkosomhet 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 splinhangaren 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 eiendommer kommunen har solgt til private. Dette gjelder også splinhangaren. Det forutsettes at splinhangaren 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 splinhangaren 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 gjenstående 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 befarings 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 tomte kunne gis et alternativt område. Kommunens ledelse har vist liten interesse for dette, inntill for tre år siden. På vårt initiativ sa den tredje-siste (!) eier av tomte seg villig til å inngå makeskifte med kommunen. Da denne entrepenøren også la fram krav om økonomisk kompensasjon på flere millioner kr i tillegg til makeskifte, satte formannskapet foten ned. Tomte 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 Byutviklingskomite 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 møtet 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 splinthagaren 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) Splinthagarens betydning som krigsfangegravplass er nylig utredet som tvilsom av kommunen. I begrunnelsen for denne utredningen ble det fra Rådmannen sagt klart fra at utredningen bare skulle gjelde spørsmålet om splinthagarens rolle som krigsgravplass. Splinthagaren 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 splinthagaren blir ødelagt som kulturminne. Noe som igjen vil innebære at den kulturhistoriske verdien av de øvrige gjenstående deler av sjøflystasjonen blir vesentlig redusert. Trass i at kommunens ledelse framholder at den kulturhistoriske betydning av sjøflystasjonen er tilfredstillende utredet, har kommunen ikke laget noen helhetlig plan for hvordan dette kulturminnet skal sikres vern i et område som fra før er regulert til industri- og næringsformål.

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 splinthagartomta har vært solgt, har markedsverdien av tomte også steget, noe som også har gjort det enda mer vanskelig for kommunen å omregulere området og derfor stadig vanskeligere å sikre splinthagaren 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 splinthagaren - 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 splinthagaren – 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 splinthagaren. Om dette er tilfelle eller ikke, er etter vår oppfatning ikke avgjørende for den kulturhistoriske betydning av splinthagaren og de øvrige anlegg fra sjøflystasjonen. Splinthagaren 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 vern av Skattøra sjøflystasjon som kulturminne over sivil og militær luftfart, falt mellom en rekke stoler.

Om betydningen av splinhangaren og de øvrige deler av sjøflystasjonen kan få klar status som kulturminne av nasjonal betydning, bør dette åpne for et mulig samarbeid mellom kommunale, fylkeskommunale og statlige instanser for mulig omregulering og vern av gjenstående anlegg fra Skattøra sjøflystasjon. Etter vår oppfatning ligger det derfor et ansvar på Tromsø kommune og fylkeskommunen – men også organ som Riksantikvaren -for å raskest mulig komme fram til løsninger som kan sikre sjøflystasjonen som kulturminne.

Siden Tromsø kommune har satt saken opp til behandling i førstkommende møte i Byutviklingskomiteen (den 27. oktober), vil vi derfor be Riksantikvaren snarest mulig vurdere Skattøra sjøflystasjons samlede verneverdi og formidle dette til relevante organ i Tromsø kommune. Dette kan ha stor betydning for den videre saksgang og muliggjøre - 1) fredning av splinhangaren på Skattøra som kulturminne og 2) omregulering av Skattøra for vern av gjenstående anlegg etter sjøflystasjonen.

Vi vil gjerne understreke at det i løp av årene har kommet en rekke uttalelser om Skattøras sjøflystasjons betydning som kulturminne (jmf liste av uttalelser på LFT's nettsted), men ikke med en så klart og med en så sterk konklusjon som i den siste uttalelsen fra Forsvarsbygg, som må anses å være det mest kompetente organ på dette saksfeltet.

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

Vennlig hilsen
For Luftfartshistorisk Forening Tromsø:

Leif Arneberg (sign)

Terje Brantenberg, leder (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.