

# Fredning av Skattøra

## Offentlig ettersyn





## **Innholdsfortegnelse**

Fredningsforslag.

Kart

- Kart over det fredete området med objekter/bygninger.
- Kart med objektnummer.
- Kart som viser Skattøra slik det var i 1947 og hva som nå foreslås fredet.

### **Vedlegg:**

1. Beskrivelse og vurdering av de enkelte bygningene/objektene.
2. Skattøra flystasjon 1937-75 – Historisk overblikk, Einar Roald Jensen 2001.
3. Splintmuren på Skattøra som mulig krigsgrav, Erling Steenstrup 2009.
4. Uttalelse fra Forsvarsbygg - Nasjonale festningsverk, Janne Wilberg 2009.
5. Utdrag fra gjeldende reguleringsplaner fra 1969 og 1992.
6. Gunnarsnes kapell, Rolvsøy (tidligere brakke fra Skattøra).
7. Gamle foto fra virksomheten på Skattøra.

### **Utrykt vedlegg:**

8. 1–18 Dokumentasjon av de enkelte objektene – foto, gamle foto, tegninger, beskrivelse.  
(Tilgjengelig i høringsdokumentet på [www.tromsfylke.no](http://www.tromsfylke.no))



## **FORSLAG OM FREDNING MED HJEMMEL I KULTURMINNELOVEN § 15 OG § 19 – HØRING JFR. § 22.**

I medhold av lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 § 15 og § 19, jfr. § 22, foreslår Troms fylkeskommune å frede Skattøra sjøflystasjon g.nr. 125, del av b.nr. 357, del av b.nr. 371, b.nr. 417, del av b.nr. 611, b.nr. 416, del av b.nr. 20, b.nr. 604, del av b.nr. 536, b.nr. 593.

### **Omfanget av fredningen**

Fredningsforslaget etter § 15 omfatter lagerhall bygningsnummer 190878598 (125/357), annen industribygning bygningsnummer 190850315 (125/371), lagerhall bygningsnummer 190678571 (125/417), lagerhall bygningsnummer 190678547 (125/416), kjøpesenter varehus bygningsnummer 190678539 (125/416), annen garasje-/hangarbygning bygningsnummer 190678520 (125/20), annen garasje-/hangarbygning bygningsnummer 190678512 (125/20), annen garasje-/hangarbygning bygningsnummer 190678504 (125/20), splintvernmur innlemmet i bygningsnummer 16546704 (125/593), splintvernmur på g.nr. 125, b.nr. 604, slip på g.nr. 125, b.nr. 20 og slip på g.nr. 125, b.nr. 593. I tillegg også en tidligere bunker, et oljehus/pumpehus, et betongfundament, tre gråsteinsmurer og en minneplakett, alle avmerket på vedlagt kart.

Fredningsforslaget omfatter for alle objektene eksteriør og for de fleste av av bygningene også interiør (se nærmere beskrivelse under de enkelte objekter). Fredningen omfatter hovedelementer som konstruksjoner, opprinnelig planløsning, materialbruk og overflatebehandling og detaljer som vinduer, dører, gerikter, listverk, ildsteder og fast inventar.

Forslaget om fredning etter § 19 omfatter området avmerket på vedlagte kart, ca. 45 da. pluss sjøgrunn.

### **Formålet med fredningen**

Formålet med fredningen er å bevare Norges og Nord-Europas best bevarte sjøflyhavn og det viktigste militærhistoriske kulturminnet i Tromsø fra nyere tid.

Skattøra forteller flere historier: Oppbyggingen av Marinens flystasjon Tromsø fra 1938, den norske militære aktiviteten fra Skattøra i perioden fra krigsutbruddet 9. april 1940 til 7. juni 1940 da Norge kapitulerte, den tyske utbyggingen og aktiviteten fra 10. juni 1940 og fram til den tyske kapitulasjonen i mai 1945, det norske luftforsvarets bruk av stasjonen fra 1945 – 1954 (59) og den sivile luftfarten med base på Skattøra fra 1947 til 1971 (75).

Skattøra må på denne bakgrunn kunne sies å ha hatt stor betydning både i internasjonal og nasjonal sammenheng og for utviklingen av Tromsø.

Fredning av bygningenes eksteriør skal sikre bygningenes arkitektur. Både hovedstrukturen i det arkitektoniske uttrykket og detaljer slik som fasadeløsning, vinduer og dører, materialbruk og overflater, skal opprettholdes, evt. tilbakeføres til opprinnelig uttrykk.

Formålet er videre å bevare opprinnelige konstruksjoner, rominndeling, bygningsdeler og overflater innvendig der disse fortsatt finnes. Videre skal fast inventar bevares som en del av interiøret.

Det er viktig å bevare historiene de fysiske kulturminnene forteller som spor etter viktige nasjonale og internasjonale hendelser.

Formålet med å frede et område rundt bygningene og ut i sjøen er å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet gjennom å sikre flystasjonens frie beliggenhet i landskapet og kontakt med sjøen. Det er også behov for å få kontroll på utelagring på området. Fredningen etter § 19 omfatter også det støpte betongdekket på store deler av området.

### **Forslag til fredningsbestemmelser**

Fredningsbestemmelsene er utformet i samsvar med fredningens formål og gjelder i tillegg til kulturminnelovens bestemmelser om vedtaksfredete kulturminner fra nyere tid.

1. Det er ikke tillatt å rive eller flytte bygningene eller andre av de fredede objektene, eller deler av disse.
2. Det er ikke tillatt å bygge om bygningenes eksteriør eller interiør der dette inngår i fredningen.
3. Utskiftning av bygningselementer eller materialer, forandring av overflater eller annet arbeid ut over vanlig vedlikehold på bygningers eller øvrige elementers eksteriør, interiør eller konstruksjon, er ikke tillatt utover det som fremgår av punkt 4 og 5.
4. Alt vedlikehold og all istandsetting skal skje med tradisjonelle materialer og metoder i samsvar med kulturminnenes egenart og på en måte som ikke reduserer de arkitektoniske og kulturhistoriske verdiene.
5. Dokumentert tilbakeføring til tilstand i tråd med opprinnelige løsninger kan tillates.
6. Utomhus lagring kan tillates dersom det ikke er til skade for de fredede objektene, eller bidrar til å skjule eller skjemme disse. Det skal foreligge godkjent plan for slik aktivitet. Overflatebelegg på utomhusområdene skal i størst mulig grad tilbakeføres og vedlikeholdes i tråd med slik det var i 1945.

### **Følger av fredningen**

I henhold til kulturminneloven § 15a og § 19 tredje ledd kan departementet i særlige tilfelle gi dispensasjon fra fredningen og fredningsbestemmelsene for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep i det fredete kulturminnet eller området. Dispensasjonsmyndigheten er delegert til fylkeskommunen med Riksantikvaren som klageinstans.

Fredningen innebærer at det må søkes om tillatelse/dispensasjon til å sette i gang alle typer tiltak som går ut over vanlig vedlikehold, jfr. kulturminneloven §§ 15a og 19 tredje ledd. Søknad om tillatelse skal sendes fylkeskommunen som avgjør om tiltaket kan iverksettes, og eventuelt på hvilke vilkår. Ved tvil om hva som anses som vanlig vedlikehold, eller hvordan fredningsbestemmelsene skal forstås, skal fylkeskommunen likeledes kontaktes.

Det grunnleggende prinsippet for vedlikehold av fredete bygninger er å bevare mest mulig av de opprinnelige eller eldre bygningselementene og detaljer som kledning, vinduer, dører, listverk, gerikter og overflatebehandling. Vedlikehold av fredete bygninger og anlegg skal så

langt mulig skje i samsvar med opprinnelig utførelse, teknikk og materialbruk og for øvrig i samsvar med fredningsbestemmelsene.

Det er eier som har ansvar for vedlikeholdet av fredete bygninger og anlegg. Det er imidlertid anledning til å søke fylkeskommunen om tilskudd til vedlikehold og istandsettingsarbeider. Dersom krav i medhold av kulturminneloven § 15a virker fordyrende på arbeidet, skal det gis helt eller delvis vederlag for utgiftsøkningen.

For mer informasjon om vedlikehold og forvaltning av fredete bygninger og anlegg, vises til Riksantikvarens informasjonsblader. Se særlig nr. 11.1.1. ”Juridiske forhold – Å eie et fredet hus”, [www.riksantikvaren.no](http://www.riksantikvaren.no).

### **Bakgrunn for fredningssaken**

Anlegget på Skattøra ble etablert i 1938 som «Marinens flystasjon, Tromsø» Arbeidene med bygninger ble påbegynt i 1939. Tyskernes overtakelse medførte en forsert og betydelig utvidet utbygging av området i forhold til de opprinnelige norske planene. Fra sommeren 1942 og utover ble mye av arbeidet utført av sovjetiske og jugoslaviske krigsfanger. Dette gjelder spesielt de to store splintmurene for beskyttelse av parkerte fly. Etter frigjøringen i 1945 ble området umiddelbart overtatt av det norske luftforsvaret og etter hvert også tatt i bruk til sivil luftfart (sjøfly og etter hvert også helikopter).

Allerede i 1946 begynte demontering av de første bygningene. Flere av disse ble sendt nordover for nye formål i de områdene som var brent av tyskerne. (Et eksempel på dette er Rolvsøy kapell – vedlegg 6).

Militær luftfart ble avviklet sist på 1950-tallet, mens de siste sivile flyene forlot Skattøra så sent som i 1975. Området ble overtatt av Tromsø kommune og etter hvert til dels solgt til private aktører. Vern av Skattøra har lenge vært et tema, men det har fram til nylig vært vanskelig å få forståelse for vern av krigsminner og at et område som i dag til dels preges av utelagring og også noe forfall har en verneverdi. I gjeldende reguleringsplan som omfatter mesteparten av området, godkjent i 1992, ble det tatt inn bestemmelser om vern av splintmurene, men da med muligheter for innbygging i nye bygninger. Innbygging av den minste splintmuren (objekt 7) er et resultat av denne planen. Etter at planen ble vedtatt har det også blitt foretatt bygningsmessige endringer og riving av flere bygninger. Det er slik sett hevet over tvil at gjeldende plan ikke gir et godt nok vern av det som er igjen av den gamle sjøflyhavna.

### **Lokalisering og eiendomsforhold. Reguleringsmessig status.**

Området ligger på Tromsøyas nordøstside, mellom Breivika og nordspissen av øya. Etter at forsvaret og flyselskapene forlot området ble det overtatt av Tromsø kommune i 1973. Kommunen har parsellert ut tomter i området, i hovedsak til industri og handelsvirksomhet. Området har i dag flere private eiere. Kommunen er fortsatt eier av en stor del av området og flere av bygningene. Området ble regulert til industriformål i planer fra 1969 og 1992 (Utdrag av reguleringsplanene med bestemmelser, vedlegg 5).

### **Kort karakteristikk og beskrivelse av kulturminnet.**

Området som nå foreslås fredet ligger i sin helhet på nedsida av Skattørvegen. Av de tidligere bygningene på oversida av vegen finnes i dag kun ei brakke som er intakt. Denne ligger litt

nord for området som foreslås fredet. I tillegg er muren etter gymnastikksal/kantine delvis bevart som mur under et nytt bygg (Malermesternes Andelslag, vis a vis objekt 7).

Neset utenfor Hangaren er i dag utfylt og utvidet og er utbygd med et havarivernsenter. Området som er regulert til havarivernsenter inngår ikke i fredningsforslaget. Utenfor splintvernmurene og søndre slip er det anlagt ei båthavn. En molo er anlagt ut fra neset ved Havarivernsenteret. Den andre moloen går ut like sør for fredningsområdet. Moloene inngår ikke i fredningen.

Fredningen omfatter det området der utbyggingen startet i 1938 og tilstøtende arealer, jfr. kart.

Som dekke på plassen foran hangaren ligger fortsatt betongdekket fra krigen. Tilsvarende dekke er dessverre fjernet fra området inni/ved den store splintmuren.

Når det gjelder de enkelte objektene har disse svært varierende grad av autenticitet og vedlikehold. 40 år som industriområde har satt en del spor. F.eks. er taktekkingen fornyet/skiftet på alle bygningene. Det vises forøvrig til beskrivelse av de enkelte objekter, vedlegg 1.

**Fylkeskommunens vurdering av kulturminnet – begrunnelse for fredningsforslaget**  
Sjøflyhavna på Skattøra representerer både forsvarshistorie, krigshistorie og samferdselshistorie på nasjonalt og til dels internasjonalt nivå.

De to splintmurene på området er også monumenter over de sovjetiske og jugoslaviske krigsfangene som bygde dem – og for de som endte sine liv der.

De fire Tyskerbrakkene er typiske eksempler på de bygningstypene tyskerne satte opp rundt om i hele landet. I dag finnes det imidlertid ikke mange igjen av disse bygningene. Etter krigen ble bygningene ofte flyttet og gjenbrukt til nye formål – spesielt i de nedbrente områdene i Nord-Troms og Finnmark. Mange ble brukt som skolebygg, forsamlingshus eller midlertidige boliger. I dag er de fleste av disse borte.

Når det gjelder Hangaren, er dette et konstruksjonsmessig svært spesielt bygg. De seks betongbuene som holder taket oppe muliggjør det store åpne arealet som trengs for å få inn de store flyene. Konstruksjonen skal være utviklet på NTH i Trondheim og ble beskrevet som «innovativ» og «fremtidsrettet». Det er også disse karakteristiske buene som fortsatt ruver godt i det landskapet mange i dag forbinder med Skattøra.

Selv om 40 års bruk som industriområde har satt sine spor, kan mye kan rettes opp ved opprydding og ved et fremtidig målrettet vedlikehold.

Samlet sett har anlegget stor arkitektonisk, historisk og kulturhistorisk verdi.

Det følger av kulturminneloven § 15 at departementet kan frede byggverk og anlegg eller deler av dem av kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi. Det følger videre av § 19 at departementet kan frede et område rundt et fredet kulturminne så langt det er nødvendig for å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet eller for å beskytte vitenskaplige interesser som knytter seg til det. Myndighet til å fatte vedtak om fredning er delegert fra



Miljøverndepartementet til Riksantikvaren, jfr. § 12 nr. 1 i forskrift om faglig ansvarsfordeling m.v. etter kulturminneloven.

### **Redegjørelse av saksgang og innspill fram til fredningsforslaget**

Fredning ble varslet oppstartet i avisene Nordlys og iTromsø og med brev til eiere i desember 2009, med merknadsfrist 1. februar 2010. Det kom inn en merknad til varselet om oppstart. Dette var et innspill fra Skattøra Marina som fester tomt av Tromsø kommune. Merknaden gikk ut på at søndre slip ønskes tatt ut av forslaget. Skattøra Marina har ønske om å fjerne slipen og mudre området for å få på plass ytterligere to pিরer i havna. Med bakgrunn i vurdering av helheten av anlegget har vi ikke funnet det riktig å ta hensyn til denne merknaden i forslaget til fredning og vil foreslå at slipen blir istandsatt og bevart. Slipen kan evt. benyttes til opptrekk og utsett av mindre båter. Det har under saksforberedelsen også vært løpende kontakt med kommunen vedr. klargjøring av salg av tilstøtende eiendommer, samt kontakt med eiere av den største splintmuren (objekt 8) som har ytret ønske om et makebytte med annen eiendom med Tromsø kommune, noe som også i fredningssammenheng ville kunne gjøre bruk og ønsket tilbakeføring av området enklere.

### **Den videre behandlingen av fredningsforslaget**

Troms fylkeskommune har den 15. september 2014 bedt Norsk Lysingsblad og avisene Nordlys og iTromsø kunngjøre at fredningsforslaget er lagt ut til offentlig ettersyn i Tromsø kommune og hos Troms fylkeskommune, jfr. kulturminneloven § 22 nr. 2 første ledd.

Fredningsforslaget skal legges fram for kommunestyret før vedtak om fredning treffes, jfr. kml. § 22 nr. 3. Så snart perioden med offentlig ettersyn er utløpt, vil fylkeskommunen gjøre en vurdering av og kommentere evt. merknader og oversende saken med merknadene til kommunen.

Høringsuttalelsene og kommunestyrets behandling vil inngå i ny vurdering av fredningsforslaget i fylkeskommunen før saken sendes over til Riksantikvaren. Riksantikvaren er den instans som fatter vedtak med hjemmel i kulturminneloven §§ 15 og 19.

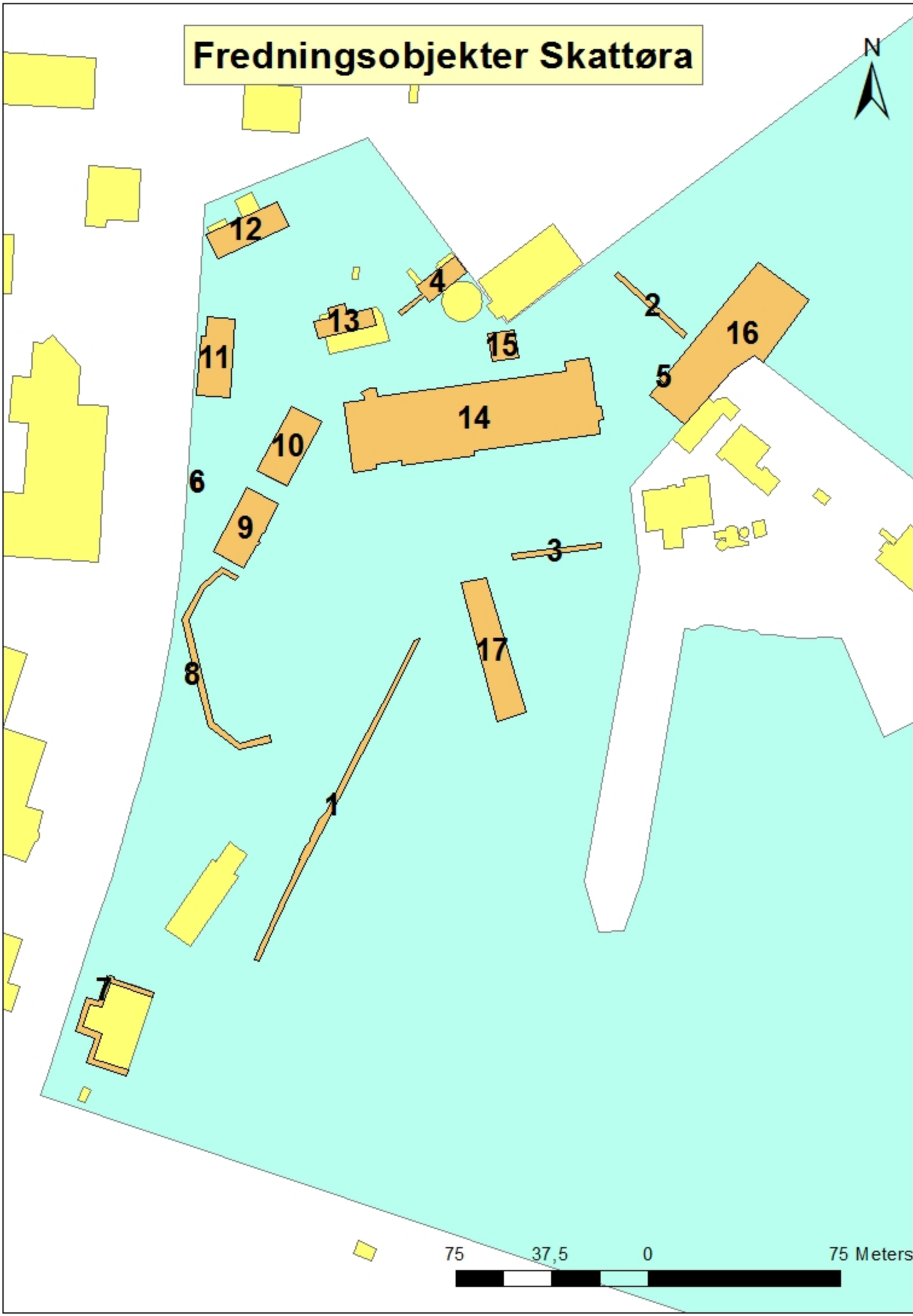
Høringsuttalelse til fredningsforslaget må være fylkeskommunen i hende innen 1. november 2014.

# Fredningsomfang Skattøra

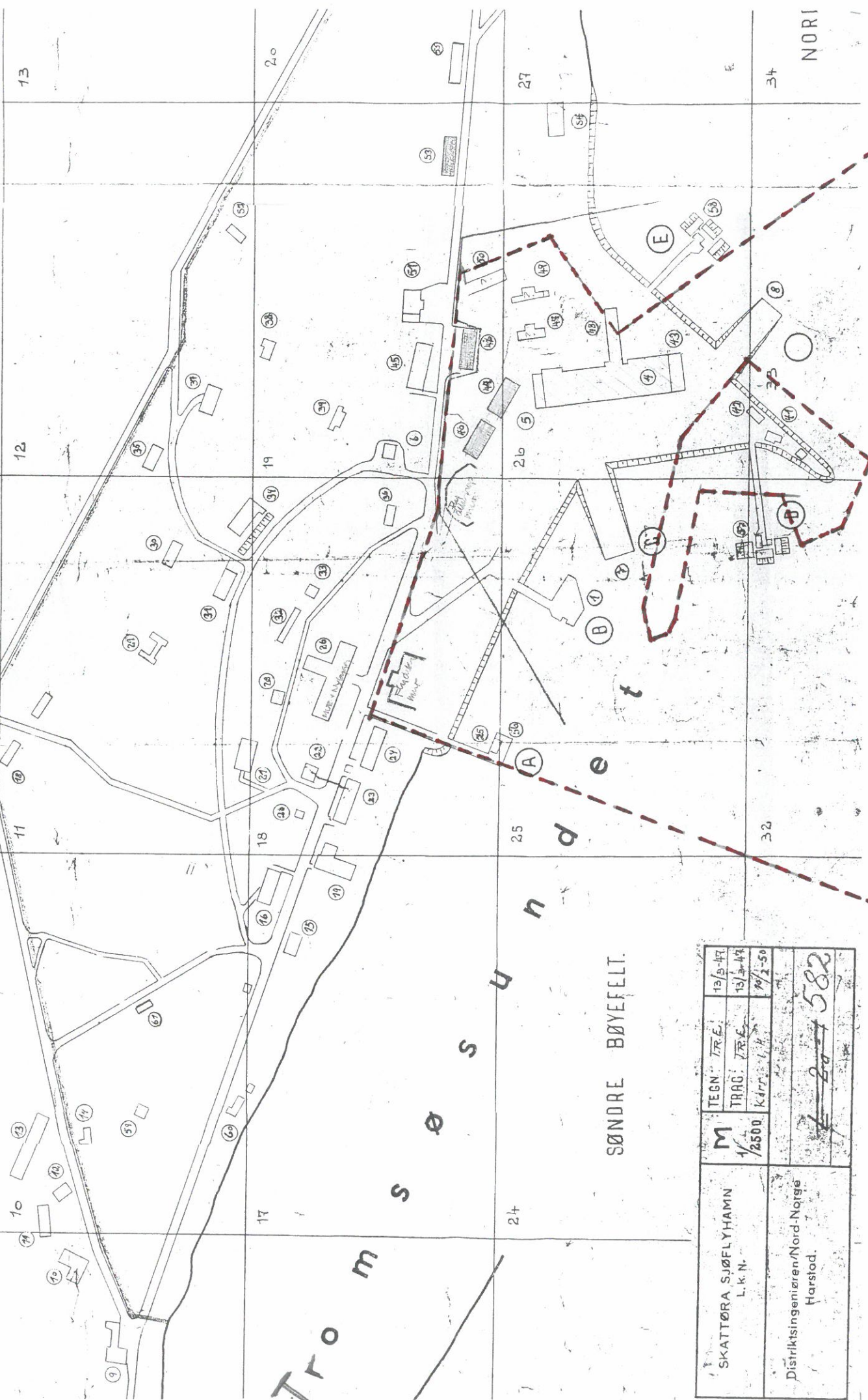


150 75 0 150 Meters

# Fredningsobjekter Skattøra



Kartet viser infrastruktur og  
Bygninger på Skattøra i 1947.  
Stiplet linje viser foreslått område  
for fredning



SØNDRE BØYEFELT.

SKATTØRA SjøfLYHAMN L. K. N.	TEGN: T. R. E.	13/5-47
	TRAG: T. R. E.	13/3-47
M 1/1 /6500	Kart: L. H.	10/2-50
Distriktsingeniøren/Nord-Norge Harstad.	582	

# Beskrivelse og vurdering av de enkelte bygningene/objektene:

## 1 Steinmur mot sjøen



*Avtrappet mur opp mot plassen*

*Skade på mur i forbindelse med avløpsrør*

Langs båthavnas innerkant, mellom søndre slip og nedenfor den store splintmuren går det en steinmur langs sjøen. Muren har noen småskader/endringer ved rørgjennomføringer og anlegg av landganger til flytebryggene i båthavna, men er ellers i rimelig god stand.

## 2 Steinmur mot sjøen med minneplate

En tilsvarende oppmuring ligger mellom nordre slip og nordgrensa for fredningsområdet. Denne muren har ei sletttere overflate enn steinmur 1 (annen type oppmuring). Omtrent midt på muren finnes ei minneplate i granitt med inskripsjon: «RAD Abtlg k 2/362 hermagor kärnten» (ReichArbeitsDienst Abteilung k 2/362 fra distriktet Hermagor i den sydligste forbundsrepublikken i Østerrike, Kärnten). Dette skal ha vært den første tyske avdelingen som inntok Skattøra. Muren har tidligere gått lengre nordover, men er i dag tildekket ved utfylling av området. Muren må renskes for noe tilgroing og utfylling.



*Steinmur fra fjæra nord for Nordre slip*

*Minnetavle over første tyske tropp*

### 3 Steinmur mot sjøen, mellom søndre slip og Havarivernsenteret



*Mur øst for Søndre slip*

Denne muren er av samme type som steinmur 2 (nord for Nordre slip), men er noe mer nedgrodd og overfylt – spesielt mot havarivernsenteret. Her må det ryddes og renskes.

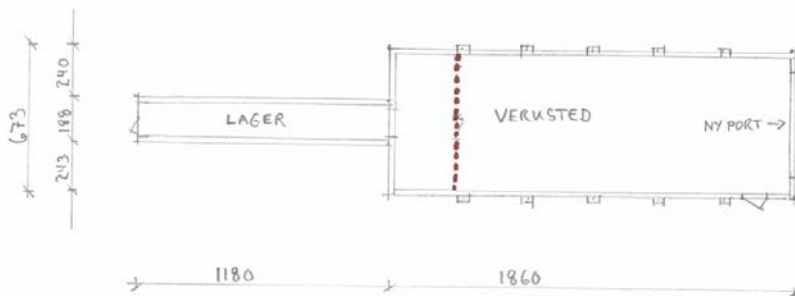
### 4 Bunkeren



*Bunkeren sett fra øst*

*Inne i bunkeren*

En større bunker bak hangarbygningen brukes i dag som verksted. Det er satt inn en ny port i bygningens endevegg. Bunkeren lå tidligere under terrenget, men terrenget er nå senket rundt bygget. Oppå bunkeren er det plassert brakkeseksjoner. I retning mot brakke (objekt 13) går en støpt gang (11,8 meter lang). Gangen er ikke horisontal, men skrå oppover.



*Plantegning av Bunkeren, oppmålt 19.06.2014 OA*

## 5 Oljehus



*Oljehuset slik det i dag står øverst på Nordre slip*

Lagret nede på nordre slip står det et lite hus i betong med et buet tak og ståldører. Dette skal opprinnelig ha stått innenfor kaien (18 - inv.nr.58) («Bensinkaia»). Når kaien nå foreslås tatt ut av fredningsforslaget, foreslås det at oljehuset settes i stand og plasseres helt i nordenden av fredningsområdet, ved steinmur 2.

## 6 Betongfundament



*Betongfundament bak brakke 9*

Oppe på platået bak brakke 9 og 10 ligger et betongfundament på 4,0 x 2,08 meter. Fundamentet har en kant utvendig på 10 cm bredde og 7 cm høyde. Inni finnes en betongoppbygging (halvsirkel) på ca. 30 cm. høyde. Fundamentet vises ikke på noen av kartene for området. Kan muligens ha vært fundament for en skytestilling eller en lyskaster? Fundamentet bør renskes for mose og vegetasjon.

## 7 Splintmur 1



*Splintmur ombygd til industribygg*



*Innvendig i verksted i splintmur 1*

Splintvernmuren er innbygd i nytt industribygg i medhold av reguleringsplanen fra 1992. Det nye bygget er lagt inn i splintmuren slik at taket er lagt over muren og beslått på utsiden av denne. Bygningen inneholder flere verkstedlokaler. På baksiden langs muren finnes et overdekket rom med en teglsteinsmur inn mot splintmuren, tilsvarende som på splintmur 2. Åpninger er i dag delvis gjenfylt og rommene er ikke inispisert. Muren foreslås fredet som objekt og konstruksjon med innvendige og utvendige overflater. De nye konstruksjonene (bygningen) foreslås ikke omfattet av fredningen. Rommene på baksiden kan med fordel renskes frem og istandsettes.

## 8 Splintmur 2



*Splintmuren sett fra nord*



*Fra rommet bak splintmuren*

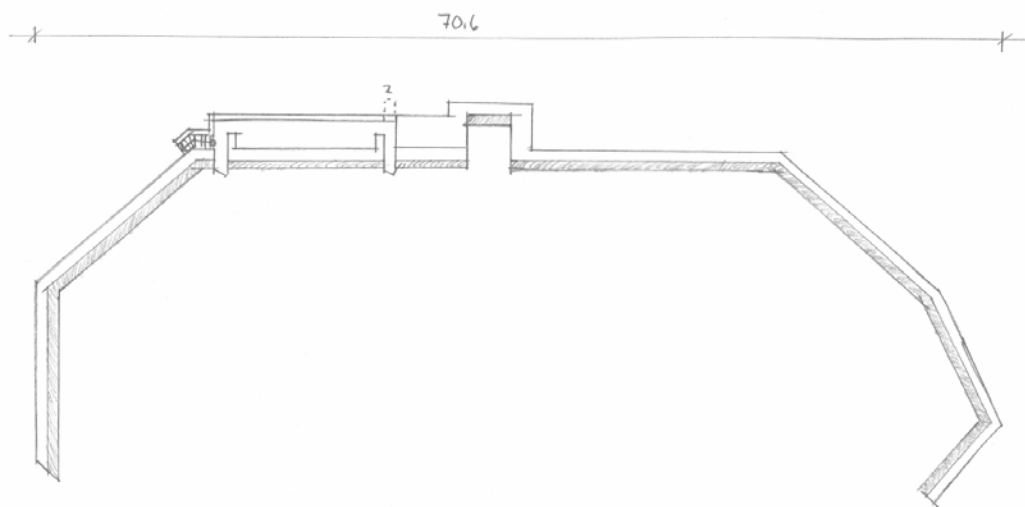
Den store splintmuren har en buform med 7 flater. Muren er i snitt ca. 6 meter høy og har en total lengde på over 100 meter. Muren er bygd med en helning bakover på ca. 7 grader. Murens tykkelse på toppen er ca. 0,8 meter. På baksiden av en del av muren finnes en gang/et rom på vel 15 meters lengde, i to etasjer. Veggen mot splintmuren er i teglstein, mens gulvet, bakveggen og taket er av betong. I taket ligger jernbjelker. Mot teglveggen er det også et treskjelett bestående av plank. Dette tyder på at rommet en gang har vært kledd med panel



innvendig. I enden av gangen er det en gjenmurt åpning (leca-mur) oppover mot hovedveien (tidligere undergang?). Rommet i underetasjen benyttes delvis til lager.

I forbindelse med planlagt byggearbeid på tomta (inni muren), ble det opprinnelige dekket (støpte betongplater) fjernet og det er fjernet masse med en dybde på det meste bortimot en meter langs muren. Det ser ut for at det i fuktige perioder samler seg noe vann inne ved murfoten.

Selve murverket ser i hovedsak stort sett bra ut, men det er en del vegetasjon som er i ferd med å etablere seg inne mellom steinene enkelt steder og noen steder har stein ramlet ned. Senkingen av terrenget som er foretatt langs fundamenteringen virker foruroligende med tanke på stabilitet og vannavrenning. Toppen av muren er i dag dekket av et tykt lag med mose – dekorativt, men holder på fukt og antas på sikt å medvirke til at betongpussen på toppen forvitrer. Muren har behov for noe reparasjonsarbeid og det er ønskelig at det tidligere betongdekket reetableres.



*Splintmuren. OA, Juni 2014*

## 9 Brakke (Inv.nr.40)



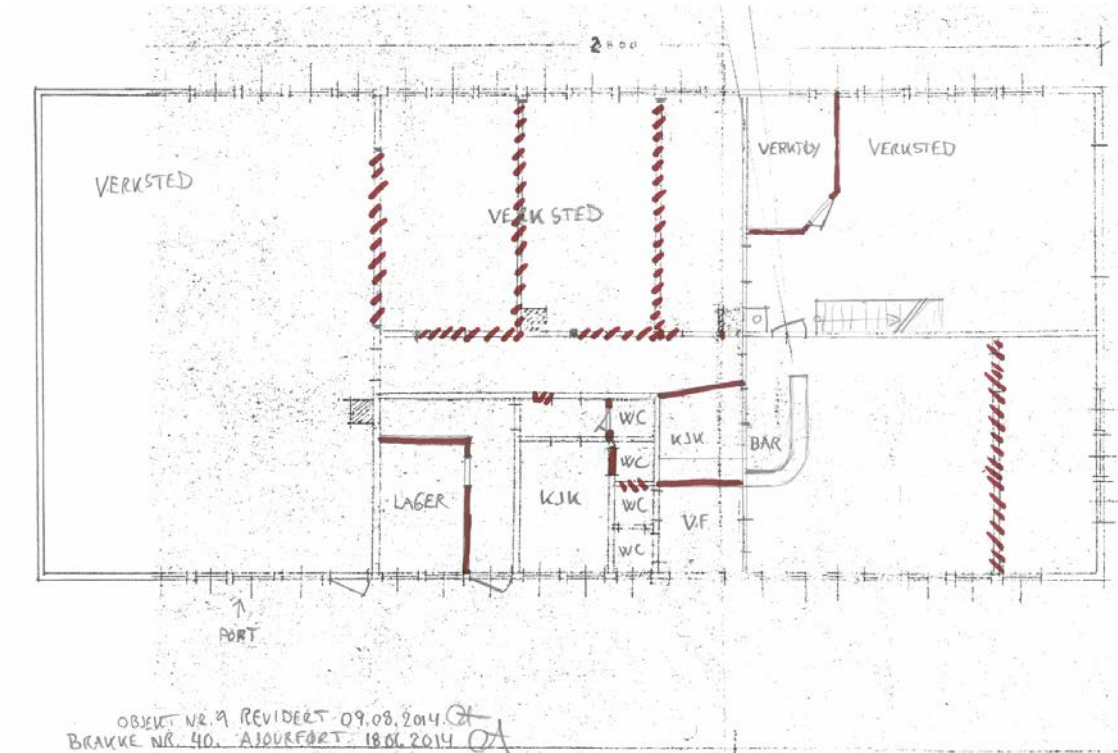
*Bygningen sett nordfra*



*Fra verksted innvendig*

Bygningen eies av Tromsø kommune. De siste ti-årene har huset vært utleid til to motorsykkellubber. De opprinnelige portene og vinduene er til dels kledd igjen og noen er skiftet ut. Bygningen har fått et nytt taktekke – det opprinnelige skifertaket er skiftet ut med korrugerte stålplater. På baksiden av huset ligger mye skrot, vegetasjon og en del masser som må fjernes. Her er det også en del fuktskader og manglende panel og sannsynligvis noe

råteskader i veggen. Innvendig finner vi en blanding av gamle og nye overflater. De store vinduene mot vest er gjenkledd og isolerte, men vinduene står i veggen. Vinduene mot øst er skiftet ut med mindre vinduer med isolerglass. I den nordre delen av brakka er det også innredet 3 rom på loftet. I søndre del av brakka er gulvet delvis hevet (påstøpt i verksted og oppført tregulv ellers. Med unntak av verkstedet er himlingen senket ca. en meter.



*Brakke nr. 40. Ajourført plan 09.09.2014*

### 10 Brakke (Inv.nr.44)

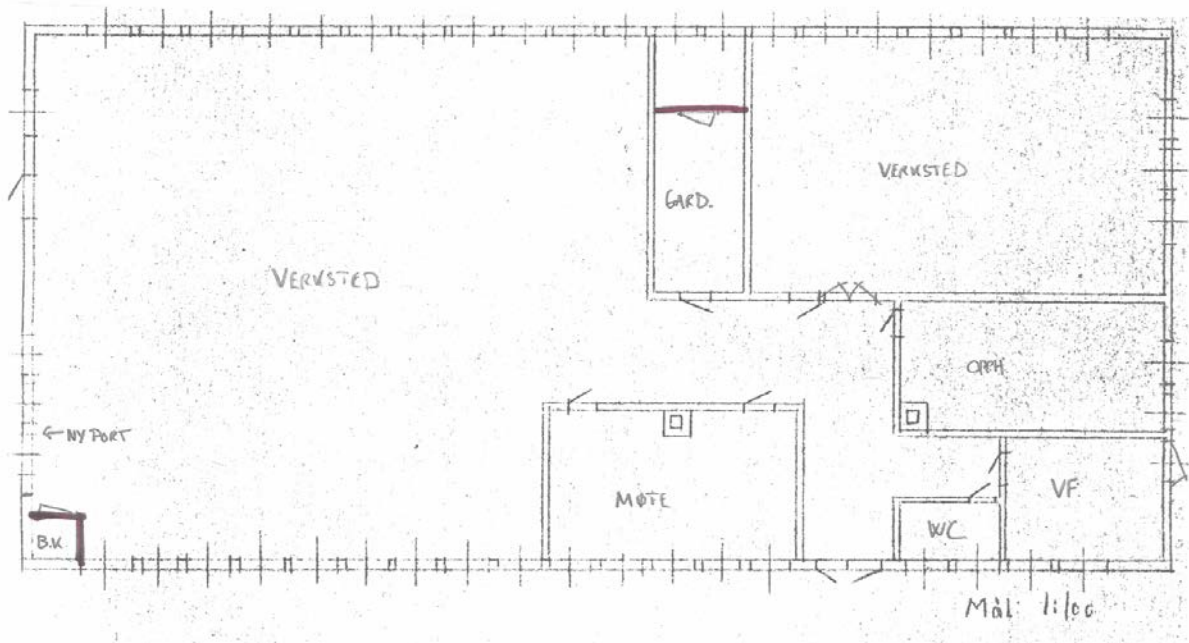


*Brakka sett sørfra*

*Fra verksted innvendig*

Bygningen eies av Tromsø kommune, men leies ut og benyttes som verksted og klubblokale. Generelt sett ser denne bygningen ut for å være i bedre stand enn brakke 9. Her er frontfasaden rimelig intakt med originale vinduer. Ellers ser ingen vinduer ut for å være skiftet ut, men noen er tildekket. På husets bakside er alle vinduene spikret for og panelet under vinduene er erstattet med knotteplast. Mot sør er tidligere dør skiftet ut med en leddport. Også bak denne brakka er det en del vegetasjon inn mot huset. Skifertaket er skiftet

ut med korrugerte plater. Innvendig er det gjort få endringer. Planløsningen er i hovedsak som på oppmålingstegningene fra 1950-tallet. Flere av de opprinnelige dørene og gammelt panel er på plass. På loftet er spor etter tidligere lekkasjer i trobord og på bjelker, men taket er nå tett. Det er delvis lagt isolasjon i hulrommene mellom takbjelkene.



*Plantegning for brakke 10 – Ajourført plan 10.06.2014 OA*

## 11 Brakke (Inv.nr.46)



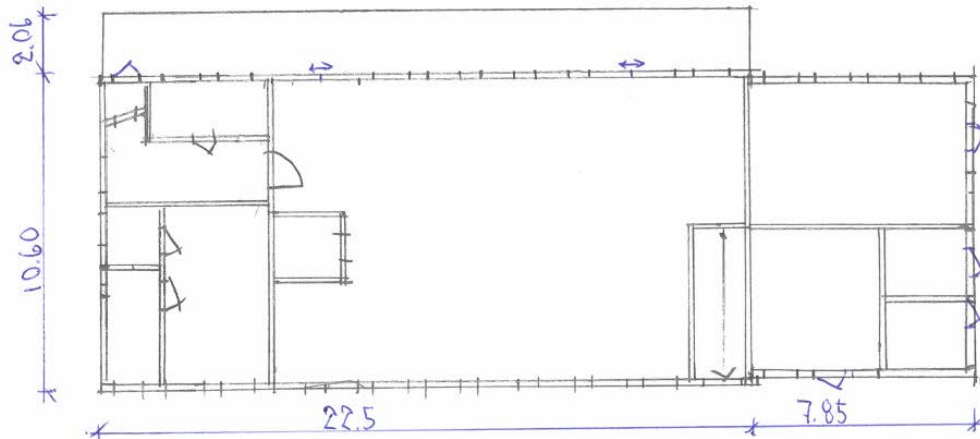
*Jernbanebrakka (11) sett fra nord*



*Fra lager innvendig*

Bygningen eies av Tromsø kommune og brukes til lagerformål. Bygningen er ei trebrakke med støpt kjeller pluss et betongtilbygg på 8 x 10,25 meter. Foran brakka er en perronglignende overdekket lasterampe av betong. Brakka kalles derfor jernbanebrakka. De to vinduene som ikke er tildekket er skiftet til isolerglass. De øvrige er intakte, men er godt tildekket med lemmer. En av de store portene mot lasterampen er kledd igjen på utsiden. Bygningen er noe malingslitt, men ser ellers ut for å være i bra stand. Også på denne bygningen er det opprinnelige skifertaket skiftet ut med et tak av korrugerte stålplater. Innvendig er de fleste overflater i original utførelse. I sørøstre hjørne er det delt av tre kontorer med furupanel og nedsenket himling. Kjelleren er med unntak av ett rom, et stort

lokale med to søylerekker. Kjelleren virker tørr, men har et par sprekker i muren i bakkant (mot vest).

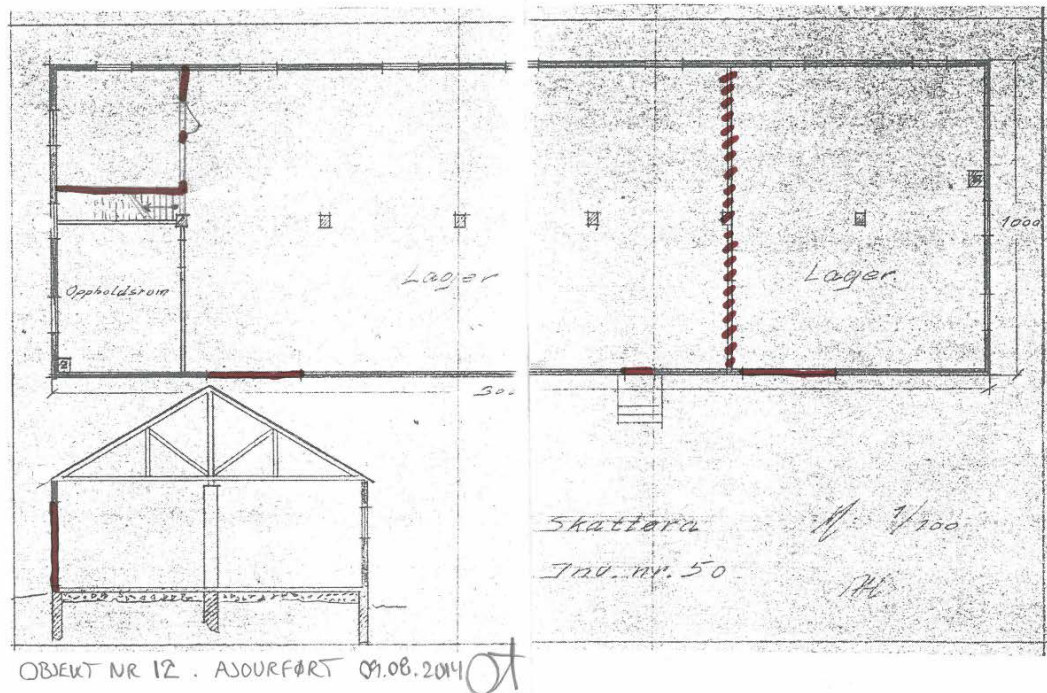


*Jernbanebrakka (11) oppmålt juni 2014 (OA)*

## 12 Brakke (Inv.nr.50)



Bygningen er i dag i privat eie og benyttes til lagerformål. Alle vinduer er skiftet ut. To store porter mot sør er kledd igjen. En stor port mot veien kan være opprinnelig. Huset har fått et tilbygg bestående av tre brakker som er satt sammen. Det opprinnelige papptaket er erstattet (supplert) med et tak av korrugert stålplater. Innvendig planløsning består av et stort åpent rom med to mindre rom avdelt i vestenden av bygget. Innvendige overflater (faspanel) og hovedkonstruksjoner med takstoler og betongsøyler er autentiske. Med unntak av litt høyt terreng mot nordvestre hjørne med noe vanninntrengning, ser bygningen ut for å være i svært bra stand. Tilbygget bestående av brakker foreslås ikke å inngå i fredningen.



### 13 Verksted (Inv.nr.47)

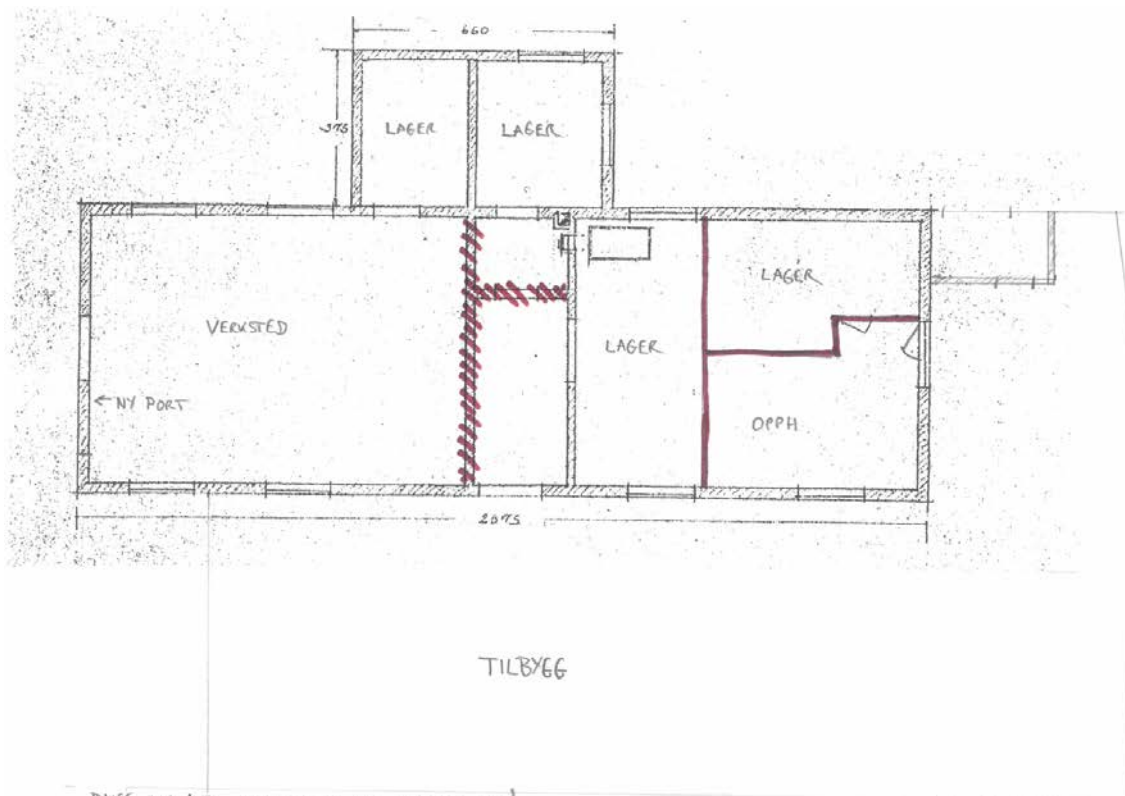


*Bygningen sett fra nordvest*



*Inne i tilbygget. Oppr. yttervegg til høyre*

Bygningen er i privat eie og brukes i dag som garasje og verksted. Det opprinnelige betongbygget med flatt tak er bygget til i bredden og til dels overdekket med et saltak. Den opprinnelige bygningen lar seg identifisere og gamle yttervegger mot sør og øst er i dag innervegger. Nymalt, men noe dårlig vedlikehold – m.a. taklekkasje. Vinduer er skiftet. Mot vest er det satt inn en ny port. Innvendig er noen opprinnelige vegger revet og det er ny rominndeling mot øst. Tilbygget er mot sørøst tildels undergravd og dårlig fundamentert. Bygningen foreslås med en begrenset fredning som ikke omfatter tilbygd del og ny innredning mot sør og øst.



*Plantegning brakke 13 (Inv. nr. 47) – Ajourført plan 19.06.2014 OA*

### 14 Hangaren (Inv.nr.4, 5, og 43)

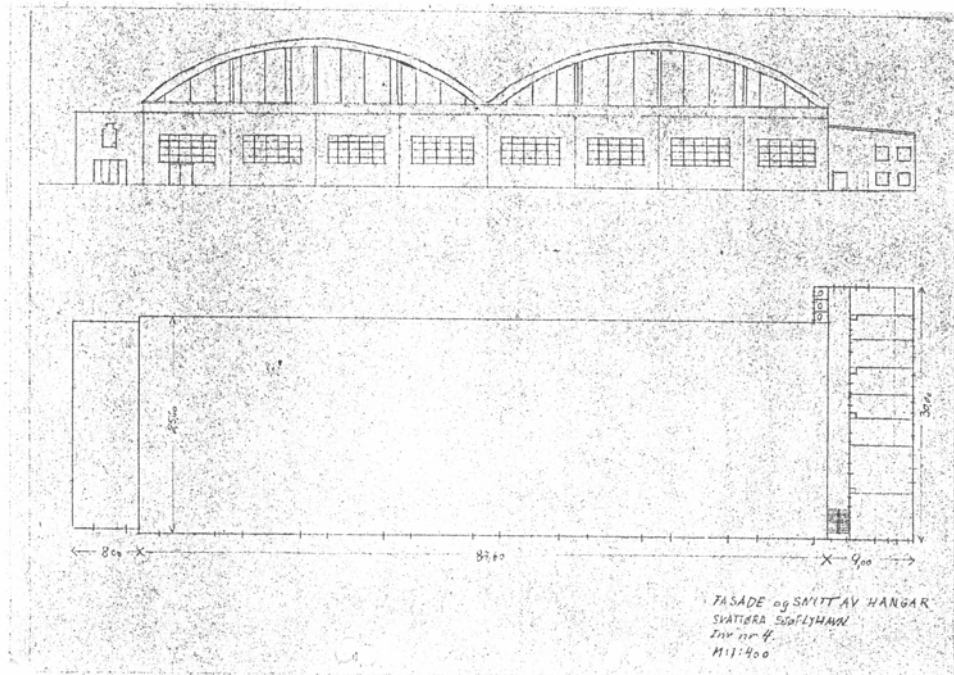


*Hangaren sett fra sør*

*Hangaren sett fra nordvest*

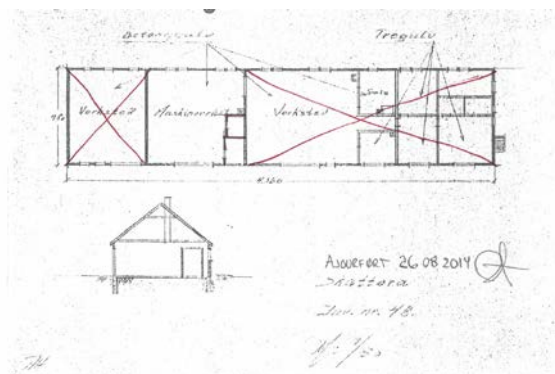
Dette er det dominerende bygget i området. Med en grunnflate på over 2000 kvadratmeter og med de karakteristiske betongbuene som holder taket oppe, er den fortsatt i dag et landemerke i området og for folk som ferdes sjøveien. Bygningen er delt på midten med en innvendig splintmur parallelt med søylene for de to radene med buer. Bygningen er i dag i privat eie og leies ut til flere firmaer. Etter at flyene forlot Skattøra ble Hangaren i noen år brukt til produksjon av betongelementer. Det ble da montert inn en 10-tonns traverskran som fortsatt står i bygget (er ikke i bruk). Etter dette var det en periode produksjon og reparasjon av plastbåter (sjarker) i bygningen. På 1990-tallet ble det i mesteparten av hangaren lagt inn et nytt dekke, slik at det ble to etasjer. Alle de spesielle hangarportene ble også fjernet og en del av 2. etasje fikk påbygd en uthengende fasade i stål og glass. **De tre tilbyggene til hangaren**

**(Inv.nr.5, 43 og 48)** har også gjennomgått endringer både i form og funksjon. Tilbygget mot øst (Inv. nr. 43) har fått en ny etasje. Det tidligere verkstedbygget - Bygg 15 (Inv.nr. 48) er delvis revet og henger ikke lenger sammen med hovedbygningen (se egen omtale). Hele hangarbygningen er i dag i bruk og vedlikeholdt. Bygningen foreslås med en fredning begrenset til utvendig opprinnelig hovedform, konstruksjoner utvendig og innvendig samt opprinnelige overflater.



*Tegning fra 1953*

### 15 Brakke (Inv. nr. 48)



*Bare midtseksjonen står igjen av denne brakka Kryss markerer hva som er revet*

Brakka hang opprinnelig sammen med hangaren og fungerte som verksted og lager. Bygningen gikk også noe lenger nordover. Huset hadde opprinnelig skifertak, men har i dag en takteking med korrugerte stålplater. Noe originalt geyfuspanel finnes innvendig (dekket med gipsplater) og utvendig (falspanel med not og fjær og faspanel fra tidligere innervegg).

## 16 Nordre slip



*Bildet viser tildekning av sand*



*Ødelegelser i flomålet*

Betongplanet ser ut for å være i rimelig god stand over havnivå, men er til dels nedfylt med sand. Under havnivå/i fjæresonen finnes noen sammenhengende større flater av det opprinnelige dekket, men store deler er forvitret. En istandsetting av slipen er ønskelig.

## 17 Søndre slip



*Betongplanet ned mot sjøen*



*Betongplanet sett oppover (fra sørøst)*

Betongplanet har en del skader på side og midt på planet. Noen steder stikker armeringsjern opp. I fjæresonen er betongen delvis malt i stykker. Noe er lappet i med asfalt og ny betong. Slipen må settes i stand.



## 18 Kai (Inv.nr.58) (Foreslås å utgå)



Kaien skal være fornyet i sin helhet i 1953/54. På tegningen vises kaia som 63 meter lang og med kaiskur på enden. I dag er det til dels utfyllt i området og kaia er redusert til ca. halve lengden. Den delen av kaia som står igjen er til dels skadet og virker å være i dårlig forfatning. Innenfor kaia er det bygget et nytt industribygg i to etasjer. Ut fra en totalvurdering endres den foreslåtte grensa for fredningen slik at kaien tas ut av fredningsforslaget.

# SKATTØRA SJØFLYSTASJON: 1937-75

## HISTORISK OVERBLIKK

Einar-Roald Jensen, Tromsø<sup>1</sup>

### 1. OPPRETTELSEN AV MARINENS FLYSTASJON, TROMSØ: 1937-40

#### 1.1. BAKGRUNN

Skattøra sjøflystasjon ble etablert av Marinen i 1938 som "Marinens flystasjon, Tromsø". Bakgrunnen var ønsket å styrke forsvarets nærvær i Nord Norge som ble omfattet med økende interesse blant de fagmilitære og offentlige myndigheter på 1920- og 30-tallet. En flystasjon i Nord-Norge hadde lenge stått på Marinens budsjettforslag, men den økonomiske situasjonen i 1920-årene ga ikke rom for noen utbygging.

Frykten for "den røde fare" fra øst og "den finske fare", bidro til økt oppmerksomhet for de nordlige områder. Det ble bl.a. sendt større oppsynsskip nordover for å kunne bistå de sivile myndigheter hvis det oppsto kritiske situasjoner, samtidig som Admiralstaben la planer for å overføre store deler av det norske forsvaret til Finnmark i tilfelle krig. Da den politiske situasjonen ute i Europa tilspisset seg i oktober 1936, med Sovjets trussel om å gå ut av nøytralitetskomiteen, fant utenriksminister *Halvdan Koht* det nødvendig å foreslå ekstrabevilgning til nøytralitetsvesenets avdelinger i Nord-Norge.

I november 1936 bevilget regjeringen ved kgl. resolusjon 1,8 mill til etablering av sikringstiltak (materiell, våpen og mat) i Finnmark og 2 mill til styrking av Sjøforsvaret. Av dette beløpet var det avsatt 100.000 kr til etablering av en provisorisk flystasjon for Marinen i Nord-Norge.

#### 1.2. FLYSTASJON TIL SKATTØRA

Lokalisering av stasjonen til Tromsø var ikke avklart i 1936, men Tromsø hadde i flere år vært et aktuelt etableringssted i tillegg til Ramsund i Tjeldsund, hvor Marinen hadde en base fra 1.verdenskrig. Salangsverket og Gansåsbotn ved Harstad var også vurdert. I 1936 var disse stedene uaktuelle fordi opptrappingen i Finnmark krevde en stasjon lenger nord.

Marinen oppnevnte en komité bestående av kapteinene Danielsen, Wendelbo og Sundt. Danielsen var sjef for Oppsynsavdelingen i Troms. Wendelbo var marineflyver og for tiden sjef på oppsynsskipet "Michael Sars". Trygve Sundt var direktør i TFDS fra 1934 og tidligere marineflyver og flyingeniør. Distriktsingeniøren ved 6.Divisjon i Harstad var også ønsket i komiteen, men kunne ikke møte. Komiteen vurderte fire aktuelle steder i Troms,- Gibostad i

---

<sup>1</sup> Artikkelen er skrevet for å spre informasjon om Skattøras flyhistorie, en historie som er ukjent for de fleste og i ferd med å gå i glemmeboka. De tre til fire første sidene er basert på et notat fra Fridtjof Sandring, Arendal, som også er vokst opp på Skattøra og som jeg har samarbeidet med siden 1999 for å samle dokumentasjon om Skattøras historie. Jeg vil også takke Tromsø Museum. Det gjelder Per Kyrre Reymert, leder for Formidlingsenheten for hans interesse for og støtte til dette arbeidet, sekretærene Heidi Øyen og Kirsten Udin som skrev ut manus og førsteamanuensis Terje Brantenberg, som har kommentert og redigert materialet i artikkelen. Til slutt og ikke minst skal alle de takkes som på ulike måter har gitt informasjon om virksomhetene på Skattøra og som gjør det mulig at denne historien kan bli videreført!

Gisund, Eidkjosen i Nordbotn ved Håkøy, Hessfjord i Langsund og østsiden av Tromsøya, bukta nord for Tromsø Kullkran, Breivika, stranda fra Stakkevoll til Skatøyra og selve Skatøyra. Skatøyra/Skattøra ble valgt på grunn av strategisk nærhet til Finnmark, gode innflyvnings- og landingsmuligheter ved ulike vindretninger og administrativ nærhet til Tromsø hvor Marinens stabskontor for Nord-Norge, 3.Sjøfartsdistrikt, var etablert.

Grunnundersøkelsene på Skattøra våren 1937 avslørte imidlertid at byggegrunnen bestod av sandblandet leire som var dårlig egnet for anlegg av hangarbygg. Distriktsingeniøren for 6.Divisjon frarådet derfor bygging på Skattøra. Dermed måtte komiteen vurdere en ny plassering av sjøflystasjonen. Saken ble imidlertid løst da det ble påvist at Tromsø Kjølélager var oppført på tilsvarende grunn.

### 1.3. SKATTØRA-STASJONEN BYGGES

Planen for stasjonen besto av: a) 2 hangarer av samme størrelse som den vi finner på Skattøra i dag, b) to kaserner, en for menige og en for offiserer, c) vaktrom som også skulle inneholde ekspedisjonslokale for DNL sivile ruteflyving som hadde foregått siden 1935 med ekspedisjon i byen, d) to slipper, magasin for torpedoer, luftminer og tennmidler, e) verksted og hus for radioanlegg, og f) kai og to båter. Den ene båten, en hurtiggående Furuholmen, var allerede bestilt i 1939.

Utbyggingen i 1939/40 var allerede finansiert og resten av utbyggingen lagt inn i budsjettet for 1941. Denne omfattende utbyggingen ville høyst sannsynlig vært gjennomført i 1941. Skattøra skulle tydeligvis bli hovedbase for forsvarets sjøflyvirksomhet i Nord-Norge. Anleggsarbeidet startet høsten-38 med inngjerding av området. Etter hvert som utbyggingen på Skattøra økte i omfang, ble det behov for flyfaglig bistand. Marineflyver *Sigurd Sivertsen*, sønn av ligningssjef Sivertsen i Tromsø, ble ansatt som Skattøras første sjef i april 1939.

### 1.4. MARINENS FLYVÅPENS 3. AVDELING – SKATTØRA: 1939-40

Skattøra var et anleggsområde i hele 1939 og utover i 1940. Til tross for dette ble Skattøra base for Marinens Flyvåpens nøytralitetsvakt i Nord-Norge fra september 1939 og Skattøra ble organisert som Marinens 3.Flyavdeling. Til dette ble de tyske torpedo-flyene av type *Heinkel 115* tatt i bruk. I 1939 var *He 115* verdens mest moderne torpedo sjøfly. Skattøra fikk tildelt 3 av i alt 6 innkjøpte fly.<sup>2</sup> Dette viser vektleggingen av Nord-Norge på dette tidspunktet. Basen på Skattøra fikk ansvaret for oppsyn med nesten 500 n.mil kystlinje fra Helgeland til Kirkenes. Dette tilsvarte avstanden fra Oslofjorden til Stadt og som ble betjent av 3 sjøflystasjoner, Horten, Kristiansand og Bergen. I tillegg kom det 3 norskbygde speiderfly av typen *MF 11* til Skattøra.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Heinkel He 115 var et envinget sjøfly med to 9-sylindra BMW 132 motorer og vingespenn på 23 meter. I løpet av våren 1940 kom det i tillegg til to kaprede tyske maskiner, også en maskin fra Sør-Norge. Ved kapitulasjonen ble ett fløyet til Finland og tre til England.

<sup>3</sup> MF 11 var et tovinget enmotors sjøfly med en Bristol Panther motor og vingespenn på 14,4 meter. Flyet var konstruert 1928-32 på Marinens Flyfabrikk i Horten av *Trygve Sundt*, som senere tjenestegjorde ved Skattøra. I forbindelse med prøveflygingen i 1935 kom en maskin til Tromsø samme år og fløy da til Spitsbergen og tilbake til Tromsø. Dette var første gang det ble fløyet fra fastlandet til Spitsbergen. Mai 1940 ble en MF 11 - som tidligere var fløyet av norske mannskaper fra Vestlandet til England – fløyet fra England til Skattøra for å støtte motstandskampen som fortsatt pågikk i Nord-Norge. Dette var den første flyging som ble foretatt med et enmotors fly fra England til Nord-Norge.

Fra 1. januar 1940 ble *Trygve Sundt* sjef for 3. Flyavdeling på Skattøra. Stillingen ble delt, slik at nestkommanderende *Sigurd Sivertsen* fungerte som stasjonssjef på Skattøra, mens Trygve Sundt samarbeidet med stab og sambandssentral i Tromsø.

Ved krigsutbruddet 9. april 1940 hadde flystasjonen et mannskap på ca. 60 mann og var fremdeles under utbygging og på langt nær ferdig til å kunne tjene som base for en aktiv flystyrke. Hangaren var under oppføring. Den vestre halvdelene var noenlunde ferdig, men skyvedørene manglet, så sydlig vær sto rett inn i hangaren. Søndre slipp, båtbygga, to magasin, samt en bolig for to mekanikere var ferdig. En vaktbygning med plass til ca. 30 mann ble ferdig i løpet av april.

Å gi en karakteristikk av marinens personell og de tilstedeværende sivile arbeidere kan kort sammenfattes i et ord: utrolig.

I løpet av knappe to hektiske måneder våren 1940 utførte disse en innsats langt over forventet. At flymannskapene først nektet å tro at andre verdenskrig hadde rammet Norge, skal man i ettertid ikke fornekte. Raskt forstod de alvor og iverksatte øyeblikkelig tiltak. Lagre av nødvendig stridsmidler ble skaffet til veie, drivstoffdepoter opprettet. Kort etter krigsutbruddet ble flystyrken spredt rundt Tromsø for å unngå ødeleggelse ved plutselig bombing. På forhånd var det forberedt provisoriske baser på Stokmarknes, Hessfjord i Langsund, Skjervøy og Hammerfest. De norskbygde torpedoflyene - *MF 11* - fikk baser henholdsvis på Stokmarknes, Hessfjord og i Vardø. De moderne tomotors Heinkel *He 115* flyene ble forlagt til Skjervøy og Hammerfest. Men først var flyene innom Skattøra etter sine tokt for oppfylling av drivstoff og ammunisjon, og de sedvanlige og nødvendige tekniske ettersyn, ikke minst. Nærmest før isen gikk av Takvannet ble det opprettet flyforbindelse dit for å kunne bistå kongen og regjeringa.

Verkstedet manglet nødvendig utstyr for større reparasjoner. Oljen på flyene måtte tappes i kanner og fraktes ut til oppsynsskipet "Heimdal", hvor oljen ble holdt varm ved å plassere kannene på rista over maskinrommet. Veiene på området var ikke bygget så transporten innen stasjonsområdet bød på store problemer. I tillegg var det store snømengder. Mannskapet bodde i byen og måtte fraktes daglig til og fra stasjonen. Sjefen, Trygve Sundt, skrev i sin rapport etter krigen at "*flystasjonen var så uferdig at det krevde et nesten umenneskelig slit å holde flyene i orden og betjene dem*".

Antall fly ble også økt. I april blir to tyske sjøfly (*Heinkel He 115*) kapret fra tyskerne på Helgeland og flys til Skattøra. De blir lakkert i norske farger og settes inn i kampen mot de tyske inntrengerne sammen med evakuert norsk flymateriell sørfra. I mai kommer nemlig flere norske fly nordover etter at Sør-Norge var oppgitt. Skattøra ble også vertskap for alliert flyinnsats. Her kom fire- fem britiske hangarskip-baserte små enmotors amfibiefly - *Supermarine Walrus* – som startet regulær rutetrafikk mellom 6. divisjon og den allierte hærledelsen i Harstad og regjeringen i Tromsø.<sup>4</sup> En stor firemotors *Sunderland* flybåt fra Royal Navy kom også til Skattøra.<sup>5</sup> Den ble tatt på land og norsk og engelsk personell foretok teknisk vedlikehold.

<sup>4</sup> Amfibieflyene kom fra de britiske hangarskipene *Glorious* og *Furious* som opererte utenfor kysten av Nord-Norge våren 1940.

<sup>5</sup> De engelsk-produserte *Short Sunderland* ble brukt av den norske 330 RAF skvadronen fra 1943 av og var stasjonert mesteparten av tiden til 1945 ved Sullom Røe på Shetland. En sivil versjon – *Short Sandringham* – ble etter krigen brukt i DNL/SAS's kystflyrute mellom Oslo-Tromsø med stasjon på Skattøra (se s. 11).

I juni var derfor flystyrken på Skattøra fordoblet til 6 He 115 og 6 MF 11. De norske He 115 var ikke uproblematisk. Allierte fartøyer og landbatterier tok de for å være tyske og åpnet ild, mens tyskerne trodde det var egne fly og skjøt ikke før de ble angrepet.

Det skulle bli mange, mange timer i luften for marinens flygende personell. Det ble foretatt bombetokter mot tyske tropper og materiell i Narvik-området sammen med hærflyverne på Bardufoss, egne bombetokter mot tyske fly, rekognoseringsturer langs kysten fra Træna i sør til Grense Jacobselv i nordøst. Kanskje aller viktigst i en landsdel med store avstander og dårlig utbygd veinett, var alle transportoppdragene med høyere offiserer, embetsmenn og politikere med flygninger også til Sverige. Samlet ble det fløyet 174 turer fra Skattøra.

Den norske flyinnsatsen ble observert av Håkon Lie som oppholdt seg i Tromsø-området i mai 1940. Han skriver følgende i sin erindringsbok "Leve eller dø": *"Fra Knudtzons hus i Tromsø kunne vi hver kveld se våre marineflyvere ta av fra flybåthavna på Skattøra på vei mot Narvik. Vi satt ofte oppe og ventet til vi fikk se flyene komme velberget tilbake. Det var en uvant følelse å vite at tyskerne, iallfall i Narvik-området, fikk litt igjen for alt de hadde gjort tidligere"*.

Når ordet utrolig innledningsvis ble brukt om mannskapenes innsats, så har det bakgrunn i følgende fakta: Niende april 1940 var en kai det eneste som var helt ferdigstilt på marineflybasen på Skattøra, samt et enormt ammunisjonsdepot med 200 000 kilo TNT. Reserveammunisjon til slagskipene *Norge* og *Eidsvold*, hangarbygningen og øvrige bygninger kan i beste fall gis karakter av en haug med stillaser, eller skalkeskjul - og alt under en meter med snø.

Som ikke det var nok. De fleste av mannskapene var kommet sørfra, uvante med snø og vinter sent på våren. Det er på denne bakgrunn bakkemannskapene og det flygende personell skal bedømmes! For ikke og snakke om anleggsarbeidernes innsats for å få ferdig så mye som mulig av hele anlegget. Og når syvende juni kommer, har de også har gjort seg ferdige med grunnarbeidene til hangar nummer to.

Syvende juni 1940....Norge kapitulerer. All innsats var til ingen nytte, som den øvrige motstanden til de norske og de allierte styrker. Noen av flyene på Skattøra blir fløyet til Skottland, andre igjen setter kurs mot Finland. Det britiske slagskipet *HMS Devonshire* kommer til Tromsø for å ta Kongen og regjeringen over til England. Ved avreisen fra Skattøra er ikke bare Kongen og hans følge som reiser fra landet. Mange av mannskapene på Skattøra velger også å bli med. Noen andre fra det tekniske og administrative personellet ved stasjonen beordres imidlertid til å bli igjen for å delta i avslutningen av de norske regjerings arbeid etter kapitulasjonen.<sup>6</sup> Noen av de som frivillig blir igjen fortsetter virksomheten på Skattøra for en periode, andre resten av krigen.<sup>7</sup>

Det er en ærerik forsamling mannskaper som forlater oss. 3. flyavdeling i Marinens flyvåpen er den eneste avdelingen som kommer fra motstandskampene i 1940 uten tap av verken

---

<sup>6</sup> Flyavdelingens sjef Trygve Sundt og stasjonssjef Sivertsen ble beordret til å forbli i Norge. Sundt fortsetter som direktør for TFDS. Sivertsen går inn i Administrasjonsrådet som skal være utviklingsstyre overfor okkupasjonsmakten og blir arrestert av tyskerne i 1943.

<sup>7</sup> Enkelte av flygerne, som tidligere hadde fløyet tokter mot tyskerne, flyr nå i tysk tjeneste – for Lufthansa og sjøredningstjenesten. Noen av disse hopper av etter en periode og ender opp som allierte flygere i England...

mannskap eller fly.<sup>8</sup> Det Marinens Flyvåpen som forlater Skattøra i juni 1940 skal aldri komme tilbake. Det er siste gang Marinens Flyvåpen er under egen ledelse og kommando. I 1943-44 slås Marinens og Hærens Flyvåpen sammen til en forsvarsgren: Luftforsvaret. Skattøra blir dermed Marinens siste aktive base i Norge.

## 2. TROMSØ SEEFLIEGERHORST: 1940-45

Om kvelden 10. juni høres sterk flydur over Tromsø. Inn kommer seilende en hel liten armada av tremotors *Junkers Ju 52* landfly. Den tyske okkupasjonen av Skattøra kom luftveien - naturlig nok, men ikke helt som forventet. Fallskjermer, masse fallskjermer! Over jordene på eiendommene Nygård og Stakkevollan daler hovedsvermen. Noen havner på Løvstad-eiendommen, noen hundre meter lenger sør. Her kommer sykler, pakksekker og folk i skjønn forening. Det er et sykkelkompani fra Østerrike. Disse blir de første som inntar marinens flystasjon. Dagen etter lander de første av fiendens fly - fire *Dornier 18* sjøfly.<sup>9</sup> Skattøra er okkupert.

Skattøra ble en viktig base for tyskernes sjøflyvirksomhet i Nord-Norge under krigen og de gjennomførte en omfattende utbygging av stasjonen. Men tyskerne forstår ikke til å begynne med nordmennenes store utbyggingsplaner for Skattøra. Deres medbrakte planer og strategi omfatter to store sjøflyanlegg: Indre Billefjord i Finnmark og Sørreisa her i Troms. Men trass i de på forhånd strategisk og geografisk godt forberedte planer, - først kommer høststormene, så kommer vinteren. Da forstår de fordelene med Skattøras beliggenhet. Det frøs is på sjøen, både i Billefjord og i Sørreisa. For ikke å snakke om kastevindene på disse stedene.

Tyskerne fikk det travelt. Omlegging av planer og flytting av byggevirksomhet. Fra 1941 av blir det satset for fullt på Skattøra. Byggevirksomheten gikk for fullt – lager, kaserner, verksted, splintbokser m.m. Planer blir laget for store fjellanlegg for lager av reservedeler, ammunisjon og drivstoff. Disse er såvidt påbegynt når kapitulasjonen kom i 1945. Ellers blir Skattøra bygd ut med absolutt alt av hva et flyteknisk vedlikehold krever. Og det skulle trenges...

Mangel på byggematerialer var det hele tiden. Så stor var mangelen at de forsynte seg av materiellet som var lagret til byggingen av Hitlers polarjernbane. Behovet for arbeidskraft medførte at de høsten 1943 åpnet et stor leir for sovjetiske og jugoslaviske krigsfanger på Skattøra. Underkastet tysk terror har disse reist et gigantisk ”minnesmerke” over seg selv og sine forsakelser. De enorme ringmurene av oppmurte steinblokker – splintbokser for vern av parkerte sjøfly - ble bygget av disse krigsfangene og står fortsatt i dag på Skattøra som det mest synlige minne fra denne epoken i Tromsø's historie.

---

<sup>8</sup> Blant de som overlevde krigen etter aktiv krigsinnsats, var det enkelte som vendte tilbake for et kortere eller lengre tidsrom. Navigator, løytnant *Alf Steffen-Olsen*, senere oberst i Luftforsvaret, ble sendt til Tromsø med ”Stord” i mai 1945 og overtok Skattøra på selveste 17.mai 1945. Han lever fremdeles og har vært en viktig muntlig kilde. Navigator, løytnant *Håkon Rustad*, senere sjef for luftsikringstjenesten i Nord-Norge og lufthavnsjef på Langnes, vendte tilbake i 1946 som nyutdannet flygeleder og fikk ansvar for oppbyggingen av luftsikringstjenesten i Nord-Norge etter krigen. Han er 90 år i 2001 og har en meget god hukommelse fra sin tid på Skattøra før og etter krigen.

<sup>9</sup> Det nederlandsk-produserte *Dornier 18* flyet var en videreutvikling av sjøflyet *Dornier Wal*, som Roald Amundsen kom til Tromsø med i 1923 for å fly til Nordpolen.

90 % av alt sjøflymateriell tyskerne rådde over under krigen kom til Norge. 80 - 90 % av denne store armadaen var til enhver tid tilknyttet Skattøra-basen. Av denne flystyrken ble et stort antall maskiner fordelt på Indre Billefjord og Sørreisa og faktisk helt ned til Ålesund. På Skattøra var det i løpet av krigen stasjonert et større antall ulike fly og skip: torpedofly (*Heinkel 115*), store overvåkningsfly med stor rekkevidde (*Dornier Do 18* og *Do 24*, *Blohm & Voss 138*), transportfly (*Ju 52* på flottører), kommunikasjonsfly (*Arado 196* og *199*, *Heinkel 59* og det enorme 6-motors *Blohm & Voss 222* med vingespenn på 46 meter), en skvadron redningsfly (*Seenotstafel* med *Dornier 24*) og landfly (*Fieseler Storch*), samt patruljebåter i alle størrelser. En skvadron hurtiggående sjøredningsfartøy var også tilknyttet Skattøra, selv om de ikke var forlagt dit. Her var tankfartøy, kranskip og det viktigste, - spesialbygde katapultskip for små og store sjøfly. To katapultskip - *Schwabenland* og *Friesland* - var nærmest stasjonert fast ved Skattøra, pluss et til (*Buzzard*) når kapasiteten ble for liten.<sup>10</sup> Det hendte at de måtte forlegge fly både i Telegrafbukta og i Hamna på Tromsøya om det var for mye fly ved Skattøra.

Et stort luftvernatteri ble anlagt på øverste del av Stakkevollan og på Varden. Også på fjellet ovenfor Kroken kom det kanoner. Hestestaller og vaskeri på bygd på Nygård-eiendommen og på Stakkevollan. Sør på Tromsøya – Marielund - ble det bygd et stort underjordisk anlegg for kontroll av all sjøflyvirksomhet fra Sandnessjøen i sør til grensa mot Sovjet i nord. Et lite steinkast fra nordgrensa til Nygård-eiendommen føres opp en større radiopeilestasjon. Meteorologiske enheter var tilknyttet værvarslinga ved Prestvannet. Det ble stasjonert flyvaktenheter i tilknytning til Skattøra i Kvalsundet, bak Grønnåsen og på Snarby.

Det tyske flyselskapet **Lufthansa** åpnet en større stasjonsavdeling på Skattøra i forbindelse med sine faste flyruter med tremotors *Junkers Ju 52* langs hele norskekysten. Skattøra var start og stoppested for *Lufthansa's* rutefly til og fra Kirkenes, - opp til tre ganger hver uke sommertid og minst en gang i uken vintertid. Ruta sørover hadde forbindelse til Hamburg og når *Junker-flyene* ble for små, satte tyskerne inn verdens største flybåt – *Blohm & Voss 222* - med vingespenn på 46 meter og startvekt på 45 tonn, direkte mellom Hamburg og Tromsø. Over 1500 personer av begge kjønn hadde sitt tilhold på Skattøra i denne perioden. Forlegningsmessig ble det aldri plass til så mange. Derfor ble det ”rekvirert” privat innkvartering, på hospits og hoteller. Blant de som arbeidet på Skattøra var det også flere norske flygere og bl.a. stasjonspersonell. Mange av de ambulanseoppdragene som tyskerne utførte med fly og båter fra Skattøra, omfattet også norske sivile, som også fikk medisinsk hjelp på lasarettet på Skattøra.

Hvor inkluderende og altomfattende den tyske virksomheten på Skattøra var, også for det sivile samfunn, viser organisasjonen av brannberedskapen. Tromsø brannstasjon og mannskap ble underlagt det tyske brannkorpset på Skattøra. I tillegg til Tromsø brannstasjon opprettes brannberedskapsenheter. En nord i Skippergata ved Lærerskolen. Den andre oppe ved Skarpsno, bak den Høyere Offentlige Allmennskole, eller ”Middelskolen” (i dag Kongsbakken Videregående skole). De norske mannskapene får ikke bare tilgang på mer moderne utstyr. Erfaringer øker også med kurs og øvelser sammen med deres tyske ”vertskap”.

Den flyoperative virksomheten på Skattøra forblir stor gjennom okkupasjonen.

---

<sup>10</sup> To av disse katapultskipene – deriblant *Buzzard* – ble etter krigen ombygd og brukt av Bergens Dampskipsselskap som fraktbåter mellom Bergen og Kirkenes. De ble kalt ”femten-mileran” da de gikk med 15 knops fart.

### 3. DET NORSKE LUFTFORSVARET: 1945-54

Silkemykt setter det seg ned på Skattøras speilblanke havflate – et tomotors Catalina sjøfly - denne maidagen i 1945. Det er det legendariske sjøflyet *Vingtor II* til den norske 333 skvadronen fra Woodhaven i Skotland med et nesten rent ”Tromsø-mannskap” om bord.<sup>11</sup> Det er personell fra det tidligere marines flyvåpen som forlot Skattøra tidlig i juni fem år tidligere. Andre verdenskrig er til ende. Luftforsvaret har kommet hjem. Et hakk i gleden finnes der; mange av mannskapene som kjempet så tappert fra Skattøra i 1940 vender aldri tilbake. De ga sine liv for fedrelandet og friheten.

Flagget med de vakre klare fargene, det norske splittflagget, kommer på plass på flaggstanga og vaier allerede mykt i brisen. I morgen er det opprydning....

Luftforsvaret legger opp til full organisatoriske funksjoner på Skattøra så raskt det lar seg gjøre med følgende støtteelementer:

- administrasjon
- forsyning og forvaltning
- flyoperativ avdeling
- teknisk vedlikehold
- etterretning og foto
- sjøgående flysikring
- kontrolltårn
- meteorologisk enhet
- brannstasjon
- leiravdeling
- militærpoliti

Den første flyoperative avdeling som blir oppsatt er ”**nr.21 communication flight**” med *Norseman* sjøfly, og har fra første stund hendene fulle av transportoppdrag. *Catalina* flybåter ankommer så snart de er kommet hjem til Norge. Oppdragene står nærmest i kø, så luftforsvaret ber regjeringen om så raskt som mulig å få den sivile luftfarten på vingene igjen.

To tyske *Dornier* sjøfly - som var meget gode fly - og tyske mannskaper holdes tilbake. Disse settes nå inn for å transportere tyske mannskaper som er satt til å fjerne landminer. Flyene brukes også til sivile ambulansetransporter. Dette er en virksomhet som pågår til høsten 1946 da mannskapene hjemsendes til Tyskland. Men hva skjer med flyene? De blir ødelagt.

For når de norske mannskapene vender hjem henger det en usynlig tråd etter dem. I enden av tråden henger den engelske *8061 demoliseringsskvadronen*, som i øyeblikkelig setter i gang destruksjonen av alt etterlatt tysk materiell. Fly og utstyr blir maltraktert og sprengt. Resten dumpes. Store mengder verktøy, medisinsk utstyr og kjøretøyer går samme veien, - materiell som sårt trengtes i en utarmet landsdel. Protester til regjeringen ble protester til døve ører. Seierherren har satt dagsorden!

---

<sup>11</sup> 333 skvadronen var sammen med 330 skvadronen de to norske enhetene som fløy Catalina under krigen. Tjenesten omfattet bl.a. ubåtpatruljer og turer til norskekysten med utstyr og personell. En av disse flybåtene (*Vingtor II*?) landet høsten 1944 i Kaldfjorden på Kvaløya med utstyr til Einar Johannesen som holdt til i en hule i Lyfjorden mens han drev etterretning mot den tyske virksomheten i området.



Begge våre maritime flyskvadroner, **330** og **333 skvadronen**, ble representert på Skattøra etter krigen. Men ikke som fast stasjoneringssted. I 1946 flyr 333 skvadronens **A-ving** nordover fra Sola med sine *Catalina* fly. B-vingens *Mosquito* fly blir igjen sørpå. På Skattøra reorganiseres skvadronen og den får selvstendig status. *Catalina*'ene og deres mannskap kommer godt med i et barskt arktisk klima. Rekognosering, havovervåking og ambulansetransporter hører med til rutinene. Etter hvert kommer også postflygningene til Svalbard og andre utposter om vinteren i gang. Ambulanseturer langt til havs er heller ikke noe unntak. Imidlertid er det stormvintrene i ishavet i 1948 og 1952 som setter sitt preg på skvadronen. Flere ishavsskuter forliser disse årene. Så snart været løyer er *Catalina*'en på vei med medisiner og for å lete etter overlevende. Under slike omstendigheter kan oppgavene bli tøffe.

I 1953 beordres skvadronene tilbake til Sola. Noe som ikke blir sett på med særlige blide øyne, verken fra personellet og aller minst fra ishavsmiljøet. Noen av mannskapene reagerer så sterkt at de protesterer mot vedtaket. Ja, så mye krøll blir gjort at det først er langt ut i 1954 før alle har forlatt Skattøra. Faglige protester har ikke hjulpet og det politiske livet i Tromsø lever i sin egen verden.

Det blir også bestemt at de årlige post- og juleflysendinger til ishavsstasjonene heretter skal gå fra Bodø. Dette vil heller ikke mannskapene. Det er ikke tradisjon og flyene har heller ikke rekkevidde derfra. Så på turen nordover kommer de likevel innom Tromsø og Tromsø brukes helt til avviklingen av Skattøra i 1959.

**Nr. 21 kommunikasjons ving**, som ble opprettet i 1945, endrer navn til "*Norseman-vingen*" på slutten av 1940-tallet. I begynnelsen av 1950-årene kommer den etter hvert godt innarbeidede betegnelsen "*Støttevingen*". 1954 mottar Luftforsvaret de to første av en rekke kommunikasjonsfly - *De Havilland DHC - 3 Otter* - og de to første blir stasjonert på Skattøra. Til og begynne med er de oppsatt på vanlige flottører. Etter hvert blir de utstyrt med amfibiefloottører og kan da ta av og lande på både vann og land. Støttevingen har nå både den gamle hederskronte *Norseman* og nykommeren *Otter* i sin oppsetting – som ennå en stund skal ha Skattøra som sitt hjem.

"Flyvåpenets marine" og "Skogsmarinen" er et par av navnene som blir gitt den havgående **flysikrings-stasjonen** på Skattøra. Folkene lar seg ikke affektere av det. Ved opprettelsen i 1945 overtar de meget godt egnede og robuste fartøyer etterlatt av tyskerne. Flaggskipet er skuta "*Blue Bird*", - en etter hvert sagnomsust havets helt. Er det for dårlig vær for flyene er "*Blue Bird*" med sine 30 knop god å ha. Flere ganger er den langt ute i Barentshavet og henter syke fiskere og sjøfolk. Sleper fly som har nødlandet med motorfeil gjør den også. Båtskvadronen på Skattøra har ikke bare "*Blue Bird*" til disposisjon. I tillegg til "*Kapella III*", et noe mindre fartøy enn "*Bird`n*", har den flere mindre patruljebåter til disposisjon. Skattøras flysikringsavdeling er derfor den største av alle slike avdelinger som blir opprettet i Norge.

Etter Norges inntreden i NATO-alliansen etter 1948 er det klart at rene sjøfly ikke lenger vil få noen fremtredende plass i Forsvaret. All flyutvikling tilsier det, selv om det skal gå godt over tjue år før siste sjøfly er faset ut fra Luftforsvaret. Mot slutten av 1940-tallet begynner så en sakte, men gradvis prosess med nedbygging av Skattøra.

Er det kanskje derfor at miljøet blir så spesielt? At det ikke er så nøye med hvem man gir en håndstrekning? Om flyet er militært eller sivilt, - bare jobben blir gjort? Eller kanskje det er

noe med folket? Sikkert er det at i 1945 tar et gjeng mer enn tjenestevillige og beredte Tromsø-gutter saken i egne hender og stiller mannsterke foran heroiske Ole Reistad på Bardufoss og melder seg til tjeneste. Det er mange av disse som nå kommer til å bli grunnstammen i Skattøra-personellet, som mekanikere og annet spesialpersonale.

”Julegaven” til Skattøra i 1958 er en bittersøt urt. Nedleggelse! Øyeblikkelig nedleggelse av Luftforsvarets avdeling. Mars 1959 er det hele over. Siste fly drar sørover mot Bodø. Flysikringsbåtene haler ut tiden så lenge de tør. Men i august samme år er det også slutt for dem. Men helt slutt blir det ikke før siste sjøfly er ute av Luftforsvaret. Støttevingene kommer støtt og stadig på besøk. Og ”Albatrossen” - eller ”Trossa” - fra 333 skvadronen må innom av og til for å skolefly på sjøen. Skattøra som luftforsvarsstasjon er det likevel slutt på Norges siste og NATO’s eneste sjøflystasjon har sagt takk for seg.

#### **4. LUFTKONTROLLSENTRAL OG FLYSIKRINGSRADIO: 1947-57**

Skattøra blir i 1947 utvalgt som en av i alt fem hovedflystasjoner i Norge, - og ikke bare den eneste i Nord-Norge, men også den eneste med status sjøflystasjon.

Sivile og militære myndigheter vedtar også at det skal opprettes to hovedkontrollsentraler for luftfarten over norsk territorium. Valget her nord faller på Tromsø. Naturlig nok siden en av initiativtakerne til prosjektet er stasjonssjef på Skattøra, Haakon Rustad, som også blir tilsatt i stillingen som leder av denne, og helt nye, type av kontrollvirksomhet.

På Skattøra gjøres den tyske brannstasjonen om til kontrolltårn og lokaliteter for værobservasjon. Hovedelementet, selve kontrollsentralen med plotteverktøy, samt radartilknytning og sende- og mottakerenheter legges til det store tidligere tyske underjordiske anlegget på Marielund.

Ansvarsområdet for Tromsø-kontrollen strekker seg fra Island i vest, via Jan Mayen, Spitsbergen og langs hele norskekysten fra Trøndelag til Grensejakobselv. Alt luftrom opp til 70 000 fot skal være under nitidig kontroll til enhver tid. Det utarbeides ”kjørebaner” i luftrommet for den fremtidige luftfarten, som på sin side igjen følger strenge sikkerhetsprosedyrer. At en slik kontrollsentral er påkrevet viser seg etter bare kort funksjonstid. Ilddåpen kommer i 1948 med en større storm- og uværsvirksomhet i Vest- og Østisen. Selv om det er lite en kan få gjort med datidens flymateriell, skimtes konturene av noe nytt og påkrevet,- en felles koordinerende sentral for redningsvirksomhet. En ny idé blir unnfanget på Skattøra...

Luftrommet rundt den lokale flystasjonen i en radius av 5 til 10 nautiske mil kontrolleres av stasjonens egen lokale tårnfunksjon. Tårnet på Skattøra var i drift helt til årsskiftet 1966-67. Det samme var også flyværtjenesten.

Polarværet, for ikke å si uvær, kan være mer enn lunefullt her nord. Snøstorm midt på vinteren for eksempel, sier litt om dette. Tilbakemeldingen om lokale værvariasjoner fra lommekjente flymannskaper og det sjøgående personell i sikringstjenesten gjør at Skattøras profeter får laget nøyaktige prognoser om ”føreforholdene” i det allstedsværende luftrommet.<sup>12</sup> Ja, så gode blir de vel forberedte og entusiastiske værmannskapene i å beregne

---

<sup>12</sup> Uttrykk blant flypersonell om flyforhold som ”føre”, ”sledeføre” og ”motbakke” ble først tatt i bruk under krigen av mannskapene på 330- og 333-skadronene i England når de skulle på raid langs norskekysten.

snikende lavtrykk og andre værhumskheter at det vekker oppsikt langt utover det geografiske værvaslingsområdet.

Men i horisonten truer mørke skyer. Krefter andre steder i landsdelen mener at de har mer bruk for kontrollsentralen og forlanger den overflyttet. Det ”sykdomsspekkede” argumentet som brukes er at stedet har stor flytrafikk på sin nye flyplass.

Til tross for meget dyktige og faglige godt begrunnede argumenter imot, luftkontrollsentralen ”tvangsflyttet” til Bodø i årsskiftet 1956-57. Og som før når det gjelder Skattøra: Tromsø-politikerne er både døve og stumme. Ikke en gang fra dem som kunne ha mest bruk for hjelpen, nemlig ishavsfarerne, hjalp argumenter mot flytting.

Det pioner- og grunnarbeidet som ble gjort i Tromsø og på Skattøra er forbilde for all moderne luftkontrollvirksomhet i Europa, - også i dag.

## **5. DEN KGL. NORSKE MARINE : 1945-69**

Marinen har fra 1945 og frem til 1949 en mindre vakt- og forbindelsesavdeling stasjonert på Skattøra-avdelingen. Den er utgått fra og har sitt normale tilhold ved hovedleiren på Sydspissen og hovedkvarteret i Jonas Lies gate.

I 1962 er marinen atter fast stasjonert på Skattøra. Denne gang med en mindre signalavdeling som finner ypperlige forhold for sin virksomhet. En virksomhet som pågår helt til nedleggelse i 1969. I denne perioden lagres en del nødvendig materiell og evakueringsutstyr i hangaren og på området for øvrig. Marinen har en spesiell sjark, en helt vanlig utseende fiskebåt for den tidsperioden stasjonert på Skattøra. Båten het ”Havørn” og den fangstet etter et mystisk fiskeslag med tilnavnet ”Hysj-hysj”.

Mot slutten av 1960-tallet er det klart for organisering av en egen kystvakt. I denne forbindelse kom det flere ganger delegasjoner for å bedømme forholdene på Skattøra-stasjonen. Hver gang er konklusjonene overstrømmende. Bedre basegrunnlag finnes ikke i Norge. Det er bare en hake ved det hele. Noen har glemt å gjøre regning med de lokale og sentrale politikere. Av dem var det ingen som ville høre, verken på den ene eller andre øret.

## **6. HÆRENS LETTE LUFTVERNARTILLERI : 1955-60**

Hærens lette luftvernartilleri rykker inn i Skattøra-leiren i 1955. Støtteelementene i organisasjonen er de samme som hos Luftforsvarets organisering i 1945.

Definert oppgave for luftvernet er forsvaret i Tromsø. Denne avdelingen skal da også sette sitt preg på Tromsø noen få år fremover. Mannskaps- og utstyrmessig er dette den største militære enhet som har fungert i Tromsø i etterkrigstid.

Imidlertid, som så mye annet som gjelder forsvaret, sterke politiske fraksjoner i Tromsø vil overhodet ikke ha eller se uniformert personell i sitt nærvær. Med en så sterk motstand skal det ikke gå lang tid før FKN omdefinierer oppgaven av luftvernet til å gjelde Bardufoss Flystasjon.

I 1959 og 1960 flagger avdelingen ut og flytter til Rustadleiren på Heggelia.

Helt slutt er det ikke, avdelingen kommer tilbake med pikk og pakk et par ganger på 1960-tallet i forbindelse med en del utenrikspolitisk betente situasjoner.

## **7. LAND- OG SJØHEIMEVERNET**

### **7.1. Landheimevernet**

I det tidsrommet hærens avdeling holdt til på Skattøra var det alltid til stede en del fast tilsatte forbindelsespersoner. Landsdelskommandoen, som hadde sitt hovedkvarter på Skippergatebakken i Tromsø, forsvant omtrent samtidig som luftvernet på Skattøra.

Utover noen større øvelser i 1950/1960-tallet avholdt på nordøya, så har landheimevernet ikke noen større tilknytning til Skattøra Sjøflystasjon.

### **7.2. Sjøheimevernet**

Istedenfor å la en del av marinens torpedobåter gå i opplag under siste halvdel av 1940-tallet er det en del fremsynte personer som ønsker å organisere et sjøheimevern, en sjøens gerilja om man vil. På samme måte som statspolitiet "kaster" disse sine øyne på det store og velegnet Skattøra-anlegget. Imidlertid reises sterke politiske- og militære krefter andre plasser i landsdelen. Lokale politikere i Tromsø reagerer ikke, som vanlig, og hele tiltaket renner bokstavelig talt som vannet ut av baljen. Dog, det avholdes et par større øvelser i Tromsø-området med fangstskuter som flytende materiell.

## **8. STATSPOLITIET.**

Mot slutten av 1940-tallet vil ikke luftforsvaret satse på en for så vidt tung organisatorisk drift av en ren sjøflystasjon som jo Skattøra er.

Justisdepartementet og Statspolitiets Nordenfjeldske avdeling er villig til å overta noe av Skattøra-leiren til sin drift. Statspolitiet har på dette tidspunkt definerte oppgaver innenfor normen av militariserede politienheter. Behovet for slike enheter synes ikke å ha noen større betydning i den nye forsvarspolitikken. Etter et par større opplærings- og øvelsesoperasjoner på Skattøra går det raskt mot slutten av hele Statspoliti-ordningen i Norge.

## **9. SIVILE FLYSELSKAPER**

### **9.1. Det norske luftfartsselskap/Scandinavian Airlines System – DNL/SAS**

Allerede høsten 1945 er det klart at Luftfartsverket verken har kapasitet eller mannskaper til å utføre sivile transporter. Luftfartsverket overtar på vegne av DNL fire eks. tyske *Junker Ju-52* tremotors sjøfly som overlates Horten Flyfabrikk ved Marinens Hovedverft for heloverhaling. DNL har nå fått konsesjon på all sivil ruteflyving i Nord-Norge og utpeker Sola og Skattøra som baser. Kystruten Oslo-Tromsø startes sesongen 1940 med forbindelse til Kirkenes. Sesongen 1947 innføres noe nytt: "Den flyvende Hurtigrute" med store firemotors *Short Sandringham* sjøflybåter. Disse starter flygingene fra Tromsø på sørgående allerede 1. juni 1947.

Året 1948 fusjonerer DNL med Det Svenske Aktiebolaget Aero – ABA – og Det Danske Luftfartsselskap DDL og blir Scandinavian Airlines System – SAS.

En serie uhell og ulykker med *Sandringham*-flyene gjør at driften med disse innstilles i 1952. Også driften av *Junker*-flyene går mot slutten. Fra 1954 inngår Widerøe og SAS kontrakt om videreføringen av sjøflyrutene fra Bodø og nordover på konsesjonene til SAS.

Helt borte fra Skattøra er ikke SAS's navn. De beholder sitt stasjonskontor og teleprintersentral helt til Langnes Lufthavn åpner i 1964. Widerøe drifter det siste *Junkers Ju 52* sjøfly i rutetraffikk til våren 1956.

## 9.2. Widerøes Flyveselskap og Polarfly A/S

Gidsken Jakobsen, den legendariske flypioneren fra Narvik overtar i 1947 fire *Norseman*-fly fra amerikanske overskuddslagre. Hun starter selskapet Polarfly og plasserer to av flyene i Tromsø for ambulanse- og forefallende flyging i samarbeid med Luftfartsstyret. Imidlertid møter hun uønsket motstand av politisk karakter.

Widerøes Flyveselskap fusjonerer i 1948 med Polarfly og overtar driften av flyene.

1954 skal bli vendepunktet for Widerøe. Her inngås kontraktmessig ruteflyving med sjøfly i Nord-Norge på SASs konsesjoner. Til dette innkjøpes de velkjente *De Havilland DHC-3* - en-motors toseters sjøfly - som sammen med *Norseman*-flyene alle får sitt hjem på Skattøra.

I 1956 inngås kontrakt med Luftforsvaret om teknisk vedlikehold av det militære flymateriell på Skattøra.<sup>13</sup>

Sorgens år kommer i 1962 når SAS og samferdselsdepartementet avsier dødsdommen over Finnmarks tilknytting til sjøflyrutene. Finnmark blir med et slag satt tilbake tiår kommunikasjonsmessig.

”Kyllingmarkene” – kortbaneflyplassene - er fra 1967 en realitet og dermed ansees æraen med sjøflyruter over. Men ikke helt. Det skal ennå gå noen år før det skjer. *Norseman*-æraen hos Widerøe er over i 1968. Erstatteren kommer luftveien fra Anchorage i Alaska, via Nordpolen til Tromsø i form av en *Cessna U 206*, ”Spirit of Tromsø” ført av Ingerid Pedersen. Å fylle ut tomrommet etter ”Tromsø-flyet” par excellence klarer dette flyet aldri.... Høsten 1971 letter den siste *Otter*-maskinen fra Skattøra og verdens siste regulære sjøflyruter blir innstilt. Hvorpå all drift nærmest tvangsflyttes til Bodø, - faktisk bifalt av Tromsø-politikerne.

I alle årene Widerøe fungerer på Skattøra blir det aldri gitt pålegg eller anmerkninger av verken operativ drift, organisering eller teknisk vedlikehold av luftfartstilsynet eller fra luftfartsdirektoratet. Derimot fremholdes Widerøe som et eksempel til etterfølgelse av andre!

## 9.3. Scanocopterservice – Helikopterservice A/S

En liten hvit og rødmalt ”bie” surrer inn over byen i 1958. Det er Scanocopterservice's Bell 47 helikopter; det første sivile fly av denne typen som stasjoneres her nord og med Skattøra som base. Virksomheten er spesialisert på flyging av geologer, ingeniører og spesialpersonell i forbindelse med de store kraftverksprosjektene som pågår. Også lokale vannverk drar nytte av denne flittige ”bien”.

---

<sup>13</sup> Kontrakt mellom Flyvåpnet ved LKN og Widerøes Flyveselskap AS om service og teknisk vedlikehold av Forsvarets fly på Skattøra, signert i Bodø av LKN 11. juli 1958 og av Widerøe 14. juli samme år, fra Skattøra Sjøflystasjons arkiver, Riksarkivet.

Som første selskap i Europa tar Helikopterservice i bruk jetmotordrevne helikopter. De to første, av typen Bell 204, får sin første basetilknytning i Norge nettopp på Skattøra. Helikopterservice bruker Skattøra som base helt frem til 1972.

#### **9.4. Nor-Wings A/S**

Norsk Polarnavigasjon skal bli det første flyselskapet som blir registrert i Tromsø Handelsregister. Året er 1958. Bortsett fra hos Skattemyndighetene får dette selskapet aldri større betydning for byen. Selskapet driver sin virksomhet på Svalbard.

Men i 1965 dannes flyselskapet Nor-Wings i Tromsø. Med formål taxi, frakt, fisketurer og flyging av valgunner. Teknisk base blir for sjøflydelens vedkommende Skattøra. Med en *Norseman* og det norskkonstruerte og -bygde *Hønningstad/Widerøe C-5 Polar*. Endelig har flyet kommet til hjembyen, hvor det var tiltenkt allerede i 1934. Dette flyet var planlagt av Widerøe som ambulansefly for de nordnorske fylkene, men på grunn av pengemangel startet ikke byggingen før 1936. En "mock-up" ble utstilt på Teknisk Museum i Oslo samme år. Da krigen kom ble selskapets flymateriell – også delene til C-5 flyet - fordelt rundt om i kjellere o.l. i Oslo-området og det foregikk litt illegal bygging av C-5'en under hele krigen. Flyet ble først ferdig etter krigen – i 1948.

Nor-Wings fusjonerer i begynnelsen av 1970- tallet med Varangfly i Kirkenes og Nordlandsfly i Bodø og blir til Nordving med hovedkontor i Kirkenes. Dette flyselskapet skal bli den siste flyoperatør på Skattøra, hvor de holder til, helt til 1975 med Norges siste Ottermaskin.

#### **9.5. Andre sivile brukere**

Opp gjennom årene er en rekke små flyselskaper og andre brukere sesongstasjonert på Skattøra for lengre eller kortere perioder.

Av disse nevnes:

Norrønafly  
Bjørumfly  
Ski og sjøfly  
Mørefly  
Norfly  
Varangfly

I tillegg kom private flyeiere og flyklubber innom Skattøra for teknisk ettersyn hos Widerøe, eller for etterfylling av drivstoff eller hvile.

Midt på 1950-tallet opererte den svenske avisen Dagens Nyheter i et par år med et fly med Skattøra som base. Flyet ble brukt til reportasjeturer til Svalbard.

Landbaserte fly har også brukt Skattøra ved noen anledninger: et privat *Cessna*-fly og Nor-Wing's *Cherokee*. Det mest sjeldne er nok det norskkonstruerte og -bygde *Hønningstad/Widerøe/Berg Norge-C*.

## 10. SIVILE SERVICEFUNKSJONER

### 10.1. Flydrivstoff og olje

Norsk Brændselolje fortsetter med driften av det underjordiske tankanlegget de drev under hele okkupasjonen. Imidlertid "kjøpes" Norsk Brændselolje opp av British Petroleum og mot slutten av 1940-tallet får Skattøra "Air-BP Flyserviceavdeling" med åtte ansatte. Dette for også å betjene de av marinens motortorpedobåter som fortsatt en stund til drives av tørste slukhalser av arten bensinmotorer. I tillegg finnes et større anlegg for drivstoff til kjøretøyer.

Etter hvert som den militære og sivile feltaktivitet avtar reduseres antall ansatte. I 1962-1963 går det mot slutten av BP's egen drift. Det er bare fulltidsansatt og en til to sesonghjelpere. Fra 1963 inngås avtale med Widerøe og Helikopterservice som selv overtar driften av anleggene, og hvor Widerøe blir gitt ansvaret for salg til besøkende fly og til forsvaret. BP har dog ansvaret for teknisk vedlikehold av pumpeutstyr. Når Nor-Wings kommer til får de sin del av ansvaret som gjelder eget forbruk. Fra 1969 må Widerøe tanke alt av drivstoff på Langnes Lufthavn. Nor-Wings får tilkjørt det nødvendige drivstoff og Helikopterservice driver sin del til slutten av 1972.

Norske Shell sto for flyoljeleveransene, - helt fra 1945 til slutten i 1972 for siste bruker, Helikopterservice. Nor-Wing får sine siste leveranser via Langnes.

### 10.2. Postetaten

Skattøra får sitt postkontor i 1947, *Skattøra Feldtpostkontor*, drevet av restaratør Einar Fyhn. Ved sin side får han Helge Vassbotn. I 1955 blir kontoret til poståpneri med fulle funksjoner og gitt navnet "Skattøra Sjøflyhavn". Den høyt betrodde stillingen som "overpostmester" overtas alene av Vassbotn som viderefører kontoret fram til nedleggelse sent høsten 1969.

I 1949 får Skattøra sin første butikk idet løytnant Bach åpner et mindre landhandleri utenfor leirområdet. Når denne fratrer Skattøra, overtas forretningen av løytnant Markussen. I siste halvdel av 1950-tallet overtas varelageret og forretningen av Vassbotn og overføres til et noe utvidet postkontor. Forretningen går samme vei som postkontoret i 1969.

## 11. BYGNINGSHISTORIE

Noen ord om de bygninger som ble tatt i bruk av det offentlige utenom Forsvaret, og som kan være av historisk betydning:

Av all bygningsmasse okkupantene etterlot seg i 1945, ble 60-65% fjernet allerede før utgangen av 1946. Materialer og bygninger ble så brukt under gjenopprettinga av Nord-Troms og Finnmark. Et kuriøst eksempel er kirkebygget på Rolvsøy i Vest-Finnmark som opprinnelig var brakke på Skattøra.

Innskjerping av sikkerhetsbestemmelser rundt militære installasjoner var årsaken til at Luftkommando Nord i august 1951 ba Tromsø Kommune å finne en annen løsning for flyekspedering som foregikk på stasjonens området. Løsningen kom raskt, idet det umiddelbart ble satt i gang arbeider med ny ekspedisjonskai nedenfor Vinkelbrakka, rett utenfor hovedporten. Ekspedisjonslokale ble innredet i kjelleretasjen på samme bygg. Tromsø Havnevesen sto som ansvarlig driftsenhet for kaianlegg og patruljefartøy for den sivile luftfart. Selve flyekspedisjonen og ekspedisjonslokale ble som før SAS's sitt ansvarsområde. Den avtale som før hadde vært med restaratør Einar Fyhn, først med

flyrestaurant, senere med kafé i den tidligere flyekspedisjonen, falt nå vekk. Det nye anlegget sto klar til drift i god tid før sesongåpning i 1952. Utenom flystasjonen ble ekspedisjonslokalet en del brukt som privat underholdningssted og til juletreffester for barna på Skattøra.

Luftforsvarets sykestue ble i 1955 overlatt til Blå-Kors stiftelsen for psykiatrisk bruk. Driftsansvarlig er Rønvik Psykiatriske Klinikk i Bodø, som senere overlot dette til Fylkessykehuset i Tromsø. Virksomheten her fortsatte lenge etter at Åsgård Psykiatriske Klinikk ble åpnet. På folkemunne ble bygget gitt tilnavnet "Brakka". Den står fortsatt den dag i dag og brukes av City Bil, ikledd noen grusomme gule bølgetall-plater.

Nord-Troms Yrkeskole overtar i 1957 den tidligere DNL/SAS og senere Widerøe-messa. De bruker den som yrkeskole og bolig/internat. Etter åpning av ny yrkeskole i 1961 fungerer hele bygget som bolig for lærere og internat for elevene fram til siste halvdel av 1960-tallet. Grunnmur til bygget finnes under Lundblad`s Grafiske.

En driftig idrettsoffiser i marinen ser nytte i den ubrukte mannskaps- og befalsmessa i 1960. Mannskapsmessa blir omgjort til gymnastikksal og treningssal for håndball- og fotballspillere. Den brukes også en stund av yrkeskolen. Befalsmessa overlates idrettsklubben "AK-59" og her oppsettes boksering og treningsrom for vektløftere. Kjelleren brukes av Tromsø Skytterlag/Heimevernet som treningslokaler for miniatyrskyting. I helgene avholdes rockekonsserter og dansetilstelninger. Bygget fungerer som "kulturhus" helt til 1970.

Det spesielle med denne bygningen er to store "hemmelige" bunkersanlegg under selve kjelleren. Den ene bunkersen er under kjøkkenseksjonen mot nord. Den andre lå under inngangspartiet. Den spesielle med denne er at det var forbindelse under leirgata og ut i "Fieseler Storch-hangaren" hvor Skattøra Marina i dag holder til. Grunnmuren står fortsatt og på den er reist et lagerbygg. På folkemunne ble bygget bare kalt "gymnastikksalen", (gymnastikksalen.)

På begynnelsen av 1960-tallet blir kaserne 1 og 2, rett innenfor og til høyre for hovedporten, lånt ut til en institusjon for dement og psykiatrisk syke eldre personer. Denne institusjonen holdt/holder til sør i Troms Fylke. Årsaken til overføringen av så stort klientell skyldes nybygg, restaurering og reparasjon av deres egne lokaliteter. De holdt til i Tromsø rundt et års tid. En noe spesiell og bisarr episode herfra kan nevnes. Vi som jobbet på Widerøe fikk direkte påbud om å ikke gi tobakk til en av de innlagte, en eldre kar og tidligere fisker. Ei eske karvablad gikk ned på høykant med de følger det fikk. Tror så noen at vi klarte å la være....?

"Catalina-brakka", tvers over veien fra Yrkeskolens bygg, ble i slutten av 1950-tallet kraftig opprustet og modernisert av Forsvaret for bruk som beredskapsbolig først for Catalina- og senere for Albatross-mannskaper. Den skulle bare bli brukt noen få ganger før stasjonering på Skattøra ble uaktuelt. Mot slutten av 1960-tallet overlates bygningen vederlagsfritt til Blå-Kors stiftelsen, som på sin side bruker den til avrusningsstasjon og herberge for byens første narkomane. *Catalina*-brakka blir etter kort stunds bruk kraftig ramponert av det klientellet den skulle hjelpe.



## **12. Dokumentasjonsprosjekt om Skattøra flystasjon**

I løpet av de siste årene har Fridtjof Sandring og jeg startet et samarbeid for å ta vare på det som finns av materiale om Skattøras historie som flystasjon. Siden vi begge har en personlig bakgrunn og interesse for dette, begynte vi en mer systematisk innsamling av informasjon om virksomhetene ved Skattøra.

I løpet av 1999 kom vi i gang med søkearbeidet etter dokumentasjon. Det viste seg raskt at det finns en mengde materiale, men det er utrolig spredt. Først og fremst ved Riksarkivet, men også ved statsarkivene i Tromsø og Trondheim samt militære arkiv. I de sistnevnte finns mye materiale i form av fotografier og dokumenter – som på Forsvarsmuseet (Indentaturet) på Akershus og ved Marinemuseet i Horten - og som må gjennomgås. Universitetenes og bibliotekenes avisarkiver har vært oss til stor hjelp; bl.a. ut fra materiale i gamle aviser kan vi søke videre etter kildene. Når det gjelder de sivile flyselskaper finns noen arkiv, som DNL's arkiv i Bodø. Lufttrafikkjentestens arkiv ligger i Oslo, men – og dette er dypt beklagelig – dagbøker og protokoller fra flykontrollene er ikke tatt vare på. Så her blir en viktig å spore og oppsøke personer som kan gi oss muntlige beretninger. Dette er et møysommelig arbeid siden nærmest alt av nøkkelpersonell er borte.

Det vi nå kan vi konstatere er at det fortsatt finnes en stor mengde kildemateriale med betydning for Skattøra's historie – materiale som tidligere ikke er kjent eller brukt. Dette gjelder ikke bare norske, men også engelske, amerikanske – og ikke minst – tyske arkiv. I tillegg kommer diverse private samlinger fra både den militære og sivile virksomheten med foto, ulike dokumenter og gjenstander.

For å beskrive historien om Skattøra er det derfor nødvendig å fortsette dokumentasjonsarbeidet – både mht å gjennomgå arkiv og å foreta intervju med personer som på en eller annen måte har hatt virksomhet tilknyttet Skattøra. Dette er kanskje den viktigste delen av arbeidet – og noe som det haster med å få dokumentert. I dette og annet innsamlingsarbeid samarbeider vi nå med et nettverk av Skattøra-veteraner, museumsfolk og andre interesserte både fra Tromsø-regionen og resten av landet, samt flere utland.

Tromsø, oktober 2001

## **Splintmuren på Skattøra som mulig krigsgrav.**

Notat som vedlegg til Byutviklingskomiteens sak 71/09. Utsatt til møtet 27.10.09



## **Innhold:**

Innledning	3
Skattøra under 2. verdenskrig – et riss	4
Organiseringen av tyske krigsfangeleire	6
Fangeleire i Tromsøområdet 1941-1945	7
Dødsfall for østeuropeiske krigsfanger i Tromsøområdet	8
Operasjon Asfalt	10
Abwehr-agenten Henrik Friedrich Mortensen	11
Metoder for påvisning av skjelettrest	12
Etisk ansvar for verdig behandling av krigsgraver	12
Konklusjon	13
Kilder	13
Vedlegg	14

## Innledning.

2. oktober ba rådmannen ved kommunaldirektør Irene Valstad Simonsen rådgiveren for kulturminner og bygningsvern om "å avklare det som kom fram gjennom media våren 2009: at det skal være begravd krigsfanger i området".

Det har vært et rykte i mange år at det skal ligge krigsfanger begravd på Skattøra, på samme måte som det på folkemunne i Trondheim heter at ubåtbunkeren Dora II inneholder graver for krigsfanger. Avisoppslagene i vår ("Tromsø" lørdag 30.mai, lederartikkel 2. juni og nyhetsoppslag 3. og 5. juni) bygger på to relevante kilder:

- Funnet av fangekortet til Petr Dudkin som ledd i forskningsarbeidet på krigsfanger som pågår på Falstadsenteret i Levanger, og som nå skal videreføres ved Narviksenteret.
- Erindringer fra Abwehr-agenten (den tyske militære etterretningstjenesten) Henrik Friedrich Mortensen til Tromsømannen Odd-Erik Hagen-Olsen, som først nå ble brakt til offentligheten.



1. Splintmuren på Skattøra med to tyske brakker i bakgrunnen. Foto: ES, 270808

I arbeidet med dette notatet har rådgiveren fått adgang til disse nye kildene:

- Michael Stokkes foreløpige oversikt over antall fanger og dødsfall ved krigsfangeleirene i Tromsø. Vedlegg
- Michaels Stokkes uttalelse om krigsfanger i Tromsø, datert 09.10.09. Vedlegg
- Bataljonslege Ragnar Aakres "Rapport om besiktigelse av Skattøra leir for russiske ex-krigsfanger", datert 20/5-45. Vedlegg.
- Uttalelse fra Forsvarsbygg/Nasjonale Festningsverk ved organisasjonssjef/seniorantikvar Janne Wilberg om Skattøra som nasjonalt kulturminne. Vedlegg.

Dette notatet bygger ellers på det arbeidet Luftfartshistorisk forening og Forsvarsmuseet i Tromsø har gjort, men også på Marianne Neerland Soleims

doktorgrad om sovjetiske og øvrige østeuropeiske krigsfanger i Norge under 2. verdenskrig. (Universitetet i Tromsø, 2004.) Soleim arbeider nå ved Falstadsenteret, som er et av fire nasjonale sentre for krigsminneforskning, finansiert over Kunnskapsdepartementets budsjett. (De øvrige er Holocaustsenteret i Oslo, Arkivet i Kristiansand og Narviksenteret, det nylig sammenslåtte Røde Kors Krigsminnemuseum og Narvik fredssenter.) For øvrig vises det til kildeliste til slutt i notatet.

Forskningen på krigsfangeleire og krigsgraver videreføres. For Nord-Norges del vil dette arbeidet skje ved Narviksenteret. Historiker Michael Stokke skal fortsette forskningen når han begynner i 50 % stilling der 15. oktober i år. Da skal han grave videre i tyske og russiske arkiver. I høst begynner han systematiseringen i forhold til krigsfangeleirene i Troms, først med leirene i Tromsø. Det var han som fant fangekortet som lå til grunn for avisoppslaget i vår. Stokke tok sin mastergrad i historie ved Universitetet i Bergen med oppgaven "Sovjetiske og franske sivile tvangsarbeidere i Norge 1942 -1945. En sammenligning av arbeids- og leveforhold."

Rådgiveren har også spurt professor i arkeologi Reidar Bertelsen ved universitetet i Tromsø om hvilke moderne metoder som kan brukes for kartlegging av eventuelle skjelettrestrester og krigsgraver, uten at det gjennomføres utgravninger/flateavdekkinger.

Etiske problemstillinger i tilknytning til skjelettrestrester og krigsgraver refereres i eget avsnitt.

Rådgiveren kan ikke forutsi hvilke resultater framtidig forskning kan oppnå. Han kan bare peke på hva som er tema for dagens forskning, og drøfte sannsynligheten for Skattøra som krigsgrav. Den nordligste splintmurens betydning som det største gjenværende fysiske resultat av krigsfangenes arbeidsinnsats i Tromsø under 2. verdenskrig, er allerede hevet over enhver tvil.

## **1. Skattøra under 2. verdenskrig – et riss.**

Marinens flygevåpen startet utbyggingen av sjøflyhavna på Skattøra i 1938. Hangaren sto først helt ferdig sommeren 1940. Norske fly fra Skattøra deltok i luftkampene ved Narvik og Gratangen våren 1940. (Sandring: "Nøytralitetsvakt og krigsflyging - om marinens flystasjon i Tromsø", 2008.)

Det het Marinens Flyvevæsen til 1928, Marinens Flyvevåpen til oktober 1939, flygevåpen til 1944. Da ble Hærens og Marinens flygevåpen slått sammen til Luftforsvaret.(Sandring, e-post)

Skattøra flystasjon ble okkupert av et østerriksk sykkelkompani(!) som landet i fallskjerm 13. juni 1940. Det finnes en minnestein for dem på Skattøra.

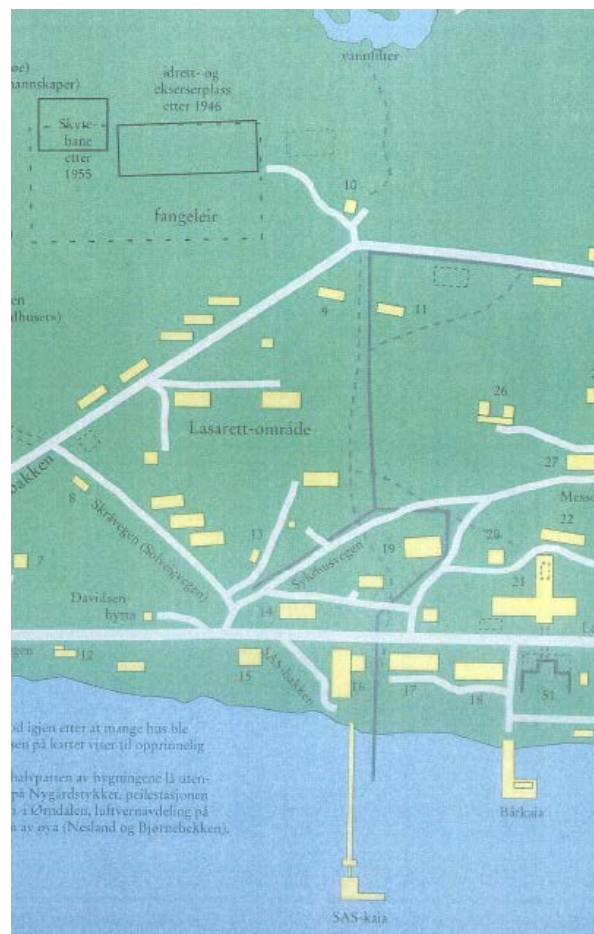
Operasjon Barbarossa var navnet på tyskernes angrep på Sovjetunionen 22. juni 1941. Da startet også overføringen av krigsfanger til tvangsarbeid i Norge.

Skattøra ble bygget ut av norske entreprenører fra sommeren 1940. Jugoslaviske og sovjetiske krigsfanger ble satt i arbeid fra sommeren 1942, og begge splintmurene ble bygd av dem. En egen leir for fangene ble åpnet på Skattøra høsten 1943.

Fangeleiren lå sørvest for Ringvegen, foran det som i dag er Utsikten Borettslag (Ill. 2). Et stort luftvern batteri ble anlagt på øverste del av Stakkevollan og på Varden. Luftvernkanoner ble også montert i fjellsiden over Kroken på fastlandssida. Det underjordiske overvåkingsanlegget for all sjøflyvirksomhet i Nord-Norge, fra Sandnessjøen til grensa mot Sovjetunionen, ble bygd på Maristua. Det var intakt inntil det ble revet for noen år siden.

Det tyske flyselskapet Lufthansa åpnet en større stasjonsavdeling på Skattøra som del av sine faste flyruter. Verdens største flybåt, det 6- motors Blohm & Voss 222, gikk i direkte rute mellom Hamburg og Tromsø ved behov. Over 1500 personer av begge kjønn hadde tilhold på Skattøra under okkupasjonen. (Jensen, 2002, s.66).

Skattøra, Bardufoss og Banak hadde stor strategisk betydning for overvåkingen av – og angrepene på – den allierte konvoifarten til Murmansk og Arkhangelsk gjennom resten av krigen. Sabotasje mot Skattøra og Bardufoss var målet for britiske SOE's "Brattholm"-ekspedisjon i 1943, der bare fenrik Jan Baalsrud overlevde.



2. Utsnitt av kart over Skattøra. Ill. Svein Smaaskjær, fra "Tromsøboka den tredje", 2002 s. 58. Den nordlige splintmuren er utenfor kartet, den sørlige har nr. 51. Fangeleiren oppe til venstre

Skattøra ble flere ganger bombet av engelske fly høsten 1940. Det tyngste bombeangrepet ble gjennomført av russerne i 1943, et krater like ved splintmuren er avmerket på kart. Fridtjof Sandring i Luftfartshistorisk forening opplyser at

dokumentasjonen for de engelske bombingene finnes i form av flygernes loggbøker. Einar Jensen er kilde for opplysningene om det russiske angrepet (Telefonsamtale og e-post med Sandring 08.10.09).

Ved siden av Tromsø Radio på Langnes og Simavika kraftstasjon på Ringvassøya, som ble bombet av tyskerne i april dagene 1940, og "Tirpitz", som ble senket av engelskmennene 12. november 1944, var altså Skattøra et strategisk bombemål under krigen.

Skattøras rolle som etterretningsbase under den kalde krigen er en annen historie.

## **2.1 Organiseringen av tyske krigsfangeleire.**

Konsentrasjonsleire (KZ-lager) for politiske fanger ble opprettet i Norge allerede sommeren 1940. Disse var administrert av Sicherheitsdienst og Sipo, underlagt SS-lederen Heinrich Himmler. Serberleirene kom etter hvert inn her, fordi serbiske partisaner også var ideologisk, i tillegg til rasemessig, uønsket i den nazistiske verdensanskuelsen. (Soleim, s. 45.) Sovjetiske politiske kommissærer og instruktører, jøder og troppsoffiserer ble ofte henrettet på stedet under den tyske framrykkinga i Ukraina og Hviterusland i 1941.

Soldater som ble tatt til fange, var beskyttet av Genevekonvensjonen av 1929, som Sovjetunionen ikke hadde underskrevet. De havnet i krigsfangeleire som var administrert av Wehrmacht, OKW (Oberkommando der Wehrmacht)(Stalag). I følge Soleim var kommandolinjene delvis uklare mellom de tre våpengreinene (Heere, Luftwaffe og Kriegsmarine) og organiseringa av arbeidstjenesten, Organisasjon Todt (OT). OT disponerte også frivillig arbeidskraft.

Krigsfangeadministrasjonen i Nord-Norge var delt mellom Stalag 330, Alta, seinere flytta til Beisfjord/Narvik, og Stalag 322, Kirkenes/Elvenes.

Reichskommissar Terbovens forbud mot kontakt med krigsfanger kom 28. september 1941. Å gi mat til krigsfanger ble altså definert som motstand mot tyskerne, og skulle straffes.

Rene arbeidsbataljoner ble opprettet for arbeidet på Atlanterhavsvollen og Nordlandsbanen.

Etter ordre fra Hitler ble krigsfangevesenet omorganisert fra slutten av september 1944. Også i Norge ble alle krigsfangene da underlagt SS.

I sin doktorgradsavhandling drøfter Marianne N. Soleim forholdet mellom "Untermensch"-ideologien og behovet for arbeidskraft. Hun påviser at om lag 13 000 av 100 000 krigsfanger i Norge døde. Det var særlig de jugoslaviske krigsfangene som ble plassert i regelrette utryddelsesleire, der Beisfjord ved Narvik var den verste. Av omkring 900 jugoslaver som kom til den leiren, var det 155 som overlevde krigen.

## 2.2 Fangeleire i Tromsøområdet 1941 -1945.

Historiker Gunnar Pedersen skriver i "Tromsø gjennom 10 000 år" at den første fangeleiren ble opprettet på Sydspissen i juni 1941. Da ble også de mannlige jødene i Tromsø arrestert. I 1942 ble det bygget en ny og større fangeleir på Krøkebørsletta i Tromsdalen, der de politiske fangene ble plassert. Både Sydspissen og Krøkebørsletta ble benyttet som gjennomgangsleire for (norske) fanger som skulle videre til Grini eller konsentrasjonsleirene i Tyskland. Pedersen skriver at den siste fangen som ble innsatt på Krøkebørsletta 2. mai 1945, hadde fangenummer 2487. Så skriver han at det ved det tyske angrepet på Sovjetunionen ble opprettet flere fangeleire for sovjetrussiske krigsfanger som ble brukt som tvangsarbeidere.

Videre skriver Pedersen: *"På Tromsøya var det fra november 1942 en leir ved Isrenna, hvor det på slutten av krigen var 735 fanger. Og fra oktober 1943 var det plassert om lag 40 russefanger i den gamle fangeleiren på Sydspissen. Nedenfor Lærfabrikken på Stakkevollvegen var det og noen fanger en tid. Ellers var det i kortere eller lengre tid mindre leire ved tyske anlegg i Tønsvika, på Vågnes, på Brensholmen, på Berg sør for Tromsdalen, i Ullsfjorden, i Henrikvik på Kvaløya og på Håkøya."* (Pedersen, s. 465).

Leif Arneberg ved Tromsø forsvarsmuseum har opplyst i samtale at det også lå en fangeleir i vegkrysset på Hundbergan. Han har også skaffet til veie rapporten om fangeleiren på Skattøra fra frigjøringsdagene i 1945, skrevet av bataljonslege Ragnar Aakre. Her opplyses det at det var "736 mann, hvorav 31 syke som er forlagt i selve Tromsø" (vedlegg 2). Kulturkonsulent Erling Kjeldsen i Tromsø kommune har hørt fra sine foreldre at det også skal ha vært en leir på Idrettsplassen (Valhalla) en periode under krigen.

I appendikset til Marianne Soleims doktorgradsavhandling med oversikt over fangeleire og antall fanger står "Isrennan", Sydspissen og Lakselvbukt oppført med til sammen 1240 fanger, Storsteinnes i Balsfjord er oppført med 1500 fanger, til sammenligning. Dette appendikset er sannsynligvis fra rett etter krigen.

Uansett er det fortsatt en viss usikkerhet om hvor alle krigsfangeleirene befant seg i Tromsø. I tillegg til søk etter tyske kart og tegninger i arkivene, vil det være mulig å finne plasseringen av disse leirene på både engelske og russiske flyfoto fra krigen.

I artikkelen "Untermensch" - russiske krigsfanger i Tromsøområdet" i "Tromsøboka den første", skriver historiker Marianne A. Olsen ved Perspektivet Museum at 2000 tidligere soldater i den Røde Armé kom marsjerende til Nansens plass for å gå om bord i "Haakon 7" den 22. juli 1945. Store folkemengder tok farvel. (Olsen, s. 9)

Det er det møysommelige arbeidet med å sammenligne russiske og tyske arkiver som vil skaffe de endelig tallene på bordet. Grunnen til at tyskerne førte så nøyaktige kartotek, var at leirene fikk økonomisk tilskudd basert på antall fanger (Rasjonert forpleining og bekledning). Derfor er også dødsfall med årsak registrert. Feilrapportering ble straffet. (Stokke: Forelesning 01.10.09, Narvik)

Michael Stokkes uttalelse om antallet krigsfanger og muligheten for at det kan finnes krigsfanger begravd på Skattøra, utgjør eget vedlegg. Men også han peker på at det



må letes i flere arkiver, for eksempel i Troms politikammers eller Rikspolitiets arkiver. Det var politiet som gravde opp gravene på retterstedene etter krigen.

### 3.1 Dødsfall for østeuropeiske fanger i Tromsøområdet.

Michael Stokke har sendt en foreløpig oversikt over døde krigsfanger i Tromsø. På denne oversikten er *ikke* de 30 jugoslaviske partisanene som ble skutt ved Tromsdalselva 14. juli 1942 tatt med. Bildet under er hentet fra "Tromsø gjennom 10 000 år"



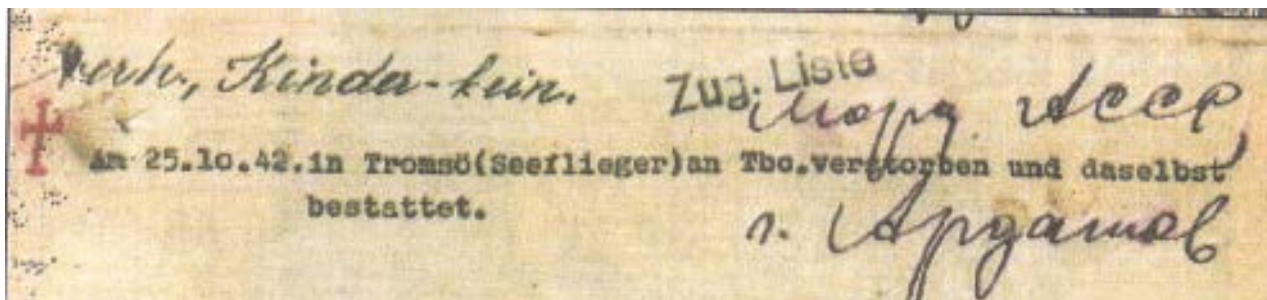
*Minnesmerket over falne jugoslaver står ved Tromsdalselva.  
Foto Stig Nilssen, Nordlys.*

Ishavsfolk, arbeidsfolk og fiatfolk - 30

#### 4. Minnemerket ved Tromsdalselva

I e-post datert 3.10.09 skriver Michael Stokke at han nå har en oversikt over 18 døde krigsfanger i Tromsø, 16 ble flyttet til Tjøtta i 1951. Den oversikten han har sendt inneholder navn, dødsårsak, begravellessted, gravnummer, kilde etter krigen (Tjøttaliste), fødselsdato og fangenummer. De dødsårsakene som nevnes på listen er: dysenteri, tuberkulose (4), kronisk nyreproblem, hjerteslag, allmenn kroppssvekkelse, død(!), skutt pga. tyveri (2) og skutt pga. innbrudd. Til sammen 12 kort av 18 registrerte, sammenholdt mot listen over de 16 som ble flyttet til Tjøtta i 1951, og kirkegårdslistene i Tromsø. Oversikten bærer preg av å være under arbeid, for eksempel er ikke Dudkins fødselsdato påført denne lista.

Det uvanlige med Petr Dudkins fangekort er at gravsted ikke er nevnt.



5. Utsnitt av Petr Dudkins fangekort, her kopiert fra bladet "Tromsø" 30.05.09.

Stokke skriver at korrekt navn skal være Petr, ikke Petrheus, som opplyst i avisartikkelen. Det var den russiske skrivemåten som er lagt til på kortet. I e-posten skriver Stokke at ordene "daselbst bestattet" som er tolket til "begravet på stedet" av tyskkompetanse ved Universitetet i Tromsø (ordene er gått ut av bruk i moderne tysk), kan bety Tromsø, ikke nødvendigvis Skattøra, sjøl om det står "(Seeflieger)" på kortet. Stokke opplyser nå at Dudkin ble begravet på Tromsø Gravlund. Han sier også at de som ble skutt som regel var de som ble begravet på retterstedene. I dette tilfelle de tre som er nevnt ovenfor: en av dem markert som sendt til Tjøtta. På listen er de bare skrevet med kyrilliske bokstaver.



6. Russiske lik graves opp i Tromsø. (Foto lånt av Einar Jensen)  
"Tromsøboka den første", s.14.

**Listen viser uansett at av 18 dokumenterte døde, kjenner man ikke gravstedet til to.**

Gunnar Pedersen skriver at det var få dødsfall blant fangene i Tromsø sammenlignet med andre fangeleire nordpå, fordi de oppholdt seg i en by, med mange mennesker som ga dem mat.



Totalt omfattet "Operasjon Asphalt" ca 200 gravplasser, hvorav 95 i de tre nordligste fylkene. I følge Krigsgravtjenesten er det i alt gravlagt 7453 sovjetiske soldater på Tjøtta (s. 449).

OPERASJON "ASFALT" TROMS FYLKE.						
Stasjon:	Art:	Antall iflg. registret:	Antall funnet:	Gravmerking:	Intakt/Fjernet:	Datum for oppgravings:
32. Abaja	kkg.	45	44	Monument	Fjernet	20/9-51
33. Kalle	kkg.	30	26	Monument	Fjernet	20/9-51
34. Skibotn	kkg.	36	49	Monument	Fjernet	20/9-51
35. Skjervøy	stm.	2	2	Kors	Intakt	19/10-51
36. Sagelv	mkg.	9	16	Kors	Intakt	3/10-51
37. Takvatn	kkg.	12	8	Kors	Fjernet	26/9-51
38. Brevviksidet	kkg.	1	1	Kors	Fjernet	4/10-51
39. Skjold	kkg.	200	199	Monument	Fjernet	29/10-51
40. Storsteinnes	mkg.	5	4	Kors	Intakt	24/10-51
41. Fremø	mkg.	16	16	Kors	Intakt	26/10-51

8. Utsnitt, oversikt "Operasjon Asphalt", Troms Fylke

### 3.3 Abwehr-agenten Henrik Friedrich Mortensen.

I Per Eliassens artikkel i "Tromsø" 30. mai intervjues Odd-Erik Hagen-Olsen. Han forteller at tyskerne rekvirerte leilighet til Mortensen i familiens hus i Dramsvegen 8. I 1980 skrev Mortensen og ba om å få komme på besøk til familien Hagen-Olsen. Det fikk han, og det er på en biltur på Tromsøya at han forteller at det ligger krigsfanger begravd på Skattøra.

I professor Tore Pryser's bok "Hitlers hemmelige agenter. Tysk etterretning i Norge 1939 – 1945", Universitetsforlaget 2001, omtales Mortensen flere ganger. Han presenteres først på denne måten: "*Henrik Mortensen var født i 1902 i Hamburg i Tyskland med tysk mor og norsk far. Faren var skipshandler i Hamburg, men beholdt også sitt norske statsborgerskap. Etter språkkurs og handelsskole ble Henrik Mortensen utdannet til skipshandel i Ålborg og Hamburg. Deretter fikk han en stilling i firmaet Aug. Warneken i Bremen. Samtidig fikk han en bistilling som sekretær for skipsfartsanliggender ved det norske konsulatet i Bremen. I april 1942 ble han beordret til Abwehr-tjeneste i Norge og sendt til Tromsø.*" (Pryser, s. 79) Disse opplysningene bygger på avhør ved kaptein O. Berg 15/6 1945. På s. 91 omtales han som Abwehrs hovedagent i Tromsø. Til slutt i boka nevnes det at verveagent

Mortensen slapp unna straff etter krigen ved å late som han var vanlig tysk soldat (s. 410).

Leif Arneberg har opplyst at de allierte forhørene av tyske militære etterretningsagenter som ble gjort sommeren 1945, har en 80-årsklausul for hemmelighold. Dermed er det bare autoriserte historikere som har adgang til disse.

#### **4.1 Metoder for påvisning av skjelettresten.**

Professor i arkeologi ved Universitetet i Tromsø, Reidar Bertelsen, skriver dette i en e-post datert 08.10.09:

Jeg tror dette er et krevende oppdrag fordi det gjelder et industripreget område med fare for at litt av hvert skjuler seg under overflata.

Jeg må derfor svare ut fra det vi kan oppfatte som en normalsituasjon, at det ikke har vært betydelig aktivitet på stedet etter gravlegging. Jeg antar også at vi ikke kan regne med at det er mye metall i de eventuelle gravene.

Det enkleste og mest pålitelige er etter mi oppfatning å bruke jordbor. Det krever tid, helst over 100 kg kroppsvekt og erfaring. Evt. må dette suppleres med å ta fosfatanalyser av jorda hvis det ikke er synlige beinrester.

Derneft finnes det geofysiske målemetoder av ulikt slag og med kostbar apparatur. Her er vel såkalt jordradar det mest pålitelige. Fordi disse metodene ofte møter problem med det nordnorske steinete jordsmonnet, har vi liten ekspertise på feltet. NTNU er det nærmeste kompetansemiljøet med ekspertise.

#### **4.2 Etisk ansvar for verdig behandling av krigsgraver.**

I forbindelse med behandlingen av reguleringsplan 1672, Elverhøy, i 2008, ble det etiske ansvaret for verdig behandling av krigsgraver aktualisert. I merknaden til planen skriver styreleder i Elverhøy Nord borettslag, Ingrid Sommerseth: "I henhold til Genevekonvensjonen (av 12. august 1949) skal krigsfangenes graver *"bli respektert, behørig vedlikeholdt og merket slik at de alltid kan finnes igjen"*.

Sommerseth skriver også at de 93 døde fra "Tirpitz" (av de 1204 som omkom) som ble funnet, ble begravet på Tromsø Gravlund av tyskerne selv. Etter krigen ble det besluttet at alle tyske soldater på Tromsø gravlund skulle flyttes til en annen kirkegård, som ble opprettet på Elverhøysletta. Dermed ble 150 tyske soldater flyttet dit. Det skal også ha stått en større minnestein for slagskipet "Scharnhorst" i hjørnet av kirkegården. I 1954 ble levningene av de tyske soldatene flyttet til Botn, Rognan krigskirkegård i Nordland. Sommerseth skriver også at det, ifølge øyenvitner, skal det være funnet beinrester i området både på 1960-tallet og så seint som i 2002.

I merknadsbehandlingen ble det avklart at ansvaret for etisk behandling av krigsgraver og skjelettresten ligger hos den kommunale kirkevergen.

## 5. Konklusjon.

Det er ikke bevist utover "enhver rimelig tvil" at det ligger russiske krigsfanger begravet på Skattøra. Det som kan sies i dag, er at av de 48 dokumentert døde krigsfangene i Tromsø, inkludert de henrettede jugoslaviske partisanene i Tromsdalen, er det *to man ikke kjenner gravstedet til*. Videre undersøkelser av denne delen av krigshistorien er en prioritert oppgave ved Falstadsenteret og Narviksenteret, som samarbeider med Universitetet i Tromsø og høgskolene i landsdelen.

Tromsø, 12.10.09

Erling Steenstrup  
Rådgiver Kulturminner og bygningsvern  
Byutvikling

### Kilder:

- Jensen, Einar-Roald "Skattøra Sjøflystasjon 1937 -1975" Tromsøboka den tredje. Tromsø 2002.
- Olsen; Marianne A: " "Untermensch" – russiske krigsfanger i Tromsøområdet", Tromsøboka den første, 1999
- Pryser, Tore: "Hitlers hemmelige agenter. Tysk etterretning i Norge 1939 -1945". Universitetsforlaget 2001.
- Pedersen, Gunnar: Krig og okkupasjon. "Tromsø gjennom 10 000 år. Ishavsfolk, arbeidsfolk og fintfolk 1900- 1945" Bind 3. Tromsø Kommune, 1995.
- Sandring, Fridtjof: "Nøytralitetsvakt og krigsflyging – om Marinens flystasjon i Tromsø" i "Hardt styrbord. Glimt fra norsk sjøkrigshistorie". Sjømilitære Samfunds forlag, 2008.
- Soleim, Marianne Neerland: "Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941-1945 – antall, organisering og repatriering." Dr. art.-avhandling. Institutt for historie. Universitetet i Tromsø, 2004
- E-poster fra Michael Stokke, Fridtjof Sandring, Leif Arneberg og Reidar Bertelsen.

## **Vedlegg 1. Minnesmerker over krigens falne i Tromsø:**

Rambergan: Fellesmonument for krigens falne.

Kirkeparken: Krigens falne fra Tromsøområdet.

Prostneset: Tromsøs jøder deportert i 1942.

Universitetsområdet: ved skytebanen der de overlevende fra "Brattholm" ble henrettet.

Tromsdalselva: De henrettede jugoslaviske partisanene.

Krøkebærsløtta: Konsentrasjonsleirfangene.

Kirkegården i Tromsdalen: De henrettede partisanene fra Arnøy

Tromsø gravlund: Falne allierte soldater. Egen minnestein for de russiske krigsfangene.

Håkøya: De falne etter bombingene av "Tirpitz"

### **Gravsteder for de falne:**

Tromsø Gravlund.

Den katolske kirkegård.

Tromsdalen Kirkegård.

16 russiske krigsfanger ble flyttet til Tjøtta i 1951.

De omkomne fra "Tirpitz" ble lagt i en krigsgrav på Elverhøy etter krigen, og flyttet til Botn ved Rognan i 1954, sammen med øvrige tyske soldater som ble gravlagt i byen under krigen.

## Vedlegg 2. Udatert britisk oversikt over krigsfangeleire i Troms.

1	2	one	PUBLIC RECORD OFFICE	ins	1	1	2
Ref. No		331/9		88511			
Please note that this copy is supplied subject to the Public Record Office's terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the enclosed 'Terms and Conditions of supply of Public Records' leaflet.							

R E N C E  
S L

- 4 -

Designation	Guard Unit	Nearest Railway Station or Airfield	PW Strength	Nationality
† Rodbergham	21./H.K.A. 972		22	Russian
† Tromsø/Grosund	2./M.A.A. 512		24	"
† Hekoy	5./M.F.L.A. 706		41	"
† Nordstet	5./H.K.A. R. 480		83	"
† Sorreisa-Pinset	Kgf. Krak. Rev.		134	"
† Tromsø	Seaf. Lagerhorst		661	"
† Moen	Fest. N. Kdr. III		3	"
† Sorreisa	Flngpl. Edo.		16	"
† Tromsødalen	Gen. Pl. A. 467 (v)		60	"
† Bardufoss nn.	Lw.		94	"
† Tromsø	Mar. Krtf. K.		30	"
† Veagnes/Grotsund	8./H.K.A. 978		39	"
† Bardufoss	Gen. Pl. A. II (V)		95	"
† Tromsø/Sudplittne	Festungs-Pi. Abstn. Gr. I/23		47	"
† Holen	3 H.K. (K) 119		242	"
† Djupvik	1./H.K.A. 972		24	"
† Lyndscidet	4 H.K.A. 971		17	"
† Nordreisa	Art. Rgt. 270		33	"
† Melnes	W.U. St.		51	"
† Bardu	Kgf. Inst. Zug 1/743		16	"
† Karlsøy	Mar. A.A. 512		130	"
† Varden	3 Mar. A.A. 517		69	Russian
† Sorreisa	1. N. Kp. (K) 419		327	"
† Bredvik	H.K. B. 599		30	"
† Tromsø	3./Lds. Sents. B' tl. 884		367	"
† Nordreisa	4./Geb. Krg. B' tl. 57		330	"
† Bardufoss	Lw. Bn. 241.132/III/V		2148	"
† Vølland	Tr. Sngirtsug 173		4	"
† Skjold	Feldins. (not) 680		12	"
† Skibotten	Techn. Kp. 121		186	"



### Vedlegg 3. Bataljonslege Aakres rapport fra Skattøra 20/5-45

Leiren ved avd. 178

Tromsø 20/5-45

Mottatt 21/5/45  
DKN. per 12.91/45

Rapport om besiktigelse av Skattøra leir for russiske ex-krigsfanger.  
Besiktigelsen foretatt 20/5-45 kl. 1030 av følgende kommisjon fra  
Batj. V.: Bataljonens lege løytn. Aakre, sanitetsfører Medbø, fenrik  
Haugen og kvartermesterassistenten sersjant Gregersen.

Leiren inneholder 736 mann, hvorav p.t. fragår 31 syke som er forlagt i selve Tromsø.

Leirkvartierungsforholdene er utrolig slette, idet leiren er i høyeste grad overbefolket. Der burde tynnes ut til omtrent halvgarten av nåværende belegg. Vi disponerer vel foreløpig ikke plasser til dette, men en viss avlastning bør i alle fall settes i verk så snart råd er, t. eks. ved hjelp av telt.

Vaskerum: der var ett vaskerum for hele leiren, med ca. 25 meter vaskeplass hvilket må ansees for lite under nåværende forhold, og helt utilstrekkelig hvis der skal være felles reuelje i leiren.

Latrins: Ca. 10 meter lang, mens der for en leir av denne størrelse anslagsvis trenges 40-50 meter.

Kjøkken: Tilstrekkelig og god redskap for tilberedning av mat, men trangt om plass. Endel komfyrer må benyttes i friluft. Her bør i alle fall lages et tak. Kjøkkenbrensel mangler helt.

Matlagar: Ble av russerne oppgitt å skulde være tilstrekkelig for tidsrummet fram til 10 juni. Matvarene var av god kvalitet og var oppbevart på betryggende måte.

Klær: De fleste gikk i gamle franske eller belgiske uniformer, som så ut til å være i ganske god forfatning. Det var imidlertid smått bevandt med undertøy. De fleste hadde ett sett. Strømper manglet de fleste.

Reitøy: Ca. 200 par støvler ble oppgitt å trenge reparasjon. Noe lager av lær finnes ikke i leiren.

Må rikk et meget godt inntrykk av leirens administrasjon. Man var innstillet på å hjelpe seg selv og ikke falle noen til byrde. De stod imidlertid helt uten hjelpemidler når det gjaldt vedlikehold og reparasjoner. Spesielt spurte man om der var adgang til å få lånt støper symaskiner. Der var også innrettet en slags barbersalong, men man var i sterkt behov av støper sakser eller klippemaskiner.

Ey ienen virket stort sett god, de ugunstige ytre forhold tatt i betraktning. Det vesle vaskerummet ble benyttet etter beste evne, både til kropp- og klesvask. Hver mann hadde sitt såpestykke. Tannbørster manglet praktisk talt helt og var sterkt savnet.

Følgelig henvises til vedlagte mangelliste som foreløbig utarbeidet av den russiske leirledelsen.

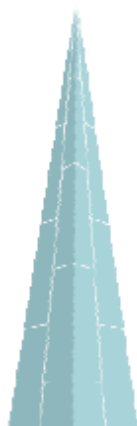
  
Ragnar Aakre  
batj.lege

## Vedlegg 4 Michael Stokkes oversikt over døde krigsfanger i Tromsø.

Dødsdato	Begr. dato	Døds/arbeids-	Etternavn	Fornavn	Dødsårsak	Begravelsessted
19.07.1942	20.07.1942	I leiren	Rjapalov	Semen	Dysenteri	Kirkegård i Tromsø
29.08.1942	30.08.1942	I Tromsø	Latidov	Beri	Tuberkulose	Kirkegård i Tromsø
14.09.1942	15.09.1942	I Tromsø	Poljakov	Sergej	Tuberkulose	Kirkegård i Tromsø
25.10.1942		Sjøflyhavnen	Dudkin	Petr	Tuberkulose	Sjøflyhavnen?
07.11.1942		Lærfabrikken	Vasiljev	Andrej	Kronisk nyreproble	Kirkegård i Tromsø
21.11.1942		Sjøflyhavnen	Kuznetsov	Mikhail	Hjerteslag	Kirkegård i Tromsø
03.12.1942		Sjøflyhavnen	Prosjito	Mejodi	Allmenn kroppssvek	Kirkegård i Tromsø
08.02.1943		Sjøflyhavnen	Bardakov		Skutt pga tyveri	
26.08.1943		Sjøflyhavnen	Sandakov	Ivan	Død	Kirkegård i Tromsø
28.11.1943	29.11.1943	Hg. 141 i Trom	Rysjuk	Grigorij	Skutt pga innbrudd	Kirkegård i Tromsø
10.12.1943	11.12.1943	Hg. 141 i Trom	Sjapovalov	Vasilij	Skutt pga tyveri	Kirkegård i Tromsø
01.01.1944						
09.10.1944			Tsjemidron	Vladimir	Tuberkulose	Kirkegård i Tromsø
27.01.1945			Jakovlev			
10.02.1945			Maltsev	Leonid		
10.05.1945	18.05.1945?		Gornov	V T Ordeneus		
19.06.1945			Stibaiken	Nikolaj		
19.06.1945			Bogsarjan	Kare		

Gravnr.	Kilde-fange	Kilde etter kriger	Fødselsdato	Fangenr.	Flyttet 1951	Merknader
	Memorial	Tromsø gravlund	07.02.1906	81559	Til Tjøtta	
	Memorial	Tromsø gravlund	29.12.1918	81845	Til Tjøtta	29.10.1918 på
	Memorial	Tromsø gravlund	17.07.1921	81549	Til Tjøtta	
	Memorial	Tromsø gravlund	26.09.1916	82432	Til Tjøtta	F.dag og mnd
	Memorial		1904	27194		
	Memorial	Tromsø gravlund	05.12.1909	27362	Til Tjøtta	
	Memorial	Tromsø gravlund	24.03.1904	27241	Til Tjøtta	29.03.1904 og
	Memorial	Tromsø gravlund	01.05.1917	27374	Til Tjøtta	Søk på Memor
	Memorial	Tromsø gravlund	23.09.1909	82238	Til Tjøtta	82328 på liste,
Grav nr. 9	Memorial	Tromsø gravlund	25.05.1916	94653	Til Tjøtta	Søk på Memor
Grav nr. 10	Memorial	Tromsø gravlund	22.06.1921	82084	Til Tjøtta	20.05.1921 på
		Tromsø gravlund	1922	53837	Til Tjøtta	C. 333 på liste
Grav nr. 11	Memorial		1918	116209		Søk på Memor
		Tromsø gravlund	1900	7698/309	Til Tjøtta	
		Tromsø gravlund	1904	48071/340	Til Tjøtta	
Felt i, rekke 9, grav 3		Tromsø gravlund, kvartal i, liste over grave			Til Tjøtta	18.05.1945 og
		Tromsø gravlund	03.12.1900		Til Tjøtta	
		Tromsø gravlund	10.03.1924		Til Tjøtta	
	12 kort	16 på Tromsø gravlund				
		Flyttet 16 til Tjøtta i 1951, også i følge tidl. Liste				
		Har nå 18 navn				

## Vedlegg 5. Michael Stokkes rapport datert 09.10.09



# NARVIKSENTERET

NORONORSK STEIFIT. SIF FOR HISTORIEFORMIDLING, MENNESKERETTIGHETER OG FRIEDSBYGGING

### Uttalelse

#### Sovjetiske krigsfanger i Tromsø 1942-1945

De første sovjetiske krigsfanger kom til Tromsø 5. Juli 1942. De første fangene arbeidet for Luftwaffe, sannsynligvis for å arbeide på sjøflystasjonen i Skattøra. Det kom flere hundre fanger i løpet av høsten slik at det 1. Januar 1943 var 441 krigsfanger i Tromsø, fordelt med 199 på Skattøra og 242 på ulike steder i Tromsø. Fangene bodde blant annet i Lærfabrikken på Stakkevollveien og i Frelsesarmeens lokaler i Grønnegata. Også leiren på Sydspissen ble tatt i bruk for russefangene etter at de norske fangene var flyttet til Krøkebærsletta. Det kom flere fanger i 1943 og 1944 slik at 1. April 1945 var tallet på sovjetiske krigsfanger i Tromsø steget til 1325. Da var 661 av dem i arbeid på Skattøra. Mange var også i ulikt arbeid for den tyske marine.

Det døde totalt 18 krigsfanger i Tromsø, 15 av disse under krigen. I løpet av fem måneder i 1942 var seks døde. Disse døde av sykdommer som har sin årsak i dårlig behandling, slik som tuberkulose, dysenteri og allmenn kroppssvekkelse. Krigsfangene fikk for lite mat, hadde for dårlige klær og fikk lite legebehandling. Så på de neste to årene dør det også seks fanger, men da blir flere av dem skutt for tyveri, færre på grunn av dårlig behandling. Det virker som om fangene har fått bedre leveforhold fra 1943. 10 av de 15 som døde under krigen er sikre som begravd på kirkegården i Tromsø, noen er ikke kjent. Noen ble også begravd på Triangelen, sør på Tromsøya. Disse ble oppgravd etter krigen og lagt på kirkegården. 26.10.1951 ble så 16 gravd opp fra kirkegården i Tromsø og flyttet til den store samlekirkegården på Tjøtta i Alstahaug kommune i Nordland. Men jeg har funnet 18 navn ved å sammenligne fangekort og Krigsgravtjenestens lister, så det mangler to døde. Fangekortene ligger på en internettside fra et departement i Russland, avdelingen kalles obd-memorial. Fangekortene kommer fra et tysk-russisk prosjekt som har til hensikt å legge frem data fra både døde sovjetiske og tyske krigsfanger fra andre verdenskrig. <http://www.obd-memorial.ru/Memorial/Memorial.html> Ni kort finnes ved søk på Тромзе́й. Tre kort finnes ved å søke på navnet.

Fangekortene har i de fleste tilfeller en påskrift som viser hvor og når fangen døde og hvor og når han ble gravlagt. De første kortene viser både hvor fangen døde og at han ble begravd på kirkegården i Tromsø. 10 er altså sikre som begravd på kirkegården i Tromsø. På flere kort står det død i Tromsø og så f eks lærfabrikken eller "seeflieger" i parentes. Da tolker jeg det som at fangen er død i Tromsø og at parentesen viser hvilken arbeidskommando fangen tilhørte, ikke nødvendigvis stedet fangen døde. På side 2 viser kortet hvilken arbeidskommando fangen tilhørte og det samstemmer med det som påføres side 1. Et annet kort angående fangen Mikhail Kuznetsov, viser at han døde i Tromsø (Seeflieger) og "daselbst" begravet på kirkegården. Så der henviser "daselbst" (der, sammesteds) til kirkegården. På et av få kort, angående fangen Petr Dudkin står det ikke at han er begravd på kirkegården, bare død i Tromsø (Seeflieger) og begravet der, men det kan skyldes dårlig føring av kortet. Angjeldende fange er også flyttet til Tjøtta.

Hvor mange som ble gravlagt utenfor kirkegården og gravd opp etter krigen, er foreløpig ukjent. Det kan være opptil fire fanger. Det er de tre som døde under krigen som jeg ikke har fangekort på og den ene som mangler gravsted. Spesielt den ene som det finnes fangekort på og som ble skutt, kan godt ha vært blant dem som ble gravlagt på et sted for henrettelser. Det må undersøkes nærmere i arkivene etter f eks Troms politikammer hvor de døde ble gravd opp etter krigen, eventuelt arkivet etter Rikspolitiet. Et foto fra oppgravningen er i Norge i krig, bind 8, side 199. Foto fra Hans I. Hansen. Det skal være tatt på Triangelen, Tromsø, opplyser Nord-Troms museum som forvalter bildet. Et annet bilde er i Tromsøboka, den første, side 14. Foto fra Einar Jensen.

Det gjenstår også å finne ut hvorfor det mangler to døde da de 16 døde fra kirkegården ble flyttet i 1951. Fangekortene har gravnummer på noen døde og den ene har gravnummer 11, begge skal være gravlagt på kirkegården. Men de to som det er fangekort på og spesifisert at de er gravlagt der, er ikke på listen over døde på Tromsø gravlund, kvartal i.

Vennlig hilsen  
prosjektleder og historiker  
Michael Stokke

## Vedlegg 6. Uttalelse fra Forsvarsbygg/Nasjonale festningsverk



1 av 1

Vår saksbehandler Org.sj. Janne Wilberg 91606211	Vår dato 2009-10-09	Vår referanse 2009/01623-001/FB/862
	Tidligere dato	Tidligere referanse 2009/01623-002
Til Rådmannen i Tromsø kommune Troms fylkeskommune/ Kulturetaten Luftfartshistoriske forening Tromsø	Kopi til Riksantikvaren	

### Skattøra sjøflyhavn, Tromsø - Splinhangar og antikvarisk helsevurdering av anlegget

Vi viser til den kommunale prosessen rundt bevaringen av den store splinhangaren på Skattøra som minnested over krigsfanger i regionen, en sak som skal opp til politisk behandling om kort tid.

Luftfartshistorisk forening Tromsø har henvendt seg til Forsvarsbygg ved Nasjonale Festningsverk for å få en uttalelse om Skattøra sjøflyhavns betydning som kulturminne generelt og knyttet til splinhangarmuren spesielt. Henvendelsen fra Luftfartshistorisk forening i mailform følger vedlagt <sup>A</sup>. Forsvarsbygg uttalte seg til verneverdiene på Skattøra i 1998, men det er kommet nye momenter til som gjør at vi ønsker å uttale oss på nytt. Riksantikvarens uttalelse av 2.2. 1998 må også forstås på denne bakgrunn.

Det viktigste nye er at man nå har fått en helt annen kunnskapsbasis for å plassere Skattøra i en nasjonal vernesammenheng. Blant annet har Avinor ferdigstilt sin nasjonale verneplan for sivile flyplasser, en plan der Forsvarsbygg har vært sterkt involvert. Sammen med det kartleggingsarbeidet som ble foretatt av oss i forbindelse med Landsverneplan for Forsvaret gjør dette at man nå har fått et samlet bilde av de fysiske sporene som er knyttet av luftfartshistorien i Norge. Avinors plan og endelige utvalg av anlegg omfatter imidlertid bare anlegg som er i etatens bruk/eie. Det samme gjaldt Forsvarets plan da den var ferdig i 2000. Dette betyr at viktige luftfartshistoriske anlegg i Norge eiendomsmessig har falt "mellom to stoler" i forhold til disse planene.

Svært lite av den tidlige luftfartens kulturminner er bevart i Norge og i særlig grad gjelder dette sjøflyhavnene. På denne bakgrunnen står Skattøra frem som et svært interessant luftfartshistorisk kulturmiljø, både med gode enkeltbygg, viktige funksjoner og mange og varierte kulturminneelementer bevart. Ikke minst gjelder dette ramper for sjøflyene og steinsettingen langs sjøkanten som ble oppført under 2. verdenskrig. Det viser seg dessuten at brakkebebyggelsen er langt bedre bevart og mer opprinnelig enn tidligere antatt.

Anleggets historiske betydning er uomtvistelig, både gjennom Skattøras luftfartshistorisk sett store historiske dybde og gjennom funksjonen som både militær og sivil sjøflyhavn gjennom lang tid.

Den nye kunnskapssituasjonen gjør at Forsvarsbygg slutter seg til direktør for Luftfartsmuseet i Bodøs oppfatning av at de gjenværende delene av Skattøra fremstår som den best bevarte sjøflystasjon i Norge og Nord-Europa. Utvilsomt er anlegget også det viktigste militærhistoriske kulturminnet i Tromsø.

Splinhangarmuren utgjør et viktig enkeltobjekt blant militærhistoriske kulturminner i Tromsø, men har særlig stor betydning som del av kulturmiljøet på Skattøra. Splinhangarmuren bør derfor ikke

Postadresse	Besøksadresse	Fakturaadresse	Telefon	E-postadresse	Org. nr.	Vedlegg
Postboks 405 Sentrum 0103 Oslo	Akershus festning Bygn. 48	Fakturasenteret Postboks 4394 2308 Hamar	815 70 400 Telefaks 23095675	post@forsvarsbygg.no Internett www.forsvarsbygg.no	975 950 662 Bankkonto 7694 05 12065	

---

vrderes isolert fra de andre delene av kulturmiljøet. En tilleggsdimensjon som minnested for krigsfanger i regionen bør derfor knyttes til kulturmiljøet som helhet og vil i seg selv bidra til å styrke dette meget viktige kulturmiljøet.

På denne bakgrunn mener Forsvarsbygg at Skattøra er av nasjonal verdi og at dette kulturmiljøet bør bevares og videreutvikles som en helhet og som kilde til kunnskap og opplevelser for fremtidige generasjoner.

Vennlig hilsen



Janne Wilberg  
Organisasjonssjef/ Seniorantikvar  
Nasjonale Festningsverk

---

<sup>A</sup> Vedlegg: Luftfartshistorisk forening Tromsø - Henvendelse til Forsvarsbygg

Vår saksbehandler  
Org.sj. Janne Wilberg 91606211

Vår dato  
2009-10-09

Tidligere dato

Vår referanse  
2009/01623-001/FB/862

Tidligere referanse  
2009001623-002

Til  
Rådmannen i Tromsø kommune  
Troms fylkeskommune/ Kulturetaten  
Luftfartshistoriske forening Tromsø

Kopi til  
Riksantikvaren

## Skattøra sjøflyhavn, Tromsø - Splinhangar og antikvarisk helhetsvurdering av anlegget

Vi viser til den kommunale prosessen rundt bevaringen av den store splinhangaren på Skattøra som minnested over krigsfanger i regionen, en sak som skal opp til politisk behandling om kort tid.

Luftfartshistorisk forening Tromsø har henvendt seg til Forsvarsbygg ved Nasjonale Festningsverk for å få en uttalelse om Skattøra sjøflyhavns betydning som kulturminne generelt og knyttet til splinhangarmuren spesielt. Henvendelsen fra Luftfartshistorisk forening i mailform følger vedlagt <sup>A</sup>. Forsvarsbygg uttalte seg til verneverdiene på Skattøra i 1998, men det er kommet nye momenter til som gjør at vi ønsker å uttale oss på nytt. Riksantikvarens uttalelse av 2.2. 1998 må også forstås på denne bakgrunn.

Det viktigste nye er at man nå har fått en helt annen kunnskapsbasis for å plassere Skattøra i en nasjonal vernesammenheng. Blant annet har Avinor ferdigstilt sin nasjonale verneplan for sivile flyplasser, en plan der Forsvarsbygg har vært sterkt involvert. Sammen med det kartleggingsarbeidet som ble foretatt av oss i forbindelse med Landsverneplan for Forsvaret gjør dette at man nå har fått et samlet bilde av de fysiske sporene som er knyttet av luftfartshistorien i Norge. Avinors plan og endelige utvalg av anlegg omfatter imidlertid bare anlegg som er i etatens bruk/eie. Det samme gjaldt Forsvarets plan da den var ferdig i 2000. Dette betyr at viktige luftfartshistoriske anlegg i Norge eiendomsmessig har falt "mellom to stoler" i forhold til disse planene.

Svært lite av den tidlige luftfartens kulturminner er bevart i Norge og i særlig grad gjelder dette sjøflyhavnene. På denne bakgrunnen står Skattøra frem som et svært interessant luftfartshistorisk kulturmiljø, både med gode enkeltbygg, viktige funksjoner og mange og varierte kulturminneelementer bevart. Ikke minst gjelder dette ramper for sjøflyene og steinsettingen langs sjøkanten som ble oppført under 2. verdenskrig. Det viser seg dessuten at brakkebebyggelsen er langt bedre bevart og mer opprinnelig enn tidligere antatt.

Anleggets historiske betydning er uomtvistelig, både gjennom Skattøras luftfartshistorisk sett store historiske dybde og gjennom funksjonen som både militær og sivil sjøflyhavn gjennom lang tid.

Den nye kunnskapssituasjonen gjør at Forsvarsbygg slutter seg til direktør for Luftfartsmuseet i Bodøs oppfatning av at de gjenværende delene av Skattøra fremstår som den best bevarte sjøflystasjon i Norge og Nord-Europa. Utvilsomt er anlegget også det viktigste militærhistoriske kulturminnet i Tromsø.

Splinhangarmuren utgjør et viktig enkeltobjekt blant militærhistoriske kulturminner i Tromsø, men har særlig stor betydning som del av kulturmiljøet på Skattøra. Splinhangarmuren bør derfor ikke

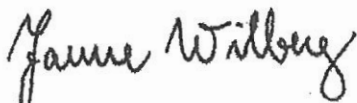
Postadresse	Besøksadresse	Fakturaadresse	Telefon	E-postadresse	Org. nr.	Vedlegg
Postboks 405 Sentrum 0103 Oslo	Akershus festning Bygn. 48	Fakturasenteret Postboks 4394 2308 Hamar	815 70 400 Telefaks 23095675	post@forsvarsbygg.no Internett www.forsvarsbygg.no	975 950 662 Bankkonto 7694 05 12065	

---

vurderes isolert fra de andre delene av kulturmiljøet. En tilleggsdimensjon som minnested for krigsfanger i regionen bør derfor knyttes til kulturmiljøet som helhet og vil i seg selv bidra til å styrke dette meget viktige kulturmiljøet.

På denne bakgrunn mener Forsvarsbygg at Skattøra er av nasjonal verdi og at dette kulturmiljøet bør bevares og videreutvikles som en helhet og som kilde til kunnskap og opplevelser for fremtidige generasjoner.

Vennlig hilsen



Janne Wilberg  
Organisasjonssjef/ Seniorantikvar  
Nasjonale Festningsverk

---

^ Vedlegg: Luftfartshistorisk forening Tromsø - Henvendelse til Forsvarsbygg





Velg karttype:

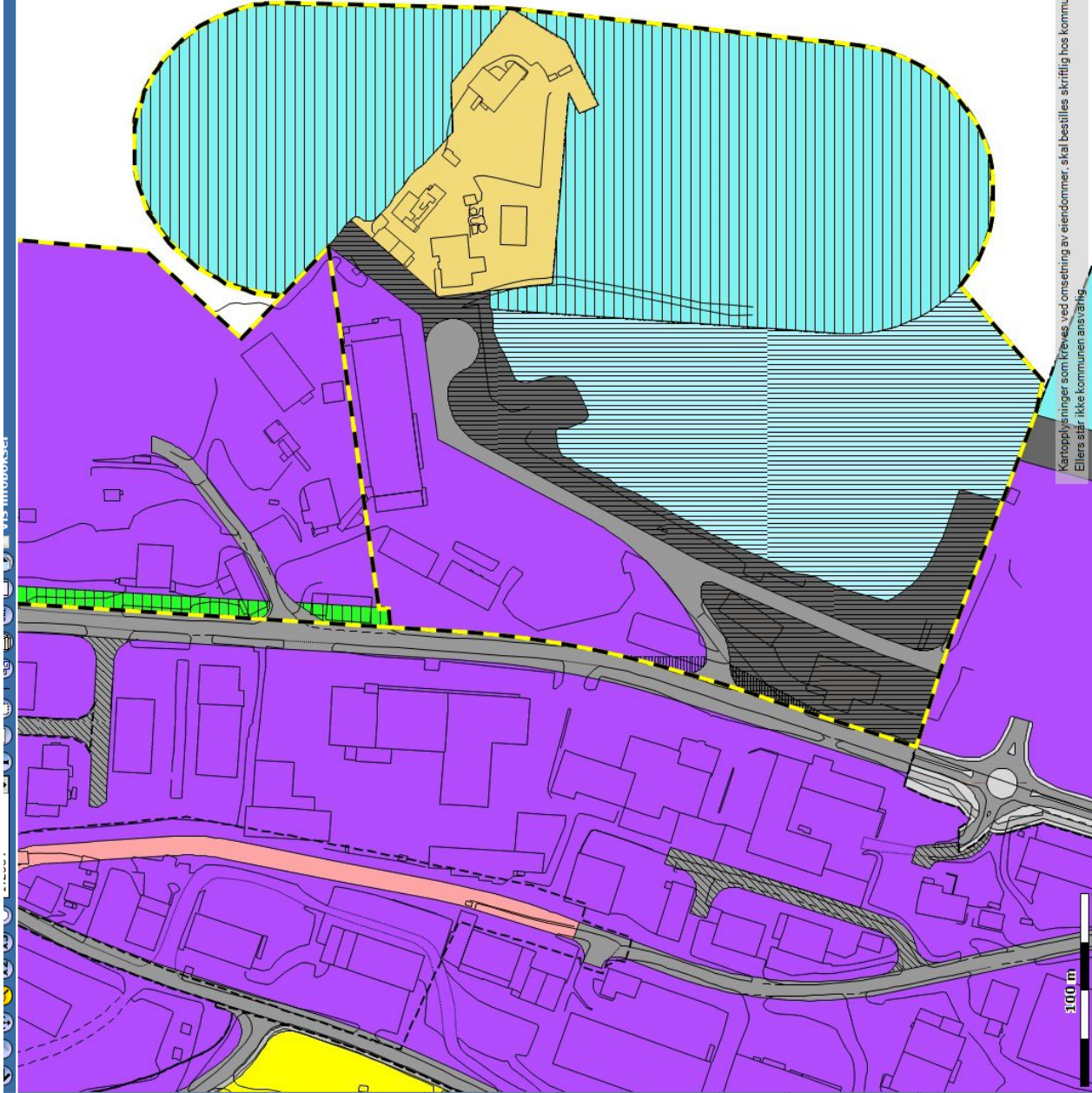
Planer



Tegnforklaring

Bygninger

- Takspriang Bunn
- Bygning
- Fasadelliv
- Bygningsdelelinje
- Takoverbygg
- Takoverbygg kant
- Trapp inntil bygg, kant
- Bygningsbru
- Reguleringsplan/Bebyggelsesplan PBL 2008
- Område for boliger med tilhørende garasje
- Område for industri/lager
- Kjøreveg
- Annen vegg grunn
- Gang-/sykkelveg
- Gangveg
- Kai
- Trafikkområde i sjø og vassdrag
- Havneområde i sjø
- Privat småbåthavn (land)
- Privat småbåthavn (sjø)
- Område for anlegg og drift av kystanlegg
- Klimavermsone
- Annet spesialområde
- Felles avkjørsel
- Grense for restriksjonsområde
- Friskiktone ved veg
- Restriksjonsområde rundt flyplass
- Reguleringsplan PBL 2008
- Kjøreveg
- Gangveg/gangareal/gågate
- Felles for reguleringsplan PBL 1985 og 2008
- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Vegstatusjon
- Veg
- Vegkant
- Ytterkant fortau
- Annet vegareal
- Avgrensing mot annet vegareal
- Avgrensing mot avkjørsel
- Autoværn

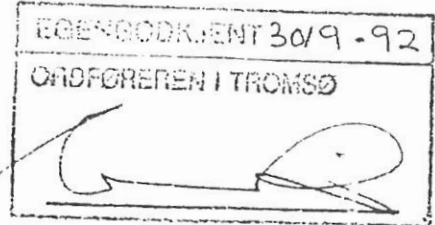


Kartopplysninger som kreves ved omsetning av eiendommer, skal bestilles skriftlig hos kommunen. Ellers står ikke kommunen ansvarlig.



B120770  
TROMSØ KOMMUNE

3 sider



**REGULERINGSBESTEMMELSER TIL REGULERINGSPLAN FOR  
STRANDOMRÅDE PÅ SKAFTØRA 125/20.  
PLAN NR 504-770**

Dato: 01.03.90  
Dato for siste revisjon: 09.03.92  
Dato for kommunestyrets vedtak: 30.09.92  
Dato for egengodkjenning/stadfesting:

**I**

I medhold av plan- og bygningslovens § 26 gjelder disse reguleringsbestemmelsene for det området som på plankartet er avgrenset med reguleringsgrense.

**II**

I medhold av plan- og bygningslovens § 25 er området regulert til følgende formål:

1. **BYGGEOMRÅDER**
  - 1.1 Industri
3. **OFFENTLIGE TRAFIKKOMRÅDER**
  - 3.1 Kjøreveg og fortau
  - 3.3 Småbåthavn
6. **SPECIALOMRÅDER**
  - 6.1 Regionalt øvingssenter for havarivern
  - 6.2 Inn- og utflyvningssektor for helikopter
  - 6.3 Frisiksoner ved veg

**III**

I medhold av plan- og bygningslovens § 26 gis følgende bestemmelser om bruk og utforming av arealer og bygninger innenfor planområdet:

1. **BYGGEOMRÅDER**
  - 1.1 **Industri:**
    - a) Områdene I1 og I2 skal nyttes til lettere industri, service, engros eller håndverksbedrifter

- b) Største tillatte byggehøyde skal være 3 etasjer/10 meter.
- c) Tillatt tomteutnyttelse skal ikke overstige TU=100%.
- d) Det skal avsettes 1 biloppstillingsplass pr 100 m<sup>2</sup> i industri. Ved etablering av kontorarbeidsplasser i tilknytning til industrivirksomheten skal det avsettes 1 biloppstillingsplass pr. 50 m<sup>2</sup> kontorareal.
- e) Virksomhet som vil medføre sjenanse m.h.t. støy, støv, røyk o.l. tillates ikke. Bygningsrådet kan forby utendørs lagring eller kreve at den skjermes med innhengning. Bygningsrådet skal godkjenne innhengningsform og utførelse.
- f) Bebyggelsen skal være tilpasset omkringliggende bebyggete med hensyn til takform, materialbruk og farge slik at bygninger får en enhetlig og harmonisk utforming. På område I2 skal det legges særlig vekt på tilpassing av nybygg til gråsteinsgrunnstrukturen.
- g) Ved inndeling av område II i flere tomter skal det på II innpasses felles adkomstveg fra kommunal veg i nord.
- h) Området ovenfor gråsteinsgrunnmuren på område I2 skal gis parkmessig behandling ved vern og skjøtsel av eksisterende vegetasjon og ved nyplanting.
- i) Med byggemelding skal det følge situasjonsplan. Denne skal vise:
  - Bygningers plassering på området, høydeangivelse, murkrone-, gesimshøyde og beregnet utnyttingsgrad.
  - Internt vegsystem og parkeringsplasser.
  - Tekniske anlegg, tilknytning til vann- og avløpssystemer, luftlinjer/kabler og transformatorer samt telefonkabler.
  - Vegetasjonsbevaring, landskapsutforming og beplantning.
  - Bevaring av verneverdig gråsteinsgrunnmur, enten som et frittstående element eller som en del av nybygg.

### 3 OFFENTLIGE TRAFIKKOMRÅDER

#### 3.1 Veger og fortau:

- a) Kjøreveger og fortau skal opparbeides med den inndeling i kjørebane og bankett som vist på reguleringskartet.
- b) Vegene skal ha bredde, kurvatur og stigningsforhold som angitt på reguleringskartet.
- c) Vegfyllinger skal tilsås/beplantes eller behandles på annen tiltalende måte.

### 3.3 Småbåthavn:

Området skal nyttes til småbåthavn og innendørs idrettsaktiviteter.

Etablering av idrettsaktivitet skal kun skje ved innbygging av eksisterende gråsteinsgrønne mur til innendørs anlegg. Nødvendig parkeringsareal må opparbeides som fellesareal med småbåthavna.

Det skal framlegges bebyggelsesplan, jf. plan- og bygningslovens § 28-2, for småbåthavna som viser utforming av havnebasseng, vinteropplagsplass, biloppstillingsplasser, bygninger og andre anlegg.

Planen skal også godkjennes av Tromsø havnestyre.

For etablering av idrettsaktivitet alene gjelder ikke kravet om bebyggelsesplan.

## 6. SPESIALOMRÅDER

### 6.1 Havarisenter:

- a) Området skal nyttes til regionalt øvingscenter for brann, røykdykking og sjøredningstjeneste.
- b) Brannslukningsøvelser bør avholdes når vær- og vindforholdene er slik at ulempene med røyk blir minst mulig for omkringliggende miljø.

### 6.2 Inn- og utflyvningssektor for helikopter

Innenfor sektoren tillates ikke faste installasjoner og fortøyning av båter. Unntatt her er båter som ligger ved havarivernscenters kai.

### 6.2 Fri-iktsoner ved veg:

- a) I frisiiktsoner ved avkjørse! skal det være fri sikt fra en høyde av 0,5 m over tilstøtende vegers planum.

## IV

I medhold av plan- og bygningslovens § 26 gis følgende

### FELLESBESTEMMELSER:

Eter at denne reguleringsplan med tilhørende bestemmelser er egengodkjent eller stadfestet, kan det ikke inngås privatrettslige avtale som er i strid med planen og dens bestemmelser.

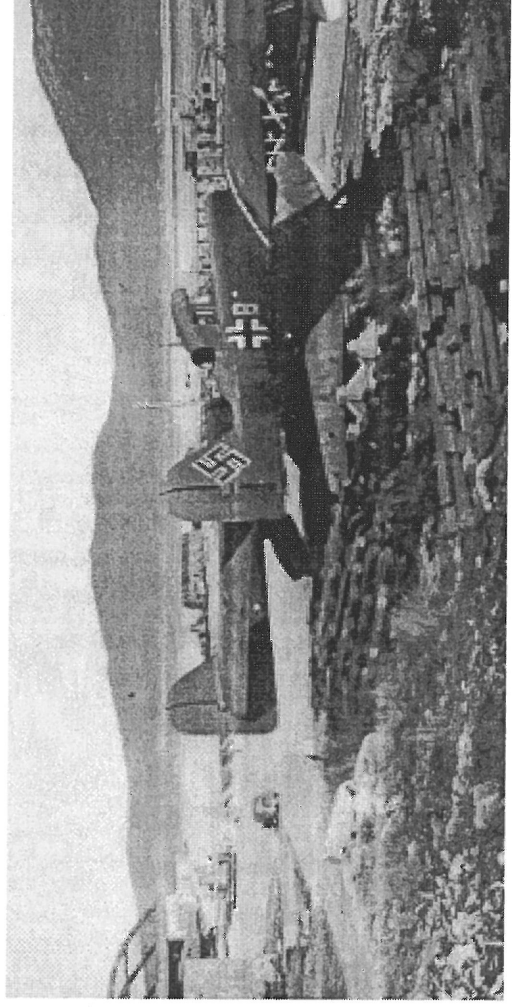
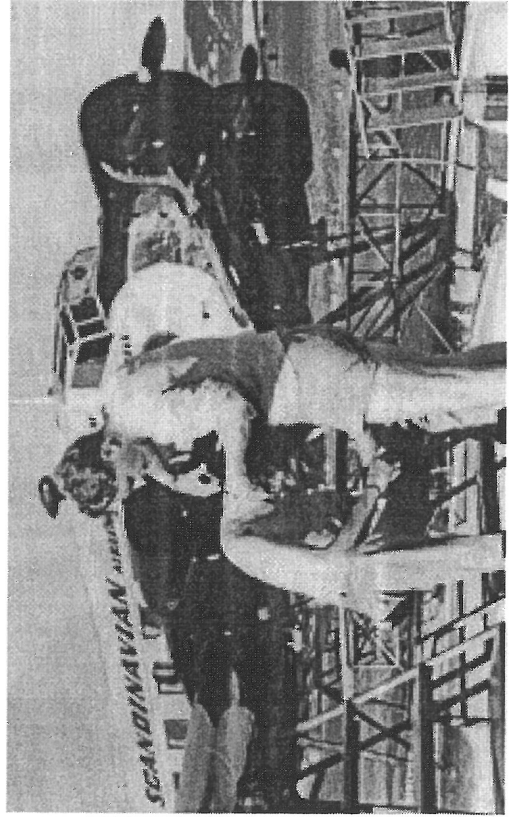
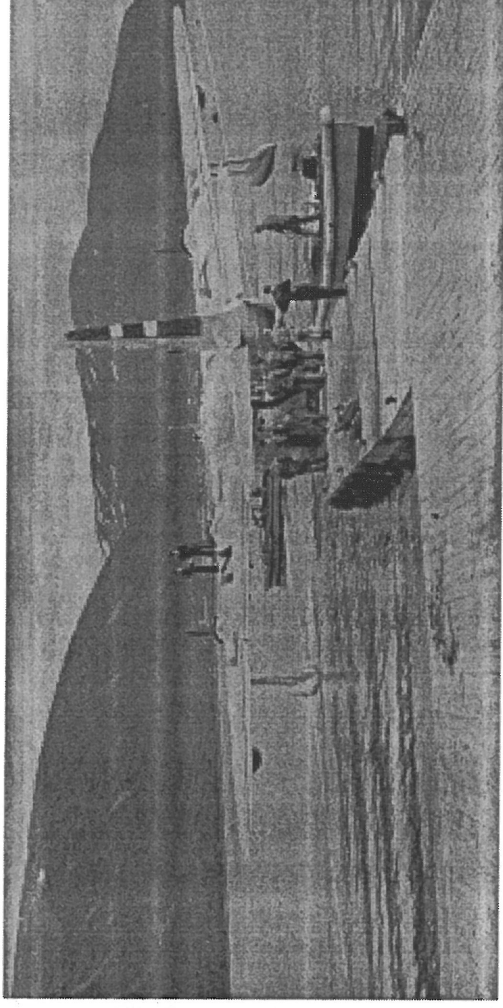
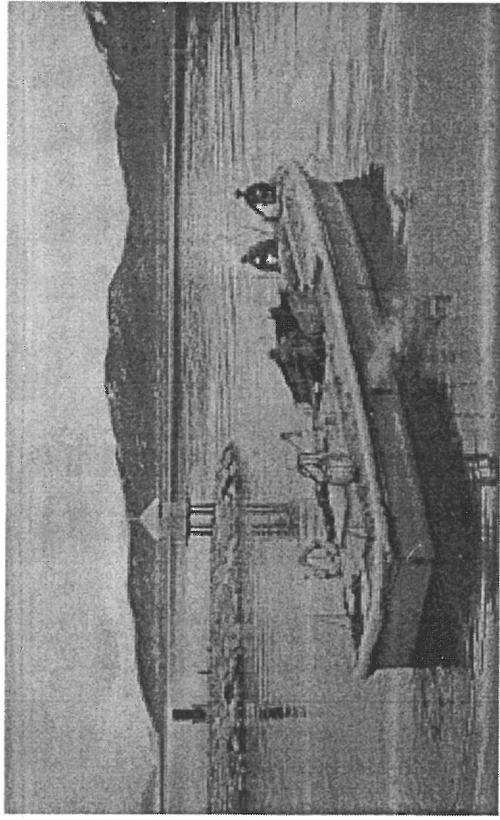
Plansjefen



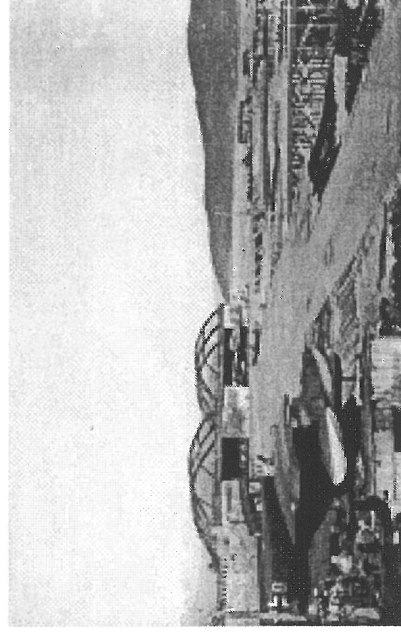
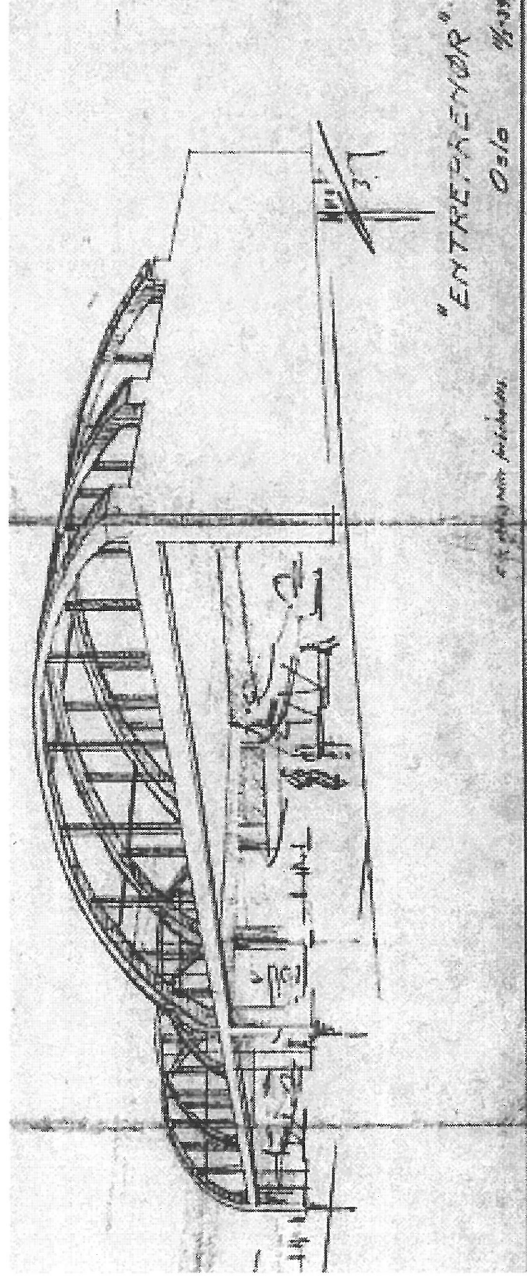
Gunnarnes kapell, Rolvsøy



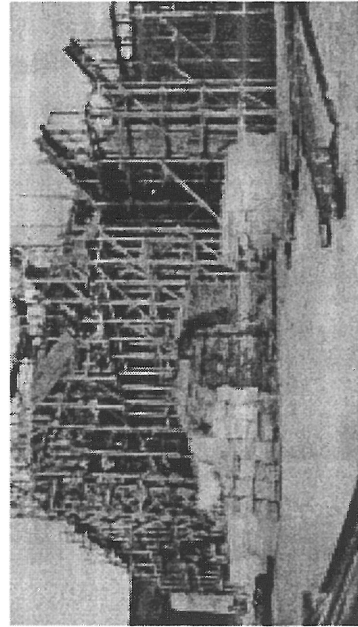
# Skattøra Sjøflystasjon i bilder



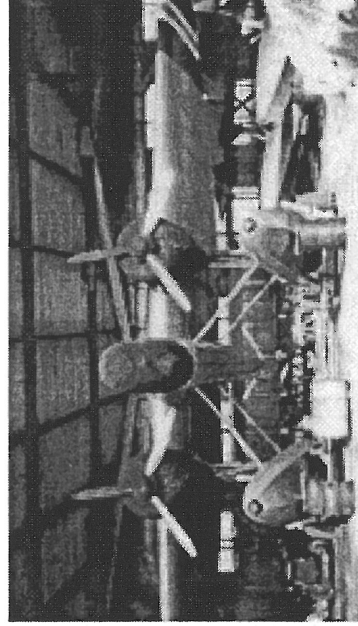
# Hangaren er Skattøras mest særegne bygning



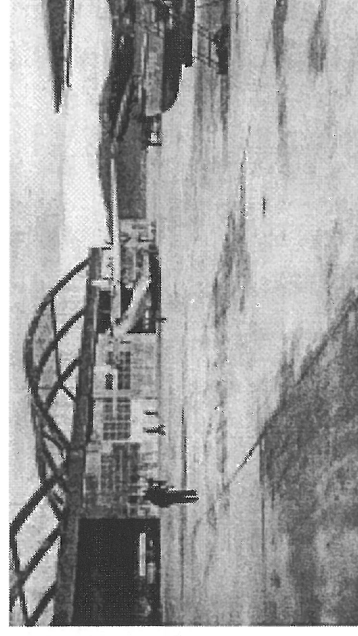
I 1945 var Norge igjen fritt, på Skattøra ble okkupasntenes fly igjen.



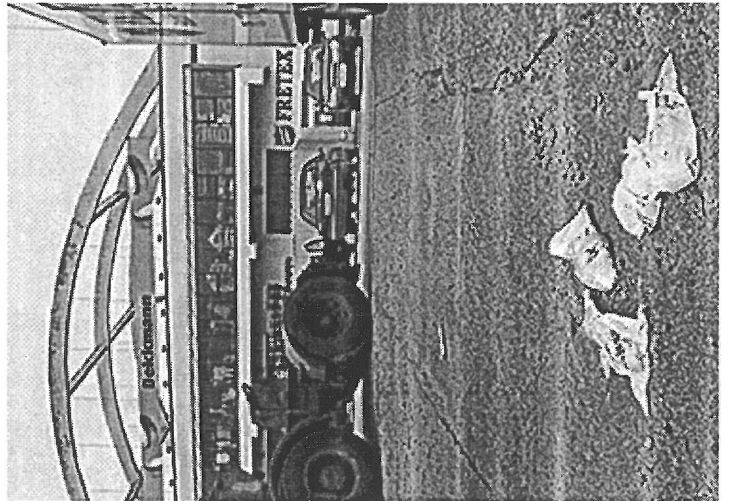
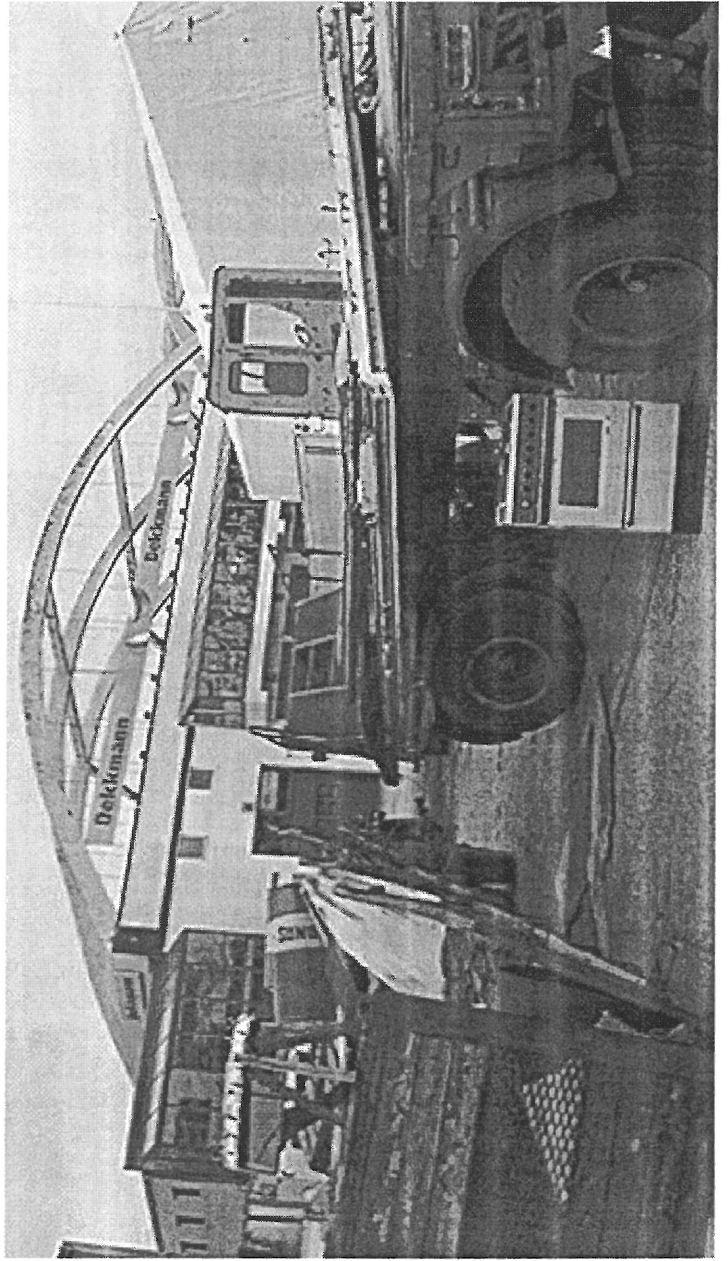
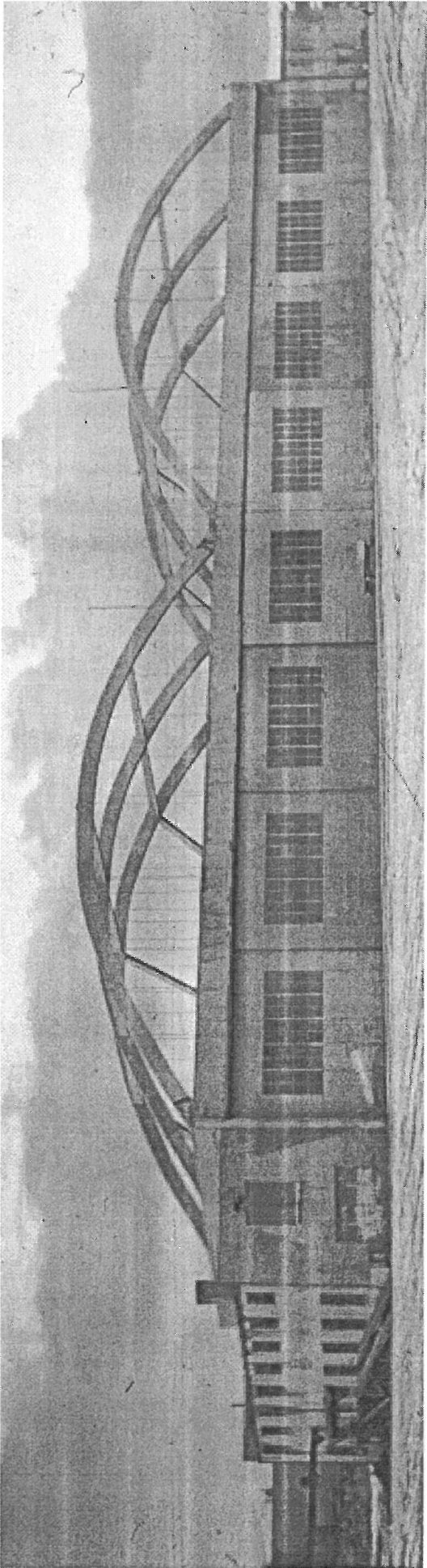
Hangaren ble påbegynt i 1939.



I 1940 huset den norske krigsfly bruk i kampen mot den tyske invasjonen.

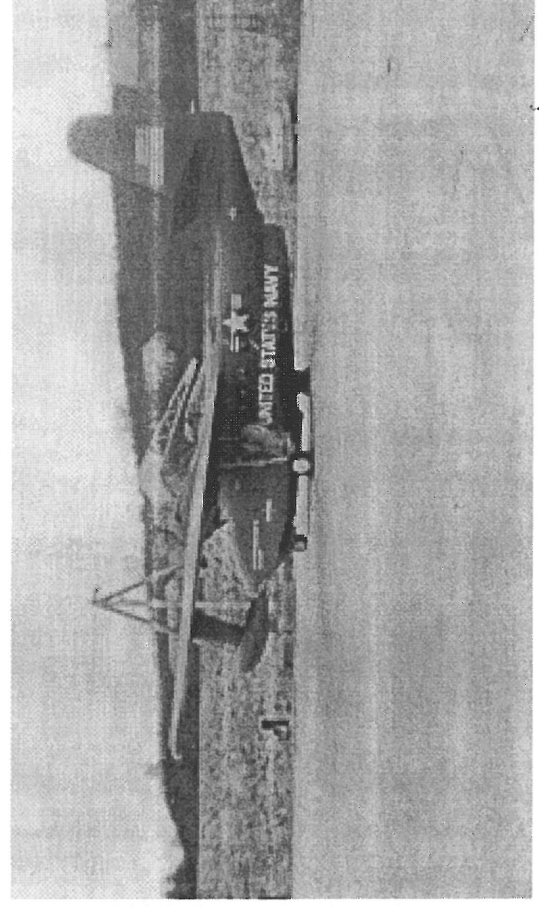
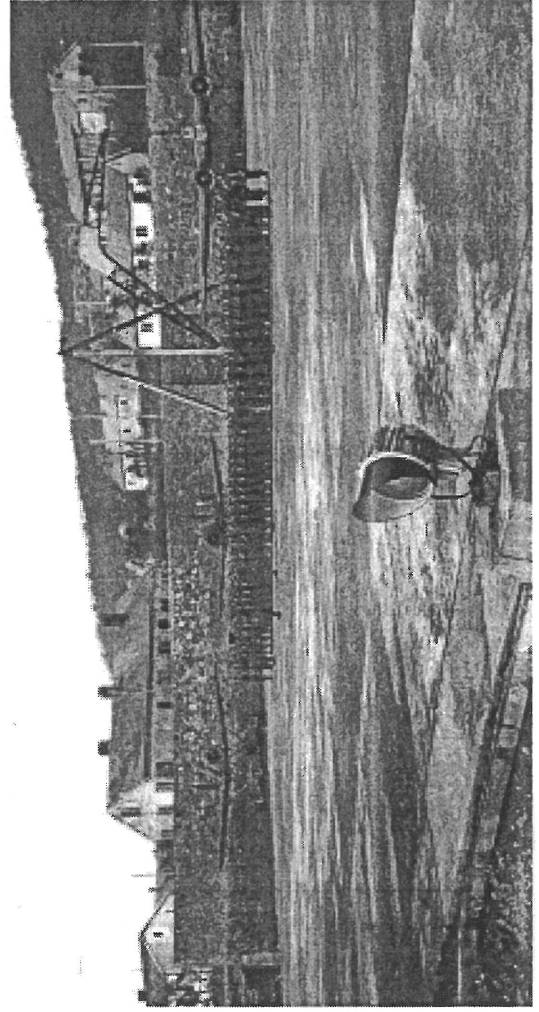
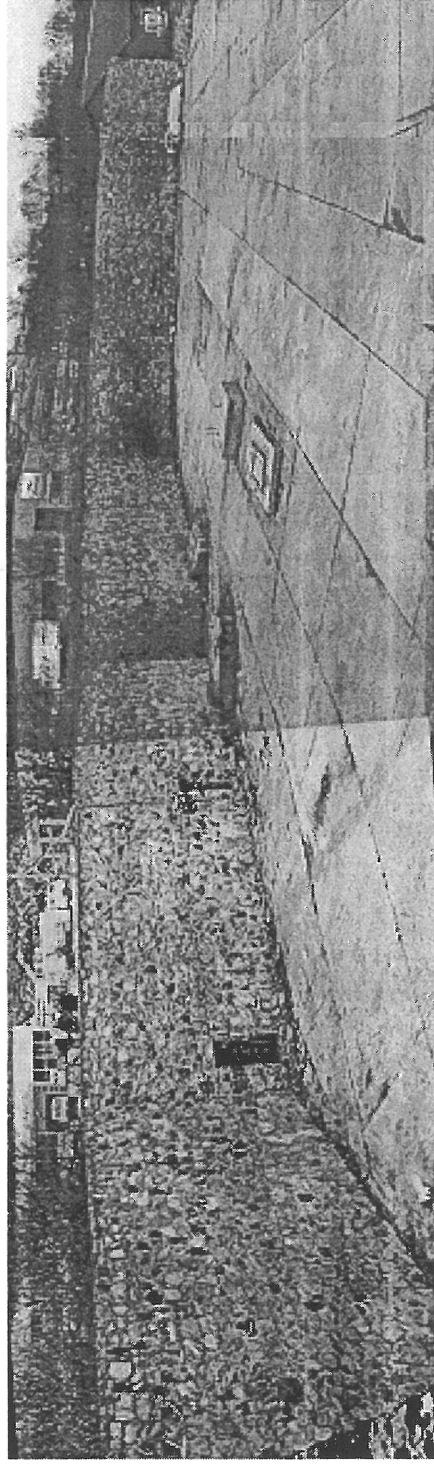


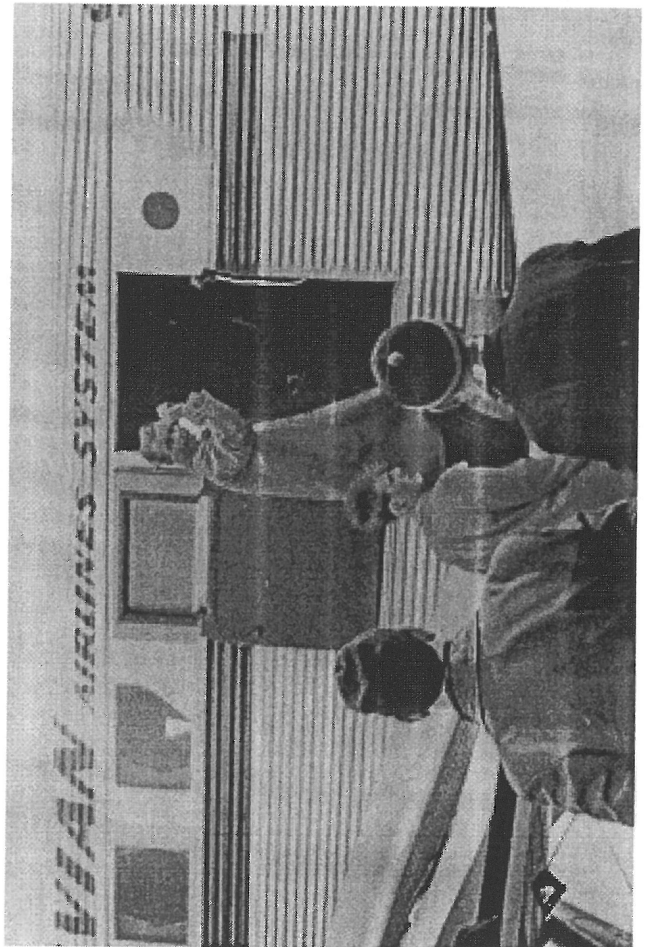
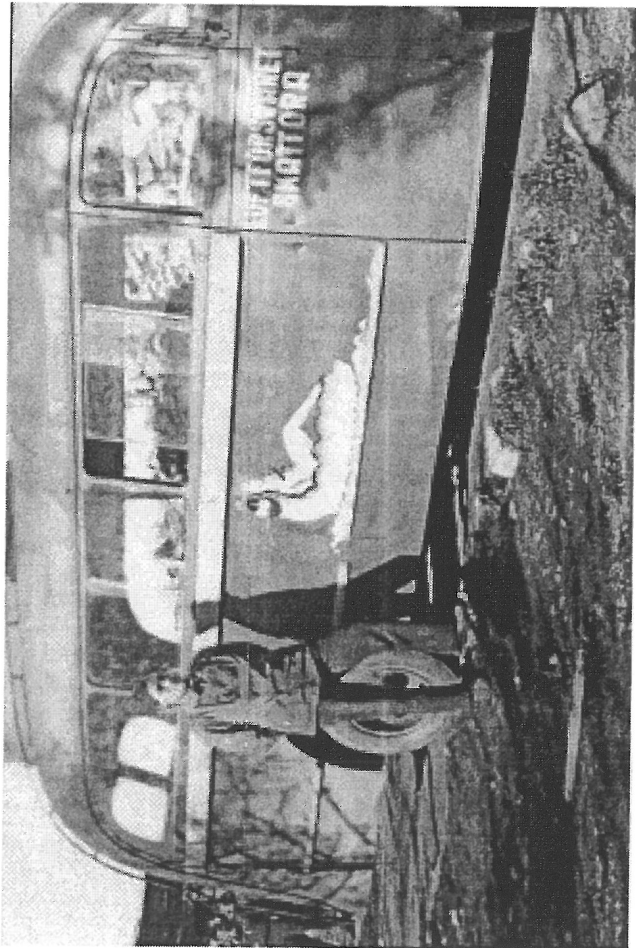
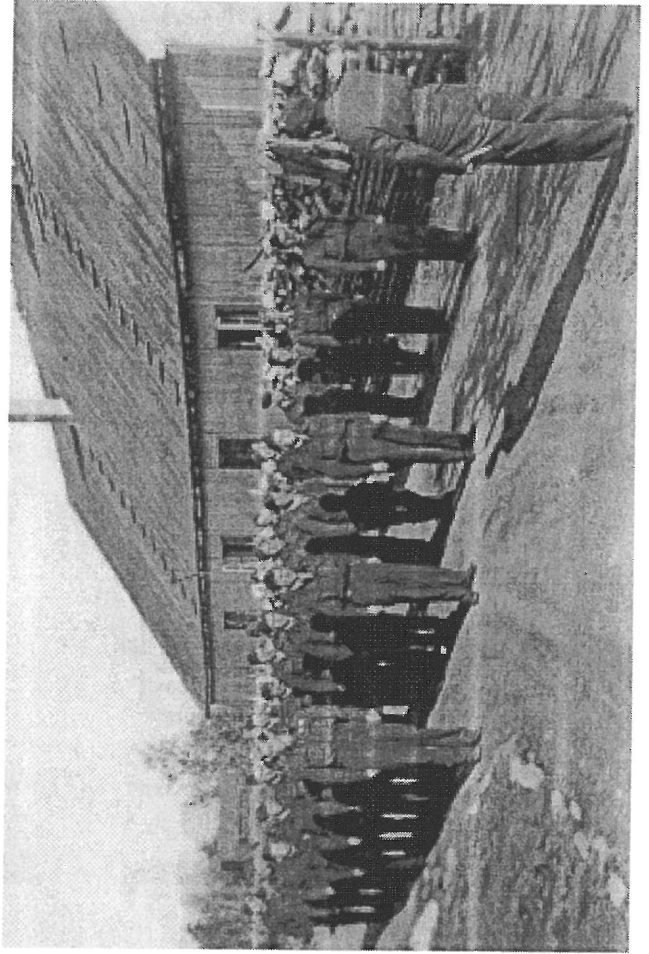
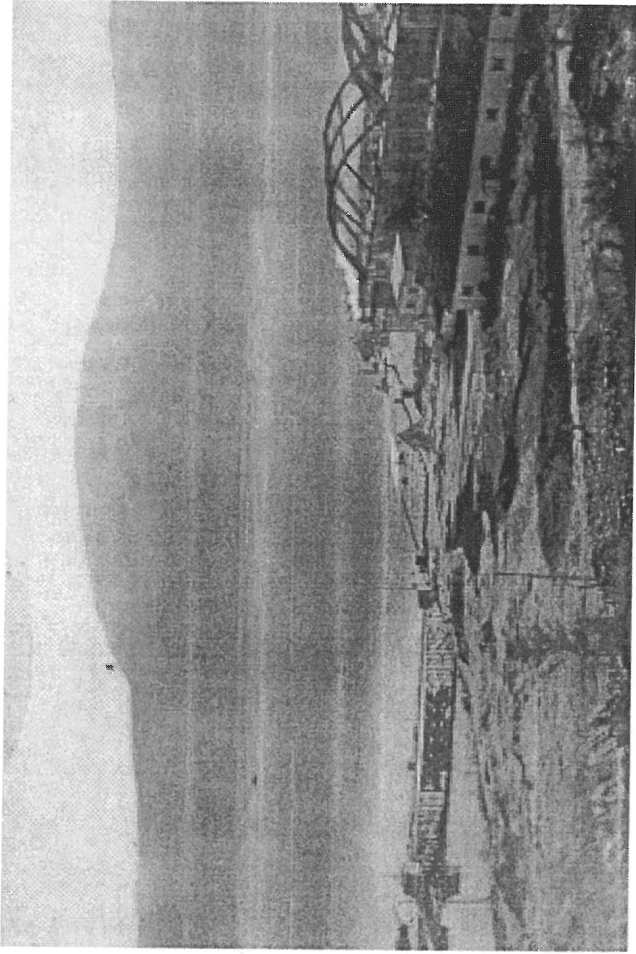
I tiden etter krigen benyttet luftforsvaret seg av gjennlatte tyske fly

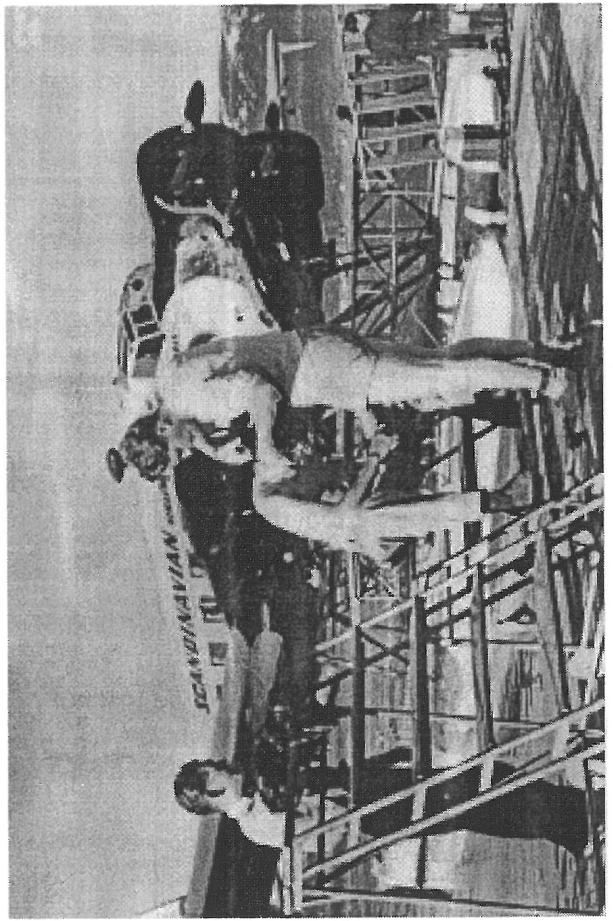
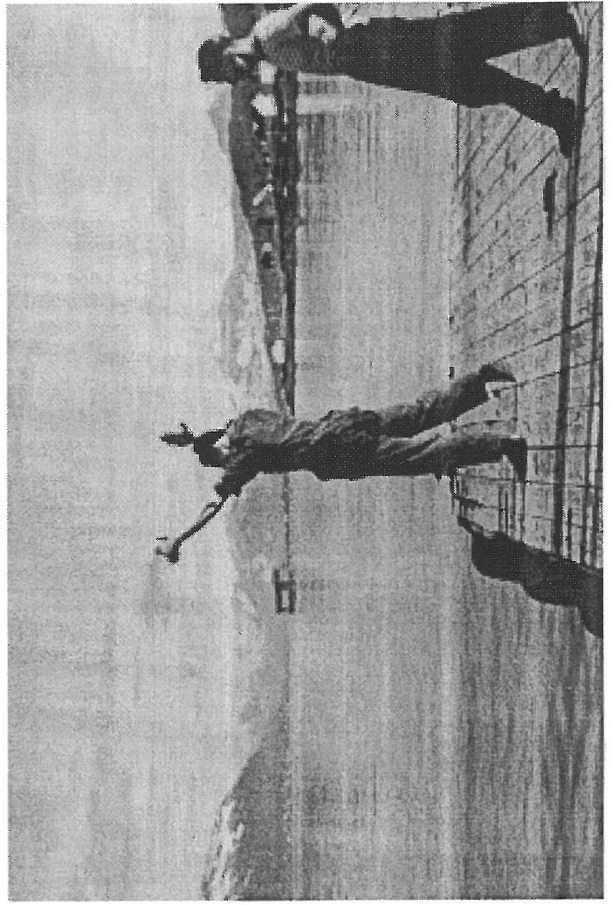
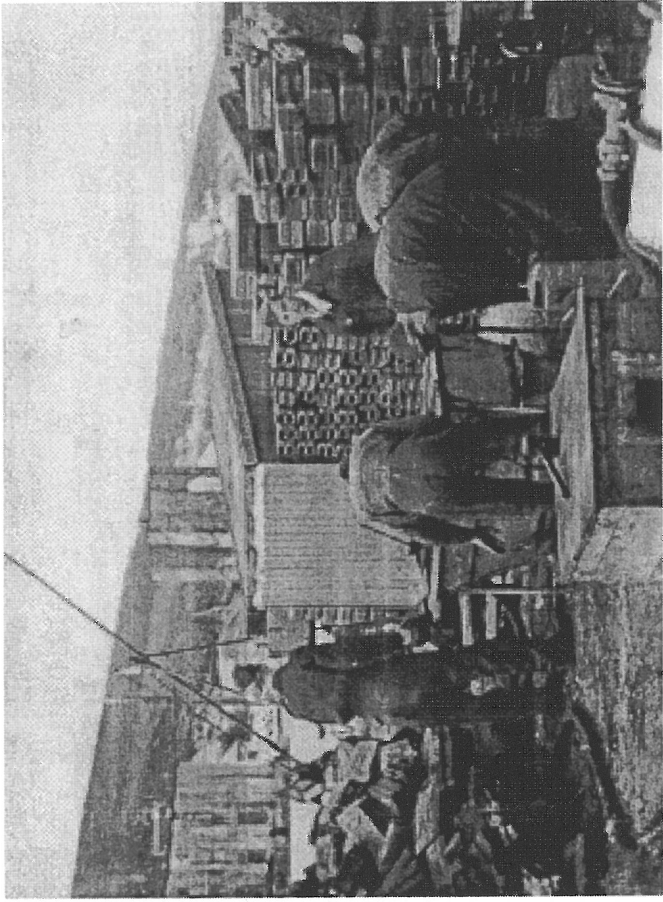


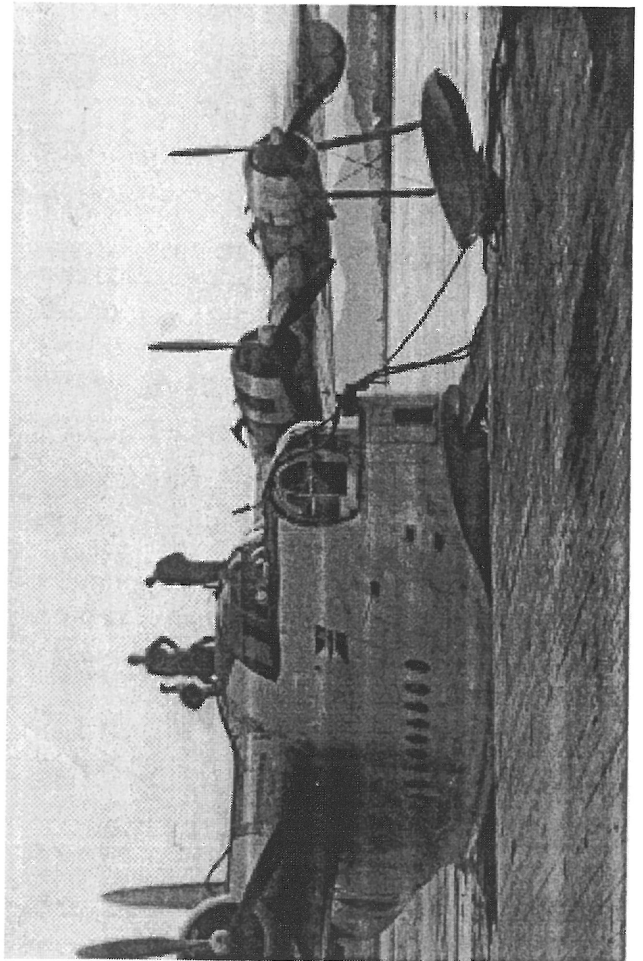
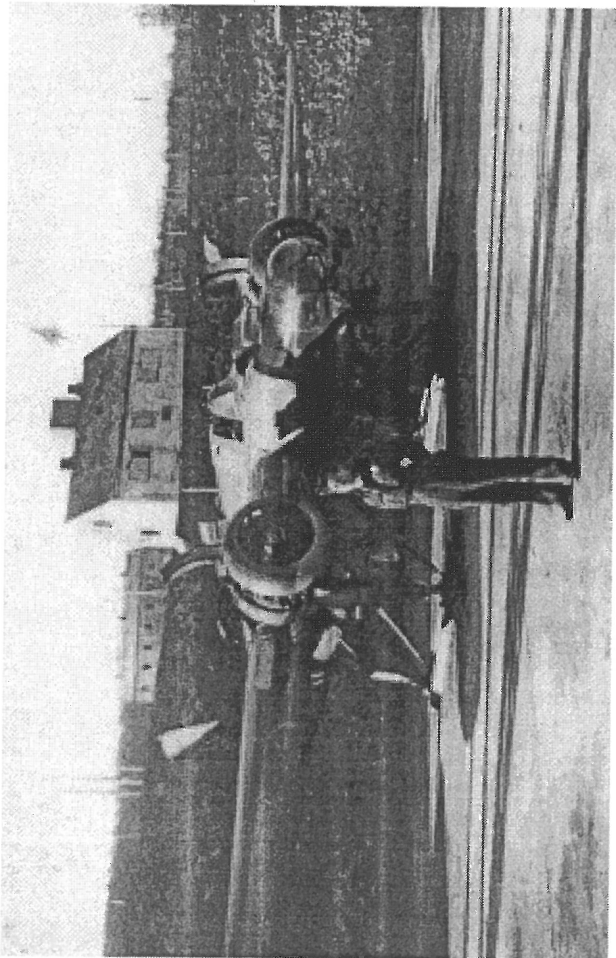
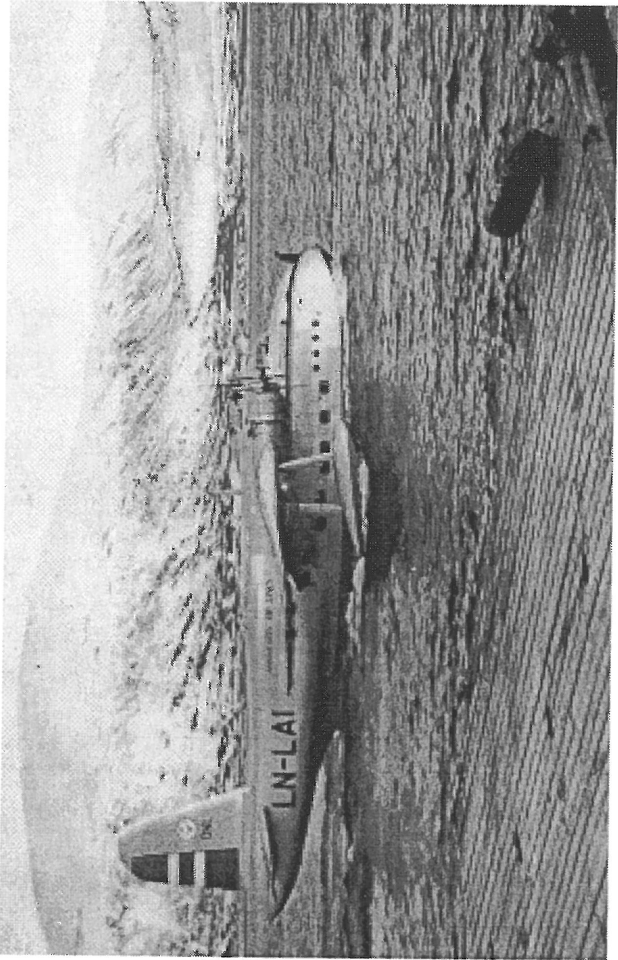


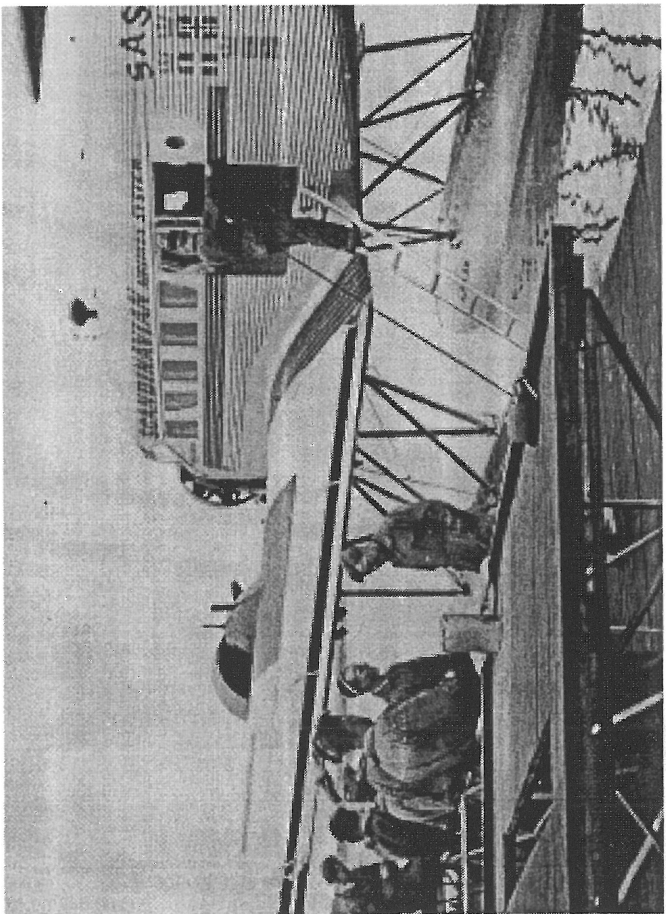
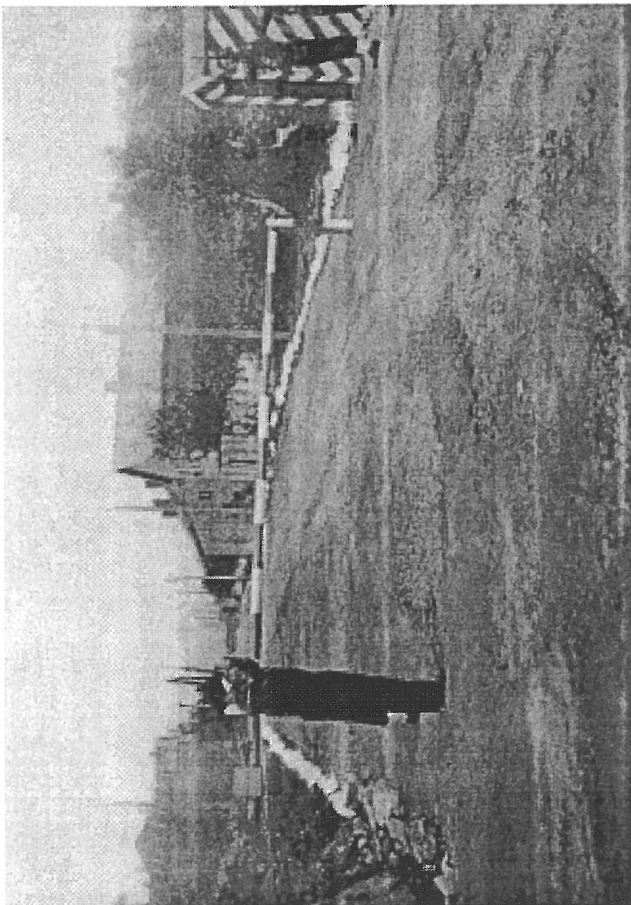
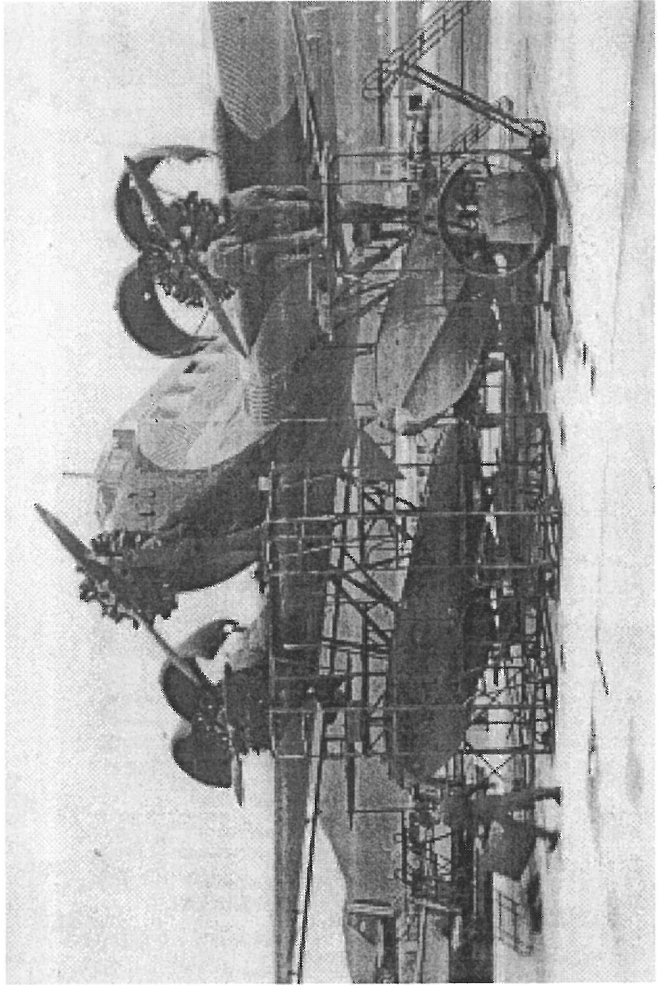
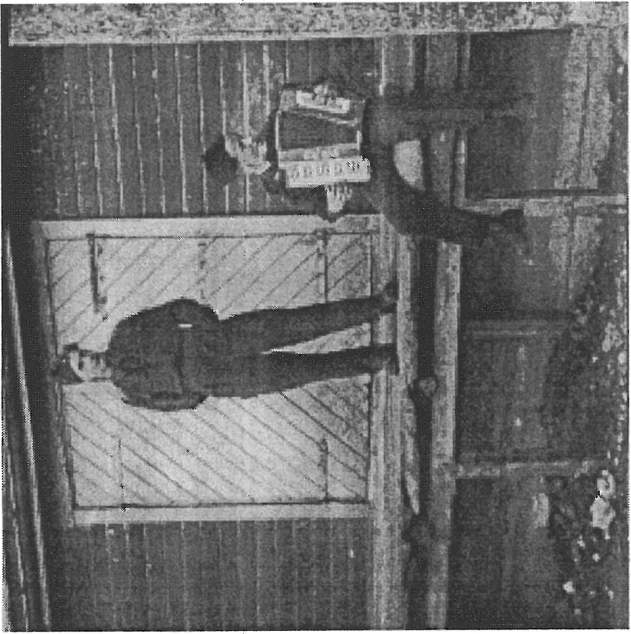
# Splintmuren ble bygget av russerfanger

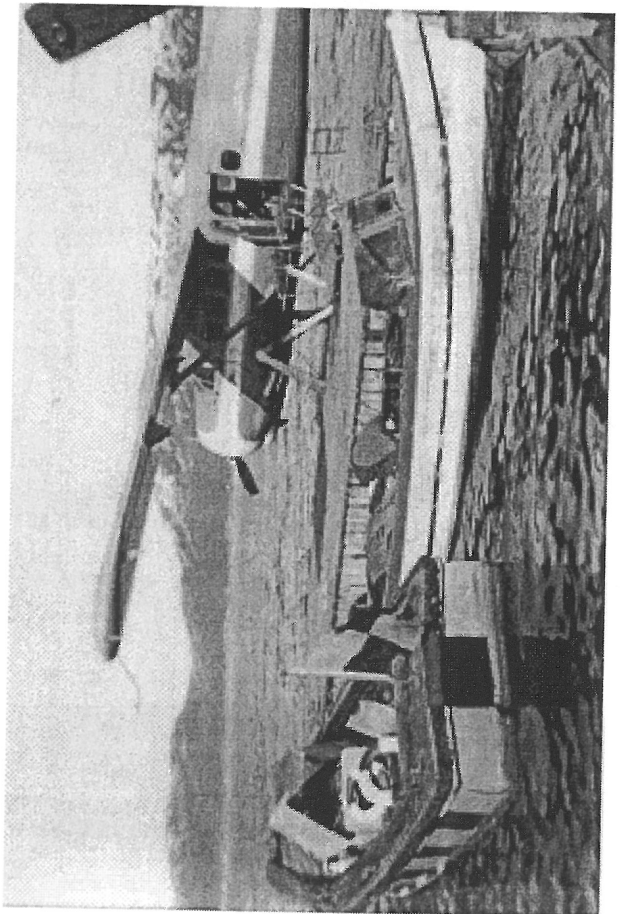
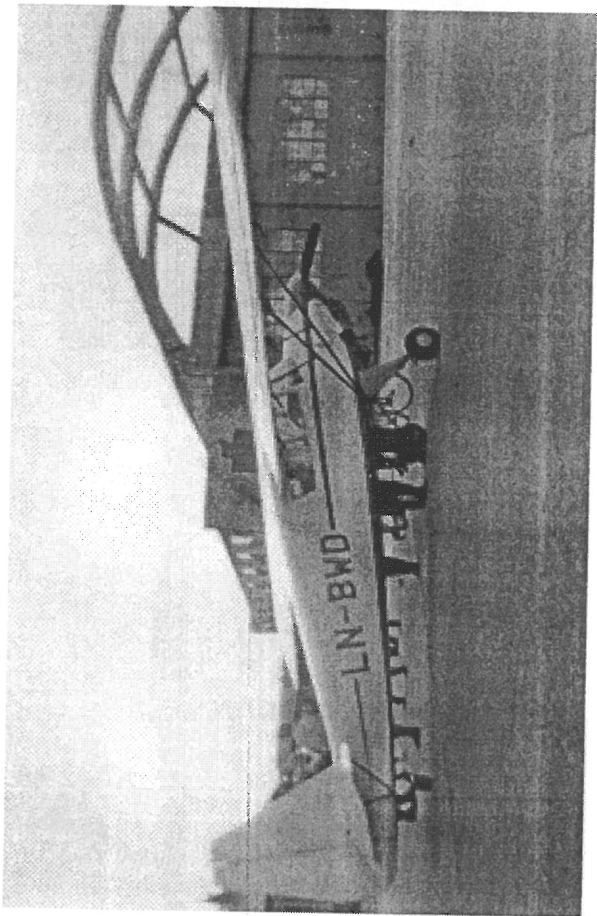
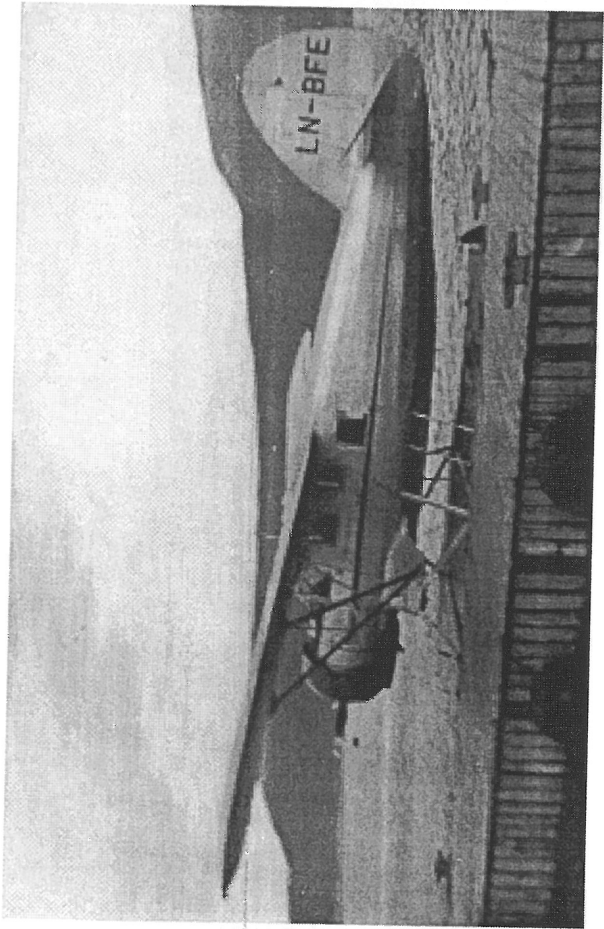


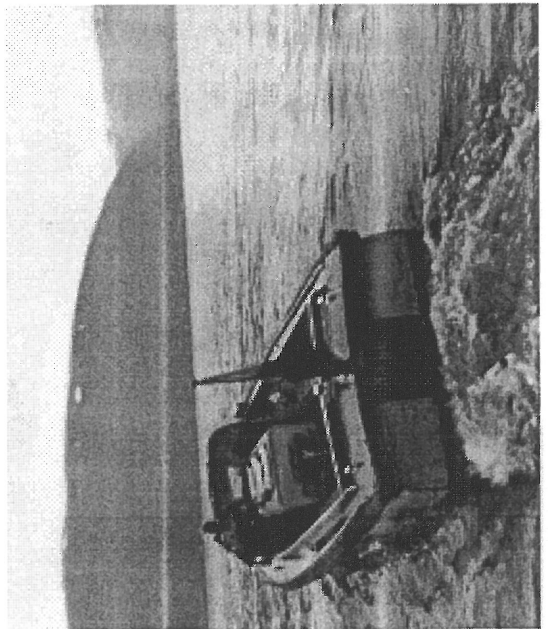
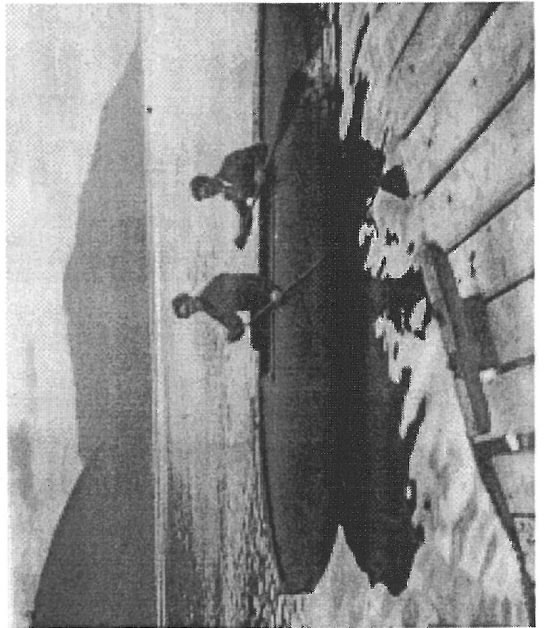
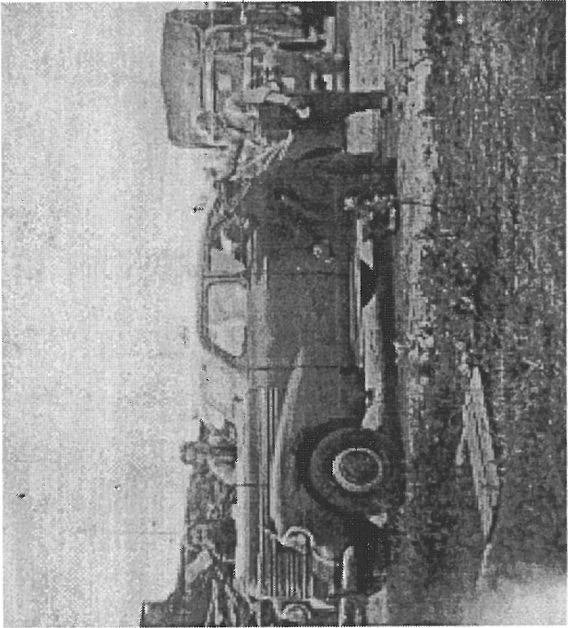
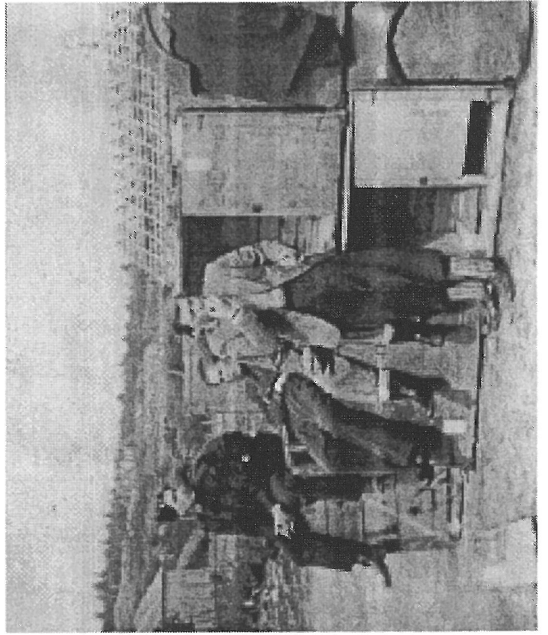
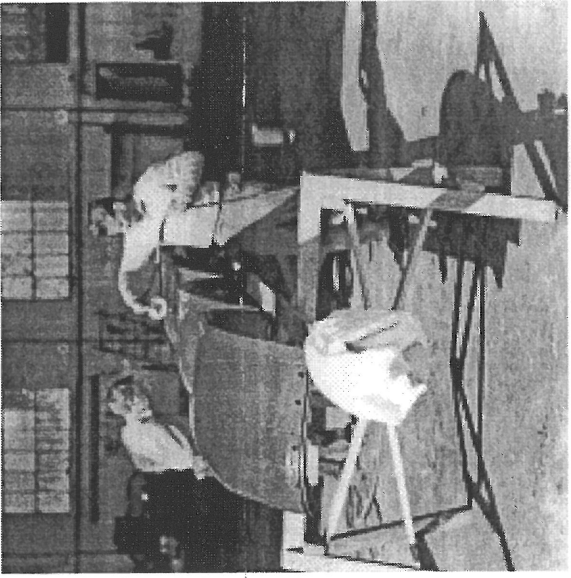


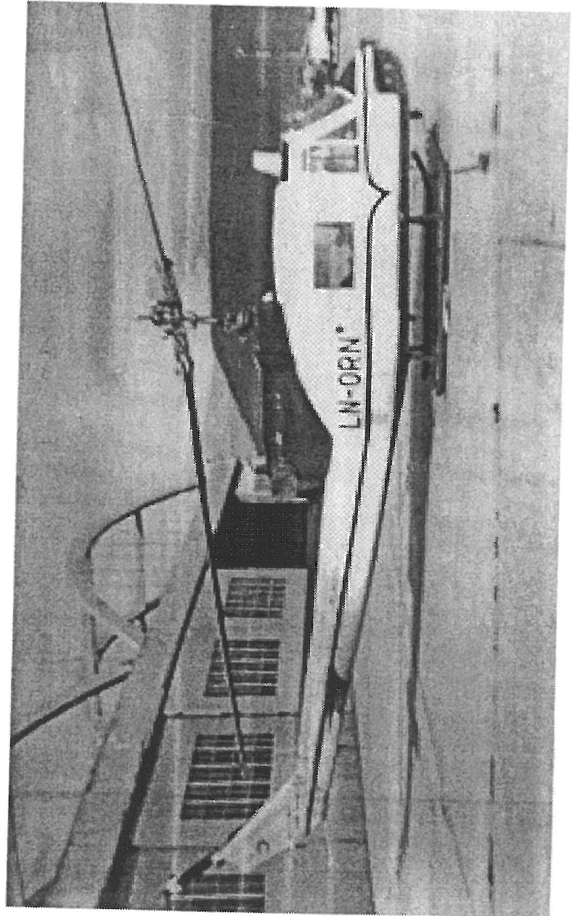
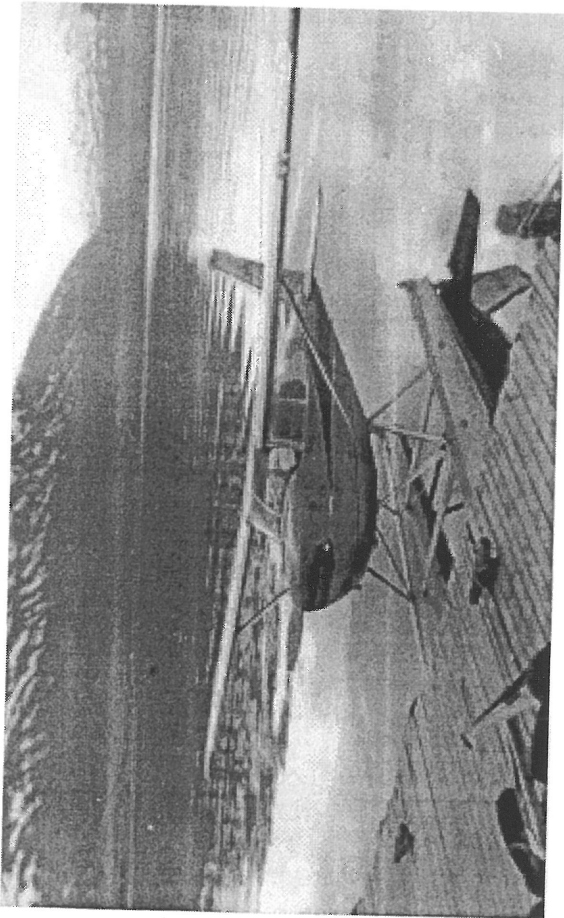
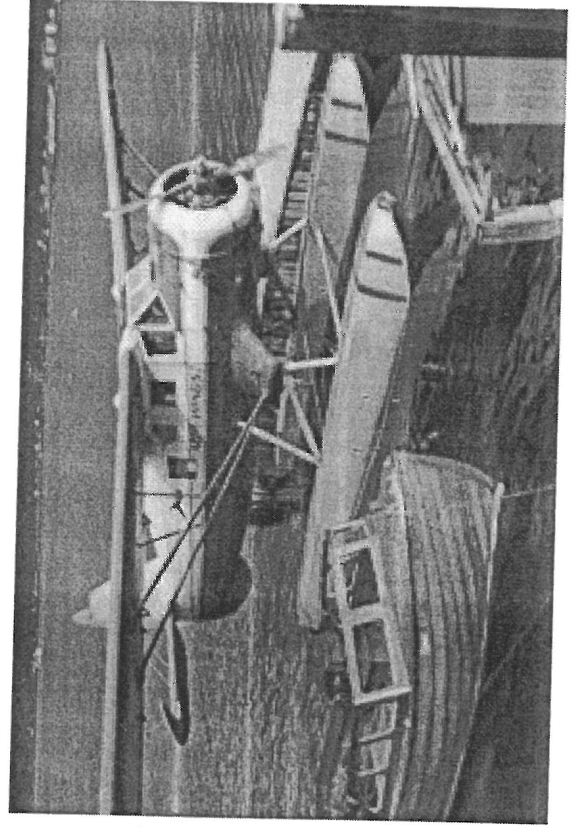
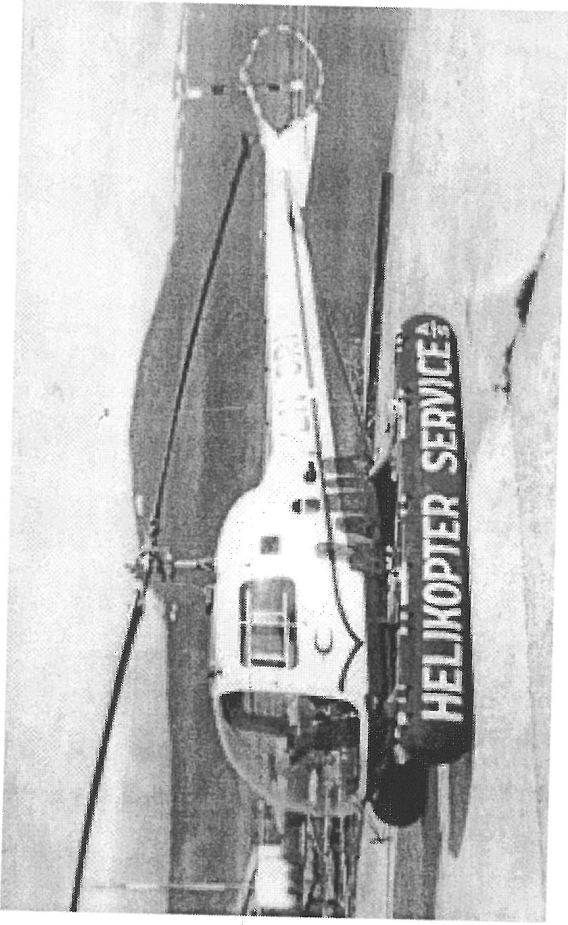












63  
200









