



FOR OUR CHILDREN  
HJELLER

3 NEXT  
AIRPORT  
GENERATIONS

IN THE



OF SCANDINAVIA



Regjeringens kulturminnemelding vil i 2020 «være grunnlag for en diskusjon i Stortinget om framtidens kulturminneforvaltning og dens betydning for samfunnet».

«I meldingen vil regjeringen også legge fram forslag til nye nasjonale mål på kulturminnefeltet».



➤ **VAMPIRE:** I 2019 er det 70 år siden første jetjagerfly landet på Kjeller. Dagen etter at den nye rullebanen var ferdig anlagt og godkjent, kunne Vampire B-AT lande 22. oktober 1949 sammen med Mosquito og Loadstar fra Gardermoen. Bildet over er tatt i 2012.

↑ **DISPLAY:** Lars Ness i Bücker Jungmann LN-ESS over Øyeren i 2011, en av de mest erfarne oppvisningspiloter innen warbirdmiljøet internasjonalt. 30. januar 2019 ble det offisielt at Norwegian Spitfire Foundation starter restaureringen av en historisk norsk Spitfire IX, PL258.









➤ **TAKEOFF:** Testpilot Anders Håkensen i DH82A Tiger Moth LN-ADC passerer LSK og Åråsen etter takeoff på bane 12 lørdag 10. august 2013.

INNSPILL til Regjeringens kulturminnemelding som forventes oversendt til Stortinget i 2020;

I 2018 har Riksantikvaren varslet oppstart av fredningssak for Kjeller. I den anledning har Flybataljonen som ny interesseorganisasjon for norsk luftfart tatt til orde for å frede hele det eksisterende arealet til dagens flyplass, som en enestående nasjonal og internasjonal kulturarv og kulturskatt.

Det vil innebære områdefredning etter kulturminneloven, av beskyttelsessonene, og som inkluderer en fredning av ytre flyveplass og eksisterende rullebane til aktivt bruk.

I innspill til Riksantikvaren har Flybataljonen begrunnet at omfanget av fredningen i areal bør bli betydelig oppjustert gjennom fredningsprosessen i forhold til fremlagt utkast, og at flere vurderinger tas for å sikre at dette skjer.

Kjeller flyplass utgjør en enestående luftfartshistorisk kulturarv og bør for hele verdenssamfunnet bevares til aktiv bruk i sin helhet. Potensialet er stort for en videreutvikling av flyplassen som attraksjon og verdifull infrastruktur. En fredning av hele flyplassen åpner for mulighetene til å videreutvikle Kjeller som en motor for utviklingen av regionen Romerike og som vil styrke kunnskapsmiljøene i området.

En bevaring og fredning av hele Kjeller flyplass er et ansvar vi har på vegne av neste generasjoner, og vil være i samsvar med oppropet i det europeiske kulturarvåret 2018\*.

\* <http://www.europanostra.no>

«Europas kulturminneår 2018 markerer et vendepunkt i Europas stadig økende kulturarv-bevegelse. [...] Tidspunktet for handling er nå!»





➤ **AKRO:** Gudmund Lille-Nælum tok akroutsjekk på Kjeller før han fortsatte med utdanning som pilot i Luftforsvaret.

↑ **GLEDE:** Barnehagebarn og ansatte fra Krabat barnehage stortrives på Kjeller.

➤ **INSPIRASJON:** Kjeller flyplass er en av de største og viktigste inspirasjonsparkene vi har i Norge. Her RR232 «RAB» i norske farger i 2016.

### Dette begrunnes i følgende:

Områdets verneverdier synes ikke å ha blitt tillagt stor nok vekt så langt i prosessen. De luftfartshistoriske kulturverdiene på Kjeller er lite kjent utenfor rekkene til de militære og flyinteresserte.

Taktiske og teknisk avdeling i Hærens flyvevesen ble opprettet året etter at Kjeller ble innviet med de første flygningene 21.-22. september 2012.

Taktisk avdeling/Søndenfjeldske Flyveavdeling (SFA) ble etablert på den ytre flyveplass i årene fra 1913-1918 og ble utvidet til Flybataljonene på midten av 1930-tallet. To 100 meter lange parallelle hangarer kalt Hundremeteren ble bygget i 1917 og tatt i bruk i 1918. Omfattende dokumentasjon hos Luftforsvaret, FLO og Kjeller Flyhistoriske Forening (KFF) vitner om en stor aktivitet i området som i dag kalles Småflyhavna, både på bakken og i lufta.

Kjeller flyplass er unik med tanke på autensitetsverdi, miljøverdi, identitetsverdi (og symbolverdi) og biotopverdier – tilknyttet myrområdene ved rullebanen.

Den ytre flyveplass (DYF) var arnested for norsk luftmakt og Luftforsvaret. Som forsvarsverk utgjorde SFA/Flybataljonene nasjonens luftmakt i årene fra 1913 til invasjonen 9. april 1940. Den ytre flyveplass på Kjeller representerer i så måte en kulturarv som er enestående i norsk historie, hvor selve oppstarten av Luftforsvaret fant sted. Betydningen av dette området i historisk sammenheng er lite kjent, noe Riksantikvarens utkast til fredningsforslag for Kjeller flyplass som ble lagt fram 4. oktober 2018 også bærer preg av.

Anekdoteverdi, bruksverdi, samt pedagogisk verdi er og vil også bli gjeldende for dette spesielle området framover.

«Kjeller flyplass kan bli og skal bli et nasjonalt og internasjonalt fyrårn knyttet til norsk luftfartshistorie».

Styreleder  
Per Harald  
Grue i Norges  
Kulturminnevern  
under åpningen  
av Flydagen på  
Kjeller 3. juni  
2018





➤ **FLYDAGEN:** Flydagen på Kjeller ble arrangert for 30. gang i 2018. Her et bilde fra 2011.

↑ **FILMFESTIVAL:** TopGun med Tom Cruise var hovedattraksjon da Filmfestivalen AERO ble arrangert på Kjeller for første gang i 2018.

Kriteriene for vern av flyplassen overlapper med kriteriene for vern av flyplassen som kulturlandskap. Det handler med andre ord om et historisk og særpregget landskap i et stadig ekspanderende urbant miljø. Kjeller er en «grønn lunge», et levende flyhistorisk museum og springbrett for et av Norges største forsknings- og innovasjonsmiljøer.

Norges Kulturvernforbund vil sikre at «Kjeller flyplass kan bli og skal bli et nasjonalt og internasjonalt fyrtårn knyttet til norsk luftfarthistorie». Som arnested for norsk flygning har Kjeller vært sentral i pionértiden og etableringen av norsk luftfart, luftsport og luftmakt.

Norsk Luftseiladsforening inviterte til «Landsinnsamling til Luftflaate» i 1912 og finansieringen av Hærens to første fly av typen Maurice Farman Longhorn MF.7, en lastebil og øvrig utstyr til oppstart av flyoperasjoner. Første treningsflygninger på Kjeller fant sted 21. september 1912 med oppvisninger påfølgende dag.

De første to årene fra 1912 til 1914 ble Hærens flyvevesen og armeens flyveplass på Kjeller etablert og driftet med midler fra landsinnsamlingen og private bidragsytere i regi av Norsk Luftseiladsforening.

Roald Amundsen var som kjent første flyelev på Kjeller og tok landets første internasjonale flysertifikat (kalt 'Patent') 11. juni 1914. Flygningene på Kjeller gjorde det mulig for Roald Amundsen og hans besetninger å tenke nytt og utradisjonelt i kappløpet for å komme først til Nordpolen.

Det resulterte i dristige ekspedisjonsflygninger med Dornier Do J Wal N24 og N25 i 1925 og flygningen over Nordpolen natt til 12. mai 1926 med luftskipet Norge, første luftfartøy som fløy mellom Europa og Amerika over Arktis.

Regjeringen oppfordrer alle til å tenke nytt og være mer innovative, skape ny teknologi, nye løsninger og nye virksomheter som på sikt kan erstatte deler av dagens oljeinntekter.



«Kjeller Flyhistoriske Forening (KFF) ble stiftet i 1994 og har som mål å ivareta unike luftfartshistoriske verdier på Kjeller, samt etablering av et bedriftsmuseum for Luftforsvaret Logistikkorganisasjon/FLO Kjeller og Flyfabrikken/AIM Norway».

I 2019 feirer Kjeller flyplass 107 år og 70 år med jetjagerfly! Flydagene/Kjeller Airshow arrangeres 16. juni 2019. Foto: Forsvaret/FLO Kjeller/KFF







Allerede som første flyelev på Kjeller var målet for Roald Amundsen klart. Han var overbevist om å utnytte flygningens muligheter for å komme først til Nordpolen. 12 år etter de første flygningene på Kjeller lyktes han med dristige planer og en stor porsjon heltemot.

Polpunktet ble passet 12. mai 1926 kl 02:20 og et norsk, italiensk og amerikansk nasjonalflagg ble kastet ned mot isen. Det var første gang et luftfartøy gjennomførte en flygning mellom Europa og Amerika over Arktis. Etter 72 timers flygning under delvis dramatiske forhold krasjlandet luftskipet ved Teller i Alaska.

Det var 25 år etter at Roald Amundsen og hans besetninger hadde erobret Sydpolen. Roald Amundsens personlighet og meritter inspirerte nasjonale storheter som Bernt Balchen og Thor Solberg, for å nevne et par av flypionerene som med innsatsen før og under 2. verdenskrig skrev seg inn i flyhistorien.

Før, under og etter 1. verdenskrig 1914–1918 vokste aktiviteten på Kjeller betydelig, med store utvidelser i areal samt etableringen av nye hangarer og andre bygg. Store deler av datidens flyplassområde ble tatt i bruk som landingsplasser, som var vanlig med flytyper på 1920- og 1930-tallet.

«Flyplassen Kjeller ble utvidet og stelt; i september 1935 var den blitt 1000 m lang og 800 m bred», skriver Vera Henriksen i Luftforsvarets Historie Bind 1 «Fra opptakt til nederlag».

Flybataljonen mener en bevaring av Kjeller bør innbefatte dagens lengde på rullebanen for å sikre aktiv bruk av kulturarven og samtidig gi plass til videreutvikling av området på flyplassens premisser. En forkorting av lengden

Nå kan Kjeller flyplass bli en test om våre politikere har evnen til å tenke nytt, og se nye muligheter, eller fortsetter å holde fast i tidligere LSK-triangel-«drømmer» med storstilt utbygging av boligblokker midt på den nest eldste flyplassen i verden – en uerstattelig verdensarv.

➤ **BIRDDOG:** Niels Mykleby flyr Cessna Birddog – et av våre populære og sjeldne veteranfly på Kjeller.

↑ **LANDING:** Jan Mayen og Kjeller har Norges to eneste feltflyplasser i Forsvaret. Rullebanen på Kjeller ble anlagt i 1949, og var ferdig anlagt og godkjent dagen før Vampire B-AT landet 22. oktober. Landingen markerte starten på jetalderen på Kjeller.





på rullebanen vil dessuten føre til tilsvarende redusert sikkerhet. De fleste hovedsteder i Europa har sentrumsnære flyplasser. Kjeller flyplass har i alle år hatt og har fortsatt stor betydning for utviklingen av kunnskapsmiljøer lokalt, regionalt og nasjonalt.

Enkel tilgang til en rullebane med tilstrekkelig lengde, og som ikke er til hinder for annen trafikk på en hovedflyplass som Gardermoen, er en reserve også for landets sikkerhet og beredskap. Dette er forhold som naturlig bør tillegges vekt i en verne vurdering, og hensynstas på samme måte som NVEs flomsonekart over flyplassområdet i aksen mellom Nitelva og Leira.

Begrepet sjeldenhet er unektelig gjeldende for Kjeller i flere sammenhenger. Flyplassen har i snart 107 år vært vært en viktig base for Luftforsvaret, landets sikkerhet og beredskap. Historien til Kjeller er preget av drømmer, dristighet, mot og innsatsvilje. Kulturminner fra annen verdenskrig har fram til i dag sjelden oppnådd den historiske verdi og status de fortjener.

Den ytre flyveplass (DYF) fra 1916 var som baser for taktisk militær flygning med hovedflyverkstedet, også kalt Ole Reistad-hangaren. Området var et prioritert mål for amerikansk bombeangrep 18. november 1943 og fikk betegnelsen 'Target B' under det britiske bombeangrepet 29. april 1944.

Som bevaringsverdige kulturminner i tilknytning til Kjeller flyplass kan nevnes en sjøflyhavn ved Nitelva (Kjeller Vest), tidlig anlagt i enden av dagens rullebane, landingsbaner og treningsområder ved både den indre og ytre flyveplass, bunkere, bevarte bombekratre ved den såkalte «månetoppen», mitraljøsestillinger, antiluftvern-posisjoner og sågar flere fangeleirer. Spor etter dette finnes fremdeles innenfor og utenfor flyplassen.

Flere partier og politikere lokalt har markert seg sterkt for en storstilt byutvikling av Kjeller flyplass. Det har ikke manglet på gode anledninger og invitasjoner for å tilegne seg kunnskaper og historisk innsikt om den enestående luftfarts-historiske kulturarven på Kjeller.

➤ **DEN YTRE FLYVEPLASS (DYF):** Den ytre flyveplass (DYF) med Hundremeteren og Ole Reistad-hangaren var arnestedet for norsk luftmakt, i samme område som i dag kalles Småflyhavna.

↑ **FIESELER STORCH:** Tor Nørstegård med 'First Flight' med Fieseler Storch LN-WNS 7. oktober 2017 på Kjeller flyplass.



Kjeller flyplass er verdens nest eldste flyplass med med kontinuerlige flyaktiviteter i over 106 år. Kjeller flyplass er arnestedet for norsk flygning og norsk militær luftmakt.

«Landsindsamling til luftflaate» ble i 1912 initiert av Norsk Luftseiladsforening for innkjøp av to fly av typen Maurice Farman MF.7 Longhorn. Flyene ble innkjøpt før etablering av Hærens flygevesen i 1913.



➤ **STORFLOM:** Kjeller flyplass var de første årene stadig utsatt for flom, her under en storflom i 1920 like etter at Hundremeteren (ses helt til venstre) og de 10 flyskurene (inntil Fetveien midt på bildet) til Flyskolen tilhørende Hærens flyvevesen var bygget og tatt i bruk. Foto: Forsvaret/KFF.





➤ **F-16:** Testpilot for F-16 og F-35 på Kjeller, Eskil Amdal, fløy som oppvisningspilot på Fighting Falcon F-16 686 i løpet av 2012 – 100-årsjubileumsåret for norsk luftfart og luftmakt.



➤ **TAKTISK TRENING:** Taktisk trening på bakken var vanlig før pilotene ved Flyskolen og Flybataljonen ved Hærens flyvevesen gjorde seg klare til å ta av.

Til sist kan nevnes behovet for bevaring av etterkrigstidens og nyere tids kulturminner, herunder bygninger, landingsflater, rullebane og taksebaner med tilhørende installasjoner og objekter.

Den omfattende flyaktiviteten på Kjeller før, under og etter 2. verdenskrig bidro til en sterk utvikling for forsknings- og teknologimiljøene på stedet. Virksomheten på Kjeller gjennom flere tiår har hatt en enorm betydning for utviklingen av dagens luftforsvar.

Dette viser et stort behov for å ta en samlet vurdering av de nasjonale verneverdier knyttet til flyplassen og som naturlig kan inngå som konkrete eksempler i Regjeringens kulturminnemelding til Stortinget.

Det blir for omfattende å ta med underliggende temaer og detaljer til de overnevnte vernepunkter i dette innspillet. En ytterligere presisering av vernepunktene i dette innspillet kan legges fram.

#### Andre synspunkter og løsningsforslag:

For å skape attraksjoner med kulturhistoriske verdier bør fredede bygninger og arealer på Kjeller i størst mulig inngå i en helhet. En videreutvikling av området bør skje på flyplassens premisser, til beste for våre neste generasjoner.

Se seksjonen DEL 3 Prosjekt 'Restart Kjeller' med arkitekttegninger til Ole A. Krogness og kartillustrasjonen «Restart Kjeller» som er basert på kronikken til journalist og forfatter Cato Guhnfeldt i Aftenposten 25. november 2018 der han oppfordrer til å tenke nytt om framtiden til Kjeller flyplass.

Flyplassområdet bør ivareta sammenhengen mellom de ulike deler av flyplassen og det åpne landskapet.

«Rittmester Henrik Thaulow var den første som kom i luften (i 12 minutter) på Kjeller, og det skjedde lørdag 21. september 1912. Løytnant Sejersted fikk også en tur, og deretter tok Thaulow flere småturer, og han avsluttet med søndagens begivenhet da han som den første norske flyver tok en flytur over hovedstaden og Bygdø Kongsgaard».

Kilde: Oberst Knut Kinne





↑ **F-16:** Testpilot for F-16 og F-35 på Kjeller, Eskil Amdal, fløy som oppvisningspilot på Fighting Falcon F-16 686 i løpet av 2012 – 100-års-jubileumsåret for norsk luftfart og luftmakt.

↗ **DEN YTRE FLYVEPLASS:** Taktisk avdeling og seinere Søndenfjeldske Flyveavdeling (SFA) ved Hærens flyvevesen ble i 1935 utvidet til Flybataljonene med jagevinger, speidevinger og bombevinger som opererte over 30 fly fra Den ytre flyveplass (DYF) på Kjeller Aerodrome.

En bevaring av eksisterende rullebane vil sikre at aktivitetene ved den indre og ytre flyveplass kan videreutvikles til å bli et opplevelsessenter og en inspirasjonspark for hele landet, med operativ drift av et levende flymuseum sammen med en levende historisk flyplass.

Slik vil det være mulig for flyklubber og organisasjoner på Kjeller å opprettholde mye av sin drift, sitt virke, med aktiv og variert bruk av kulturminner. Det gir en bærekraftig og langsiktig bruk i form av et nasjonalt opplevelsessenter og kulturelt «fyrtårn».

En bevaring av hele Kjeller flyplass er i overenstemmelse med innspillet fra seksjon for kulturminnevern i Akershus fylkeskommune som ble oversendt til Riksantikvaren 28. november 2018.

Et levende flygende museum med dagens lengde på rullebanen vil opprettholde sikkerheten og gi grunnlag for etableringen av veteranflysenter, luftfartøyvernsenter og et nytt nasjonalt senter for elektriske/hybride fly og framtidige luftfarkoster.

Gjennom nytekning og gode samarbeidsløsninger kan det skapes solide økonomiske rammebetingelser og et stort synergipotensiale, også på tvers av fagmiljøer og landegrenser. Dette åpner for nye muligheter for universitets- og kunnskapsmiljøer med økt satsing på forskning og innovasjon.

Egne arbeidsgrupper bør etableres for å studere hvilke løsninger som velges for vern og bruk av historiske flyplasser både i Norge og andre land.

Vår konklusjon: Hele det eksisterende flyplassområdet på Kjeller bør fredes.

«Kaptein Sem-Jacobsen var da på feltmanøveren, og han kom først til Kjeller onsdag 25. september (og satte skandinavisk høyderekord og distanserekord). Etter middagspause (og telegramutveksling) fortsatte Sem-Jacobsen over Oslo mot Bygdøy kongsgård, 'hvor han landet elegant utenfor hagegjerdet på kongsgården'. Sem-Jacobsen fortsatt så til Skaugum, for å hilse på Wedel-Jarlsberg og takke for gaven. Og her ble det gjestebud og to overnattinger».

Kilde: Oberst Knut Kinne





➤ **MOTH 125 «JUUL»:** 26. mars 2019 er det 90 år siden DH60M Moth med byggenummer 711-800 rullet ut fra de Havilland-fabrikken i Stag Lane i England og sendt til Melbourne. Verdens første serieproduserte Metal Moth fikk registrering VH-UKC i mai 1929, samme år som det vant i The Western Australian Centenary East-West Contest som gikk tvers over hele Australia mellom Sidney og Perth. Bilder over fra arrangementet til Kjeller Flyhistoriske Forening (KFF) med «roll-out» av DH60M 9. mai 2017; Jan Bratland (fra venstre), Dag Ove Christoffersen, Rik Kolff, Juul Furulund og Helge Storflor.

### Konklusjon:

Vår konklusjon; Hele det eksisterende flyplassområdet på Kjeller bør fredes. Flybataljonen støtter Riksantikvarens uttalelser som innleder ny praksis der forhold knyttet til bevaring av kulturarven må prioriteres høyere og initielt inngå i planleggingsprosesser, såvel lokalt, regionalt som nasjonalt.

Vi gir også vår oppslutning til innspillet fra Seksjon for kulturminnevern i Akershus fylkeskommune hvor de betegner forslag om bevaring og fredning av bare halve rullebanen som en «risikabel strategi», og hvor de tar til orde for å beholde et samlet flymiljø på Kjeller flyplass også i framtiden.

En fredning i form av oppstykkning av området vil være lite gunstig for en samlet utvikling av flyplassområdet hvis målet er å styrke attraksjonsverdiene og den museale aktiviteten i kombinasjon med operativ drift.

Kjeller flyplass utgjør en verdensarv med kontinuerlige flyaktiviteter i snart 107 år, med enestående historie, store mengder med materialer og dokumentasjon som kan ivaretas og bearbeides til formidling.

En fredning av Kjeller flyplass er mulig takket være Forsvarets omfattende aktiviteter på området. Flyplassen fremstår som et spennende autentisk, kompakt og intakt miljø».