



INNSPILL TIL NY KULTURMILJØLOV: VERN AV LUFTFARTØY, OG BEVARING AV KJELLER SOM LUFTFARTØYVERNSENTER

Vi anser en ny Kulturmiljølov som et viktig grep for vern av luftfartøy, og da spesielt operative historiske flymaskiner, kulturmiljøet og kulturminnene.

En ny kulturmiljølov må sikre luftfartens kulturminner og kulturmiljøet rundt disse og fange opp bredden av engasjement for vern av ulike kulturminner sett i sammenheng og som elementer i et helhetlige miljø.

1. Innledning

Luftfarten er forholdsvis ung i Norge (Kjeller ble etablert som første flyplass i 1912). Luftfartshistorien kan derfor bevares som en kontinuerlig historie tilnærmet fra begynnelsen. Luftfarten har på kort tid utviklet seg til å bli en forutsetning for vårt moderne samfunn og historiske luftfartøy er representanter med en helt spesiell nasjonal, kulturhistorisk verdi. Historiske flygende luftfartøy kan på en illustrativ måte formidle denne utrolige utviklingen til kommende generasjoner. Dette finnes allerede på Kjeller flyplass i dag. Kjeller flyplass er «norsk flyvnings vugge».

Kjeller flyplass har landets største miljø av frivillige som gjennom ulike foreninger tar vare på flygende veteranfly. Pr. i dag er det ca. 30 historiske fly som er operative på Kjeller. Det er frivillige som ivaretar og viderefører den immaterielle kulturarven etter en rikholdig historie med fly-fabrikasjon og vedlikehold av flymaskiner på Kjeller. Kjellermiljøet er internasjonalt kjent for sin aktivitet og kompetanse rundt drift og formidling av landets flyhistorie og kompletterer det nasjonale Luftfartsmuseets formidling.

Frivillige har i dag en helt avgjørende rolle i å bevare vår materielle og immaterielle flygende kulturarv. Medvirkning og involvering med det frivillige og Kulturorganisasjonene bør legges til grunn for videre utvikling av Kulturmiljøloven.

Vernekategoriene bør revurderes. Luftfartøy vurderes i dag gjerne i bås med bevegelige kulturminner som biler og tog. Luftfartøy har en sterkere likhet, historisk sett, med fartøy. Luftfartøyvern må slik sett vurderes uavhengig av rullende materiell, og heller sees i sammenheng med vern av fartøy.

2. Vern av Luftfartøy

Luftfartøy, som har mange parallelle historiske aspekter med fartøy, er i dag ikke likeverdige i vernesammenheng. Luftfartøy kan i dag ikke fredes, hvis ikke slike samferdselsmidler regnes som inventar til et fast anlegg. Dette er en vesentlig mangel ved loven som Landsforeningen for Vern av Luftfartøy har tatt opp. En ny

Kulturmiljølov må ikke innrettes for å begrense omfanget, men heller inkludere, etter faglig vurdering og analyse sett i en historisk kontekst

Et viktig element av vår samferdselshistorie kan gå tapt hvis ikke slikt materiell fredes og med mulighet til anerkjennelse av statlige tilskudd. Det sees i dag også for lite på sammenhengen mellom sektorene og deres betydning ift. hensynet til vern av historie. Vernespørsmål som havner mellom sektorene, hvor militære og sivile vernehensyn er fragmentert, er ikke sikret godt nok. Kunnskapen hos vernemyndigheter må reflektere et tidsspenn som dekker all samfunnsutvikling, samferdselshistorie, industrihistorie og forsvarshistorie.

3. Verdi

Kulturmiljøloven må hjemle luftfartøy og objekter av særlig kulturhistorisk verdi, slik som bygninger, anlegg, områder og steder. Kulturminnene bør ha en typekategori hvor verneterskel er hentet fra en analyse og strategi for bevaring gjennom en verneplan. Kulturmiljøloven bør derfor angi viktige verneverdier enkeltvis, kombinert eller samlet, som kan begrunne fredning eller annet vern. Fagfolkene i kulturmiljøforvaltningen med støtte i akademia bør utarbeide fagverdiene med støtte i frivilligheten. Vi mener at utvalget bør legge dette som en metodikk i forvaltningen.

a) Verneverdi

Denne verdien har en nær sammenheng med sjeldenhet/autentisitet og representativitet. I vern av luftfartøy er det også et vesentlig element i ivaretagelse av immateriell kulturarv, hvor også vern av et fast kulturminne/miljø kan begrunnes med å sikre unike håndverks-, kunsthåndverks-tradisjoner, teknisk og industriell metode og praksis. Den immaterielle kulturarven er et vesentlig element som må sikres og inkluderes i vurdering av vern av objekter, og kan best ivaretas i et luftfartøyvernsenter.

b) Formidling og opplevelser

Levende luftfartøy representerer et betydelig potensial i formidling og opplevelser, og bør sammenlignes med modeller for Fartøyvernet. Nettopp gjennom bruk ivaretas den genuine tekniske, operasjonelle og kunnskapsmessige originaliteten. Gjennom et nasjonalt luftfartøyvernsenter for flyvende historiske fly vil dette kombineres slik som på Kjeller Flyplass allerede i dag.

b) Bruksverdi

Bruken av et luftfartøy ivaretar autensitet nettopp gjennom å holde Luftfartøyet Luftdyktig slik det originalt var bygget og innrettet (luftfartsmyndighetskrav). Ved bruk vil luftfartøyene gi rom for opplevelser og formidling, men også fortløpende ivareta kunnskap og kompetanse i operasjon, vedlikehold og bidra til dokumentasjon av historie.

4. Forvaltning

Kulturmiljøfeltet bør se lovens intensjon og rammebetingelser i et miljøperspektiv som bla ivaretar fremtidig «Vern gjennom bruk». Nasjonale hensyn må evt. gå foran direktiv fra EU, for å sikre fortsatt levende kulturminner for fremtiden.

Når det gjelder vern og bevaring av Luftfartøy bør disse også ivaretas spesielt slik at moms, toll og avgifter generelt fritas der bevaring er forankret gjennom verneplaner og «vern gjennom bruk». Berettigelse til kulturmidler er ett element, avgiftsreduksjon for historisk formidling og fortsatt bruk, vel så viktig.

Regler for import og eksport må også ivareta at objekter, deler, materiell, dokumentasjon og kunnskap kan krysse landegrensene ifm. restaurering, formidling og opprettholdelse av Luftdyktighet og kvalitet.

5. Betydningen av bevaring av et eksisterende Kulturmiljø

Riksantikvaren har foreslått Fredning av Kjeller flyplass som et kulturminne.

Begrunnelsen for dette er:

« Kjeller flyplass utgjør et meget verdifullt kulturmiljø og som viser viktig samferdsels , teknologisk, sikkerhetspolitisk og militærhistorie. Ved Kjeller flyplass kan en følge utviklingen fra de første fly forsøkene, og gjennom alle tekniske, politiske og organisatoriske endringer i norsk militær flygning fra 1912, til dagens høyteknologiske virksomhet. Kjeller flyplass er med sin kontinuerlige drift siden tidlig 1900 – tall og høye alder en av verdens eldste flyplasser.»

Verneinteressene er ofte lite forenelige med andre statlige sektorers mål om effektivisering, arealutnyttelse, sikkerhet og inntjening. Vedlikehold av historiske luftfartøy krever stor kunnskap innen flere fagområder og dette er kunnskap som forsvinner hvis det ikke tas grep. De frivillige som i dag har kompetanse på historiske luftfartøy, er i en høy alder. Disse frivillige er en viktig ressurs innen luftfartøyvernet, og rekruttering av frivillige forsvinner dersom det ikke tas grep for å sikre en forsvarlig bevaring av miljøet rundt luftfartens få kulturminner. Den materielle og immaterielle kulturarven kan sikres varig ved at det formelt etableres et luftfartøyvernsenter på Kjeller.

• *«Et luftfartøyvernsenter har som oppgave å ivareta, bevare, samle erfaring og kunnskap, bygging, restaurering, vedlikehold og drift av flygende veteranfly. Disse oppgavene utføres allerede i dag av et korps av frivillige som til sammen har bred flyfaglig kompetanse. «*

6. Målsetting:

Kjeller Luftfartøyvernsenter etableres som kompetansesenter for flygende veteranfly.

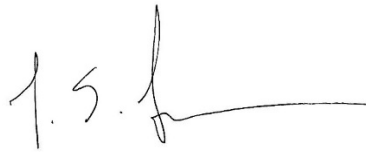
- At det basert på faglige og historiske vurderinger i Kulturmiljøloven gis mulighet for vern til et antall historiske luftfartøy som speiler norsk luftfartshistorie jfr. Verneplanen, og at disse innføres i et register
- At det fremtidig også avsettes ressurser til statlig kulturminneforvaltning av historiske luftfartøy.
- At det etableres en sektorovergripende ansvarsfordeling og koordinering mellom statlige aktører slik at flygende luftfartøy gis rammevilkår som reflekterer sjeldenhet og historisk betydning.

7. Konklusjon

Det er i dag flere faktorer som truer bevaringen av de flygende kulturminnene. En lovendring forventes å ivareta nødvendige endringer siden etableringen av Kulturminneloven i 1978, og reflektere et endret behov for bevaring av Kulturminner og Kulturmiljø for «Vern gjennom bruk». Det er spesielt relevant å se dette i lys av eksisterende ordninger som for fartøyvernet og sine fartøyvernentre. For å bevare våre flygende historiske luftfartøy og kulturmiljøet som ivaretar disse, er det nødvendig med en funksjonell, overordnet strategi slik at et utvalg av de luftfartøyene som skal representere vår flyhistoriske kulturarv blir bevart for de generasjonene som kommer etter oss.



Finn Terje Skyrud
Leder
Kjeller Flyhistoriske Kulturpark(KFK)



Morten S. Haave
Generalsekretær
Landsforeningen for luftfartøyvern(LFL)