



**Kartlegging
av nyere tids kulturminner:
Krigsminner
og kald krigshistorie**

Kommunedelplan
for Ny Bydel

Rapport skrevet av Gudrun Mjaaland

2021

Innhold

Foto – og kartoversikt	3
1 Innledning	5
2. Historikk og begrep	6
3. Området før krigstid og flystasjon	10
4. Bodø som hovedflystasjon i etterkrigstid	14
5. Lokalteter innenfor planområde – Ny bydel.....	16
6. Verdivurdering og gjenbruk	43
7. Sammenfatning.....	43
8. Kilder	43
9. Kartpresentasjoner	45

- i. Foto på forsiden er tatt av undertegnede og ligger på Avinor sin eiendom.
- ii. Illustrasjonene/tegninger er brukt med tillatelse fra Thomas Lillevoll som har opphavsrett.
- iii. Foto inne på flystasjonen er godkjent og tatt av Forsvaret, de resterende fotoene i rapporten er tatt av undertegnede og ligger på Avinor sin eiendom.

Foto – og kartoversikt

Figur 1 VF bunker med to rom. Illustrert av Thomas Lillevoll.....	8
Figur 2 En Regelbau bunker med to mannskapsrom. Illustrert av Thomas Lillevoll	8
Figur 3 Ringstand. Illustrert av Thomas Lillevoll	9
Figur 4 En Regelbau type 632. Illustrert av Thomas Lillevoll	9
Figur 5 Første sykehus i Bodø oppført på Bodøgård ved Bodøsjøen i 1976. Kilde gamlebodo.no.....	10
Figur 6 Avmerking av Sefrak- bygninger (rød pil), Mostad gård. Kartutsnitt fra Askeladden.....	11
Figur 7 Kartutsnitt fra Askeladden - flyfoto som viser registrerte kulturminner i Bodøsjøen.	12
Figur 8 Kartutsnitt fra Askeladden - flyfoto som viser registreringer innenfor område for Ny Bydel. .	13
Figur 9 Oversiktskart over registreringer av anlegg og krigsminner - Ny Bydel.....	16
Figur 10 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.	17
Figur 11 Eldre skisse over Vasshaugen. Kilde Thomas Lillevoll.....	18
Figur 12 Kart med avmerkinger av bunkere og skytestillinger. Kilde: Thomas Lillevoll.....	19
Figur 13 Detaljkart over registreringer ved Rishaugen	20
Figur 14 Ringstand pansertårn, reg.nr 3 i kart. Foto: H.P. Lyngsnes.....	20
Figur 15 En regelbau type 621 med Ringstand.	21
Figur 16 Detaljkart over registreringer ved Hangåsen, området omfatter Anlegg 96.....	21
Figur 17 En bunker/konstruksjon, muligens brukt til vedlikehold av flymotorer.	22
Figur 18 En bunker med mannskapsrom, reg.nr 9. Foto Hans Petter Lyngsnes.....	23
Figur 19 Inngangsparti til bunker, reg.nr 9.	23
Figur 20 Detaljkart over registrerte krigsminner ved Galihaugen, reg.nr. 10-11, 21-24 og 38-39.	23
Figur 21 Bunker med igjen støpt inngangsparti, reg.nr. 11. Foto H.P. Lyngsnes.	24
Figur 22 Detaljkart over Vasshaugen, reg.nr 12-14 og 15-17.	24
Figur 23 En skytestilling med en 5 cm lavvett, reg.nr 13. Foto H.P. Lyngsnes.	25
Figur 24 Detaljkart over registrerte krigsminner, reg.nr. 18-20. Foto Hans Petter Lyngsnes.....	25
Figur 25 En bunker og MG Ringstand, reg.nr 22. Foto H.P Lyngsnes.....	26
Figur 26 En bunker og MG Ringstand, reg.nr 22.. Foto H.P. Lyngsnes.....	26
Figur 27 Oversiktsbilde av område ved Lakssvartosen hvor en tysk bunker ligger.	27
Figur 28 Detaljkart over Rishaugen med registreringer av krigsminner og hangar.....	27
Figur 29 Detaljkart over Hangar 9, reg.nr. 46 og område bak Hangar 9., reg.nr. 8-9, 34-37.....	29
Figur 30 Flyfoto fra 1946 over område med registreringer av bunkere og skytestillinger.....	29
Figur 32 Del av piperør tilhørende en bunke.	30
Figur 31 Inngangsparti av bunker, reg.nr 9. Foto: H.P. Lyngsnes.	30
Figur 33 Detaljkart over område med registreringer av bunkere og skytestillinger.	31
Figur 34 Øvingsbane for feltskyting. Foto H.P. Lyngsnes.	32
Figur 35 Flyfoto fra 1946 over område med registreringer av bunkere og skytestillinger.....	32
Figur 36 Rester av låvebru fra tidligere gårdsbosetning ved Hernes gårdene. Foto: H.P. Lyngsnes. ...	33
Figur 37 Detaljkart over Vasshaugen, reg.nr 15-17 og 40-44.	33
Figur 38 En dekningsgrop som ble benyttet av en soldat "enkelmanns hull". Foto H.P. Lyngsnes.	34
Figur 39 Flyfoto fra 1946 over område med registreringer av bunkere og skytestillinger.....	34
Figur 40 Rester etter et koblingspunkt for militært samband. Foto H.P.Lyngsnes.....	35
Figur 41 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.	36
Figur 42 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.	37
Figur 43 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.	38
Figur 44 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.	40
Figur 45 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.	41
Figur 46 Kart over bygninger ved den Bodø-lufthavn, området for Ny Bydel.	42

Figur 47 Kart over bygninger/sheltere og krigsminner - Ny Bydel (oversiktskart 1).	45
Figur 48 Kart over bygninger/sheltere, og krigsminner - Ny Bydel (oversiktskart 2).	46
Figur 49 Kart over bygninger/sheltere og krigsminner - Ny Bydel (oversiktskart 3).	46
Figur 50 Kart over bygninger/sheltere og krigsminner - Ny Bydel (oversiktskart 4).	46
Figur 51 Kart over bygninger/sheltere og krigsminner - Ny Bydel (oversiktskart 5).	46

1 Innledning

I planprogrammet for kommunedelplan for ny bydel blir det trukket frem at viktigheten med å legge til rette for en kompakt bydel med kort vei fra hjem, skole, arbeid og andre dagligdagse gjøremål. I forbindelse med dette arbeidet vil både kartlegging av nyere tids kulturminner og bruk av disse inn i områder med grønnstruktur være et viktig. Med tanke på at museet jobber for en bevaring Anlegg 96 og en fremtidig bruk av fjellhallen som et museum, vil en fri passasje med grønnstruktur mellom disse områdene være svært viktig i planarbeidet. Kartlegging av krigshistorie og aspekt rundt den kalde krigen vil derfor være sentralt i denne rapporten. Registreringsarbeidet i denne rapporten vil ta utgangspunkt i eksisterende data/kunnskap, enkelte befaringer av sentrale områder, samt samtaler med flere sentrale personer. Dette vil i hovedsak skje i samhandling med både Krigsmuseet og Norsk Luftfartsmuseum, samt befaringer innenfor dagens Flystasjon.

Denne rapporten vil i hovedsak omhandle krigsminner og ulike anleggene som forsvaret disponerer innenfor det avsatte området for Ny bydel. Dette vil dreie seg om bunkere, sheltere, skyte stillinger, samt ulike anlegg og bygninger.

En kartlegging og beskrivelse av den nyere tids historie innenfor Bodøs flystasjon har vært lite utforsket fagfelt siden området har hatt og fortsatt har strenge restriksjonene. Kartleggingen av bygninger/sheltere, samt bunkerne/skyte stillingene vil være viktig for å forstå historie for dette område både under og like etter frigjøringen, samt inn i den perioden som defineres som den kalde krigen.

Lokal kunnskap, lag og foreninger

En viktig kilde til kunnskap er den frivillige innsatsen fra både lag og foreninger, samt enkelt personer med stor interesse for krigs historien i byen. Bodø krigshistoriske forening ble startet i 1988 og har bidratt til å samle både kunnskap og ildsjeler rundt denne delen av Bodøs historie. Foreningen driver Bodø krigsmuseum som ligger i Hålogalandsgata 110. Den lokale kunnskapen og befaringer vil derfor være utgangspunktet i kartleggingen til denne rapporten.

Hva er et krigsminne

«Krigsminner er fysiske eller immaterielle minner etter krig og okkupasjon. Krigsminner kan være bygg konstruksjoner som ble oppført under krigen, eksisterende anlegg som fikk særskilte funksjoner under krigen eller landskap med spor som gir oss kunnskap om hendelser under krigen» (Riksantikvaren.no). I tillegg vil det i denne rapporten også omfatte anlegg som ble bygd eller gjenbrukt i etterkrigstiden, som omtales som kald krig historie.

I «Fredningsstrategi for kulturminneforvaltningen mot 2020» er forsvars- og krigshistorie løftet frem som ett av ti prioriterte tema. Dette temaet inneholder undertemaene: forsvarslinjen mot Sverige (ca. 1640–1905), andre verdenskrig; okkupasjonsmakt og motstandskamp (1940–1945) og kald krig (ca. 1945–1990). Krigsminner har ikke et generelt vern gjennom dagens lovverk, men lovgivningen som brukes av kulturminneforvaltningen kan også gjøres gjeldende for krigsminner, jfr. §§ 14a, 15, 20 og 22a. Videre kan krigsminner fredes i samsvar med kulturminnelovens § 2, fjerde ledd (Lovdata.no). Kulturminner og kulturmiljøer kan gis vern gjennom plan og bygningsloven (PBL). Plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 6 gir adgang til å «Sikre verneverdier i bygninger og andre kulturminner, og kulturmiljøer, herunder vern av fasade, materialbruk og interiør».

Verneprosesser

Prosessen om vern av Anlegg 96 har pågått i lengre tid, men i februar 2019 ble det meldt oppstart av fredningssak for Anlegg 96. Historien om den kalde krigens forsvarsanlegg er av interesse både lokalt, nasjonalt og internasjonalt. Riksantikvaren vurderer Anlegg 96 som et militærhistorisk anlegg av nasjonal verdi som det er viktig å bevare for ettertiden (Riksantikvaren - Melding om oppstart av fredningssak 2019). Dette har vært en prosess som både Nordland fylkeskommune, Norsk luftfartsmuseet og Bodø krigsmuseet har kjempet for i flere år. Fra tidligere vurderinger er det gitt anbefaling om verning av «Hangar 9» som ligger innenfor planområdet til Ny bydel, og som oppført i 1955. I tillegg er ekspedisjonsbygget og driftsbygg med flytårn på dagens sivile lufthavn er også foreslått vernet for fremtiden etter kulturminneloven (jfr. Planprogram for Ny bydel).

Formålet med å frede bygningsmassen ved Bodø lufthavn er å verne en lufthavn fra begynnelsen av 1990-tallet med sikte på å bevare sentrale arkitektoniske elementer. Bodø lufthavn er i stor grad bevart slik den ble oppført i 1991, noe som er uvanlig for denne type bygg, og gjør Bodø lufthavn unik i norsk sammenheng (Landsverneplan for Avinor – Kulturminner på norske lufthavner, 2009, s. 226). En mer detaljert beskrivelse blir omtalt under kapitlet 5 – Lokalteter innenfor planområde – Ny bydel (reg.nr. 86 og 87).

Innenfor planområdet for Ny flyplass er det tre hangarer, som er mest kjent som «useless» hangarene, og ble forskriftsfredet den 06.05.2004, jfr. Forsvarets landsverneplan. Disse fly hangarene er bygd i perioden 1969-71, og er fredet med både interiør og eksteriør.

2. Historikk og begrep

Krigens start

De første troppene ankom Bodø 1.juni 1940 og skal ha bestått av minst 6000 tyskere, fanger og arbeidere. Det ble startet en storstilt bygging av festningsverker over hele byen, hvorav mye av dette nå ligger innenfor Flystasjon område.

Etter erobringen av Norge i juni 1940, måtte den tyske krigsmakt skifte fra å være en offensiv enhet, til en defensiv, og gikk over til å forsvare det som var blitt erobret. Tyskerne hadde ikke ressurser nok til å forsvare den lange norske kysten, så forsvaret måtte konsentreres om definerte støttepunkt. Strekningen Bodø – Fauske utgjorde et slikt støttepunkt. Her var strategisk beliggenhet, infrastruktur og god kommunikasjon viktige elementer. Samtidig måtte viktig industri og gruveanlegg beskyttes. Et ytre ringforsvar ble dannet av to artillerigrupper, med en blanding av marine- og hærbatterier (fort). «Artillerigruppe Bodø» skulle forsvare innseilingen til Bodø og Saltenfjorden, og «Artillerigruppe Folda» skulle forsvare innseilingen til Fauske og Sulitjelma via Foldafjorden. I tillegg skulle tre batterier fra «Artillerigruppe Bodø» forsvare innseilingen til Glomfjord, med den viktige aluminiums fabrikken som lå der. På Bodø-halvøya var det tre viktige forsvarspunkter: havna, flyplassen og anleggene til Frostfilet A/S på Langstranda. Havna var viktig for å få inn materiell og personell til støttepunktet. De tre marinebatteriene Bremnes, Hammerviken og Nord-Arnøy ble etablert. En militær flystasjon ble et annet prioritert prosjekt og påbegynt i juni 1940, hvor ny rullebane på 1200 x 80 m ble utbygd, samt de alle nødvendige støttefunksjoner og ikke minst luftvernet (Flak). Dette luftvernet forsvarte både havna og anleggene ved Frostfilefabrikken.

Arbeidsleiren for flystasjonen lå i Skeiddalen, og denne ble senere anlagt som en straffeleir (Knut Støre 2020).

Organisasjon «Todt» var en halvt militær/sivil organisasjon som stod for den massive utbyggingen som blant annet Norge fikk se under krigen. Bakgrunnen for den omfattende anleggsaktiviteten i Norge var Hitlers frykt for alliert landgang. Organisasjonen Todt trengte stor arbeidskraft til å gjennomføre sine oppdrag, og arbeidsstyrken bestod av krigsfanger, tvangsfanger, norske arbeider og norske firmaer.

«En liten brikke i et stort spill» skriver forfatter Linda Haugland i boken som tar for seg hverdagen til Bodøs befolkning i krigsårene (Linda Haugland 2012, s 8), og forfatteren vil med dette vise hvordan krigshandlingene i Bodø under og etter 2.verdenskrig påvirket livet for den vanlige mann og dame i gata. Etter bombingene av Bodø 27.mai 1940 ble flere hjemløse og mange søkte ly ut i distriktene og på landeiendommer i distriktet, eller søkte ly hos venner og naboer.

«Brente steders regulering» ble fra sentralt hold vedtatt i 1943, men denne fikk ikke så stor virkning før etter krigens slutt. I februar 1942 bestemte de tyske myndighetene at det i Bodø skulle være full stans i all sivile byggeprosjekter, og at fokuset skulle være oppbygging av «Festung Bodø» (Linda Haugland, 2012). Dette skulle være byens stillinger og var en del av Hitler gedigne forsvarsverk mot vest, og det er restene av disse forsvarsverkene som i hovedsak vil bli omtalt i denne rapporten.

Gjenreisningen etter krigen

I etterkrigstiden ble Nord-Norges plassering svært viktig, og for både Sovjet og USA var området strategisk viktig. Norges NATO medlemskap førte derfor til store endringer for området. Dette resulterte i en massiv utbygging av flyplasser, havneanlegg, våpenlagre og festningsanlegg. Vi ser at livsgrunnlaget for mange mennesker ble endret fra en konjunktur økonomi, som i hovedsak var basert på fiske, til en økonomi basert på at arbeidsstokken utførte oppgaver opp mot leverandører og servicefunksjoner («Den kalde krigens mange ansikter», Karl L. Kleve). Utvikling av et våpenkappløp og tilstedeværelse i nordområdene var svært viktig, og dette gjaldt spesielt for Bodø og menneskene tilknyttet Bodø Flystasjon de årene den kalde krigen pågikk. Denne utviklingen preget også resten av samfunnet og i Nord-Norge.

Det ble i tiden etter krigen satt i gang innsamling og disse ble dannet av representanter fra humanitære landsforeningen. Det ble i første runde samlet inn 29 millioner og ble gitt til krigsrammede i hele landet. I Bodø ble Hjelpekomiteen for Bodø opprettet, og medlemmene her var forsvarssjef Gunnar Næss, kjøpmann Julius Jakhelln, ingeniør Leif Aune, og Eivind Thorsevik. Ved bombingene i 1940 ble minst 837 leiligheter brent ned, og husnøden var stor. Over 3000 var hjemløse og det ble et stort behov for gjenoppbygging («Mine opplevelser i krigens første tid», Bodøboka 1985, side 63). Det ble opprettet en gjenreisningsnemnd 13. februar 1946 som ble kalt «Bodø Kommunale Gjenreisningsnemnd». Denne hadde til hensikt å fremme av en hurtig gjenoppbygging av byen.

Hvis man skal ta et tilbakeblikk på tidligere planleggingsprosesser på byutvikling, beskriver tidligere oppmålingssjef i Bodø Kommune, Karl Åge Moe, det på denne måten: «Byen hadde trengt arealene til tomter. Det er jo et kolossalt forbruk av et sentralt beliggende utbyggingsareal, denne flyplassen» (Nordland fylkeskommunes Årbok, Bodøboka). Videre

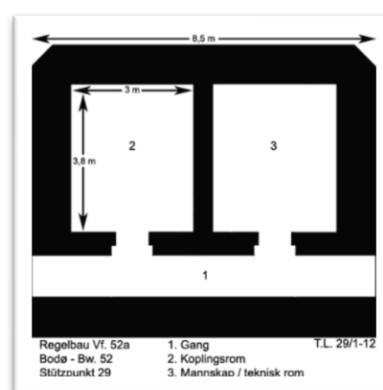
påpeker han at dette er noe av årsaken til strukturproblemene i Bodø sliter med på 70 og 80-åra. Det nevnes her at Hernes-området nok hadde plass til 5-6000 boliger med 15-20.000 mennesker. Dette var en debatt som var svært aktuelt før både sentralt og lokalt på begynnelsen av 1950-tallet, og som Karl Åge Moe skriver avslutningsvis i sin artikkel i Bodøboka 1988-98, Grunnnavståelse for Bodø flyplass: «Konklusjonen på hvor en flyplass skulle bygges var at Forsvaret hadde investert enorme anlegg i dette området allerede, og at en flytting i praksis er utelukket».

Begreper - militære forsvarsverk

Bunker betegnes som et byggverk som beskytter personer og/eller saker som er inne i bunkeren fra direkte farer som våpenild eller giftstoffer. Slike militære festningsanlegg blir bygd som deler av forsvarsstillinger mot fiendtlige angrep, men fungerte også som kommandosentral, samt for å beskytte verdifullt materiale og installasjoner. Alle tyske bunkere og anlegg fikk egne bygningsnummer.

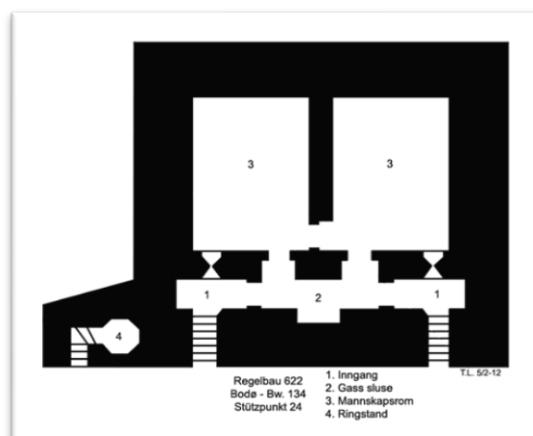
VF bunker

Tegningen til høyre viser et eksempel på en VF bunker på Plassmyra. Denne hadde to rom hvor begge inneholdt vedovn, strøm og samband. VF bunkere er en standardisert bunker som er forsterket, men ikke bombesikker. VF bunkere hadde vegger og tak av betong opp til 1 meter tykkelse, og var designet for flere formål.



Figur 1 VF bunker med to rom.
Illustrert av Thomas Lillevoll

Regelbau bunker er en standardisert forsvarsbygning i armert betong som ble utviklet i Tyskland fra 1936 til 1940. Bunkere ble bygd for både kanoner, teknisk utstyr og mannskap. En bunker ser ganske enkel og kompakt ut, men bak oppføringen ligger det en lang og komplisert byggeprosess. Regelbau-konstruksjonene var helt avgjørende for at tyskerne kunne klare å bygge atlantehavsvollen på så kort tid. Dette fordi det eksisterte ferdige planer for forskjellige typer bunkere førte til at man kunne løse logistikk kabalen kjapt, uten å lure på for eksempel hvor mange tonn betong man trengte, og det eneste en konstruktør måtte ta hensyn til, var plasseringen av bunkeren i terrenget. Dette var svært viktig for kamuflasje av bunkeren. En bunker som var plassert korrekt i terrenget og kamuflert med f.eks. stein eller torv på taket, var vanskelig å få øye på.



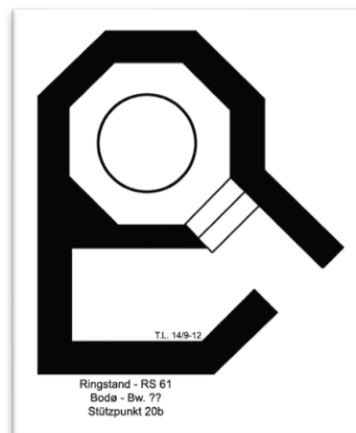
Figur 2 En Regelbau bunker med to mannskapsrom.
Illustrert av Thomas Lillevoll

Ringstand er en liten defensiv militær festing, hvis man skal sammenligne den med en bunker. Maskingeværstillingen (ringstand) er bedre kjent som «Tobruk» (Wikipedia). Strukturen består

av et panseret kammer, som i utgangspunktet fikk en enkel jerntrommel nedsenket i bakken, med en åpning på taket hvor en skytter med sitt våpenet stakk ut fra hver av disse konstruksjonene.

«Ringstand inneholdt en enkelt inngangsdør og noen ganger en liten trapp for å nå inngangen, samt en åpning for den væpna soldaten». Det fulgte også med dokumenter for materialberegning og bestilling, dermed ble byggingen mye forenklet og det kunne bygges flere bunker på kortere tid. Regelbau ble delt inn i flere serier ettersom det kom nye modeller. I Bodø finnes det mange av denne typen, og er flere av disse av disse er med i denne registrerten.

Bunkerne var godt ventilerte, og all luft som kom inn, ble trukket gjennom et kullfilter for å trekke ut farlige gasser. Ventilasjonen og filtreringen kunne både drives elektrisk, som var det vanlige, men også manuelt dersom strømmen skulle forsvinne.

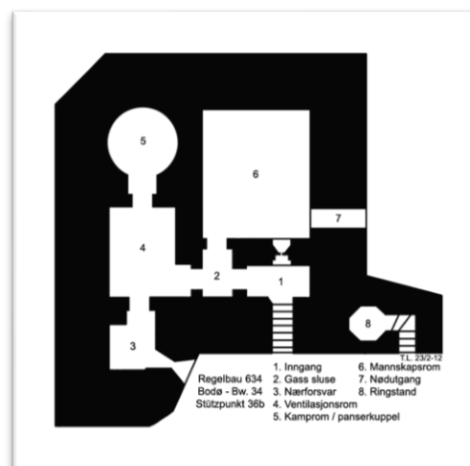


Figur 3 Ringstand. Illustrert av Thomas Lillevoll

Ventilasjonssystemet sørget også for å holde et svakt overtrykk inne i bunkeren i forhold til luften utenfor. Dette hindret giftig gass i å sive inn gjennom sprekker i betongen, og de fleste bunkere hadde gass-sluser og gasstette dører (Wikipedia).

Shelter er en bunker for krigsfly og er som regel bygd i betong og har som hovedfokus å være en beskyttelse mot fiendtlige angrep.

Regebau 632. En slik bunker finnes under et bolighus i Kongensgate 7, og ble avdekt for «offentligheten» når planarbeidet med utbygging av bygg med flere leiligheter. Bunkeren er fra 1943 og er en kampbunker med panserkuppel.



Figur 4 En Regelbau type 632. Illustrert av Thomas Lillevoll

3. Området før krigstid og flystasjon

Gårdsbebyggelse, kulturlandskap og automatisk fredete kulturminner

Innenfor planområdet for ny bydel består arealet i dag av i stor grad av eksisterende flyplass, samt Forsvarets flystasjon. Før den militære flyplassen og bygging av sivil lufthavn ble anlagt, bestod landskapet derimot av jordbruksareal med flere gårdsbruk.

Flere av gårdene inne på dagens flystasjon måtte fraflyttes da området ble anlagt til sivil flyplass og kampflybase. Til sammen ble 19 gårdsbruk ekspropriert i perioden 1952-53, noe som omfattet et areal på rundt 315 dekar dyrka mark (Cowie, s 37). Flere av Hernes gårdene vil også være omtalt i konsekvensutredningen i forbindelse med den vedtatte områdeplanen for ny lufthavn. Områdene som omfattes av Kommunedelplan for Ny bydel strekker seg inn i eksisterende flyplass og flystasjon, men omfatter også en del areal som ligger utenfor det som er i dag består av flyplassområde. Mostad gård, som ligger i østenden av Rishaugen, øst i planområde, består i dag av eksisterende bygningsmasse med et eldre våningshus, en låve og et mindre stabbur/uthus. I motsetning til alle Hernes gårdene ble denne gården ikke ekspropriert når forsvaret besluttet å bygge ny flystasjon på 1950 tallet.

Det er svært lite igjen av tidligere gårdsbebyggelsen fra de gamle Hernes gårdene etter at flyplassen og flystasjonen ble etablert. Et naust fra denne tida er blant de få synlige restene etter denne tidsperioden. I tillegg var det fra tidligere registrert flere gravhauger i området, men svært lite av også dette er bevart.



Figur 5 Første sykehus i Bodø oppført på Bodøgård ved Bodøsjøen i 1976. Kilde gamlebodo.no

Videre består planområdet på sørsiden av Rishaugen i dag av dyrka mark, campingplass, og grenser i sør til det nye Jektefartsmuseet, samt det eksisterende museums og rekreasjonsområdet som Bodøsjøen er kjent for.

Bodøs første sykehus lå like nedenfor Prestegården ved Rishaugen, (Doktorhaugen), ifølge beskrivelse i Gamlebodo.no. Bygningen var 22 m lang og var 11 meter bredt og taket var dekket med never og huset malt rødt, og fungerte som Bodø sitt sykehus fra 1796 til 1832 (gamlebodo.no).

I nord og like utenfor plangrensen til Ny bydel ligger både Nordland kultursenter, den tidligere Landbruksskolen og tidligere prestegård, Bodøgård, samt Bodin kirke. Dette er et område som var svært sentralt for den lange kontinuiteten som Bodøsjøområdet hadde helt fra jernalder frem til krigstid/etterkrigstiden. Bodøgård er en gård med kontinuitet helt tilbake til middelalder. Bodin kirke ble bygget ca. i 1240 er opprinnelig en kirke fra middelalder. Kirka ble ombygget på slutten av 1800 tallet, men behold den opprinnelige stilen. Kirka preges i dag av interiør i barokkstil fra 16-1700 tallet og er ei kirke som gir området sitt særpreg. Alle disse elementene danner en svært god kontinuitet i bruken av Bodøsjøen-området, og viser hvor viktig dette har vært for befolkningen i Bodø.

Registreringer i Askeladden

I Askeladden, som er det nasjonale kulturminneregisteret, er det innenfor planområdet for Ny Bydel registrert flere automatisk fredete kulturminner, samt bygninger som er SEFRAK-registrert. Det er fem SEFRAK registrert bygninger innenfor planområdet, alle disse er i tilknytning Mostad og består av et våningshus, et stabbur, et fjøs med låve, drengestue og en utedo, se vedlagt kartoversikt.



Figur 6 Avmerking av Sefrak- bygninger (rød pil), Mostad gård. Kartutsnitt fra Askeladden.

SEFRAK- registreringen ble gjennomført i årene fra 1975 til 1995, og bestod av bygninger bygd før 1900, med unntak fra i Finnmark der bygg før 1945 også ble registrert

(Riksantikvaren.no). Om SEFRAK registrerte bygningene står det videre på Riksantikvaren nettsiden at:

«Bygningane i SEFRAK- registrerte er i utgangspunktet ikkje tillagt spesielle restriksjonar. Registreringa fungerer meir som eit varsko om at kommunen bør ta ei vurdering av verneverdien før det eventuelt blir gitt løyve til å endre, flytte eller rive bygninga». For meldepliktige bygningar (bygningar som er eldre enn 1850, er det lovfesta i §25 i Kulturminnelova at ei vurdering av verneverdien MÅ gjerast før søknaden om endring eller rivning kan bli godkjent» (Riksantikvaren.no).

De arkeologiske registreringene (automatisk fredete kulturminnene) innenfor planområdet vises med en R i kartet. Dette er en oversikt over hittil kjente automatisk fredete kulturminner. Det er viktig å presisere at dette ikke er en fullstendig oversikt over kulturminner i området, mange av disse kulturminnene kan være skult under bakken, og en slik oversikt kan ikke gis før en evt. arkeologisk undersøkelse er gjennomført. Ansvarsområdet for denne type registreringsarbeid er den regionale kulturminnemyndighet, og vil i dette tilfelle være Nordland fylkeskommune og Sametinget.

Oversikten over de automatisk fredete kulturminner som hittil er kjent innenfor planområdet vises av vedlagt kartoversikt, og er hentet fra kart fra Askeladden. De fleste registrerte automatisk fredete kulturminnene i dette området består av gravhauger, og det største gravfeltet ligger i dag på jordet i Bodøsjøen (id.nr 18556). Dette gravfeltet synes bare som «fotavtrykk» på flyfoto, og sees som vektforskjeller i gresset. De mest tydelige sporene kan sees på et flyfoto tatt i 2009, og viser rester etter minst 13 gravhauger. Dette er et stort og omfattende gravfelt, hvor størrelsen og utformingene av gravhaugene tyder på omfattende forhistorisk aktivitet i området. I Bodøsjøområdet er det også registrert tre andre gravfelt (id 28282, 54827, 45030), samt flere resiteringer som i Askeladden har status fjernet, se vedlagt kart fra Askeladden.



Figur 7 Kartutsnitt fra Askeladden - flyfoto som viser registrerte kulturminner i Bodøsjøen.



Figur 8 Kartutsnitt fra Askeladden - flyfoto som viser registreringer innenfor område for Ny Bydel.

Det ble høsten 2019 gjennomført en georadar undersøkelse av jordet hvor det største gravfeltet i dag ligger (id 18556). Denne undersøkelsen ble utført av NTNU – Vitenskapsmuseet på oppdrag fra Bodø kommune i samarbeid med Nordland fylkeskommune (NTNU

Vitenskapsmuseet arkeologisk rapport 2020:4). Undersøkelsen ble bestilt med bakgrunn i at området fremstår et historisk rikt og spennende område fra perioden jernalder til middelalder, og at Bodø kommune så viktigheten av å kunne videreformidle denne verdien av kulturmiljøet i dette område. Det er også planlagt en undersøkelse av de ulike resultatene som kom frem fra denne georadarundersøkelsen. En fullstendig arkeologisk undersøkelse av planområdet for Ny Bydel er enda ikke utført. En slik undersøkelse blir utført av Nordland fylkeskommune, som er den rette myndighet for registreringer av denne type kulturminner.

4. Bodø som hovedflystasjon i etterkrigstid

Bodø hovedflystasjon hadde en unik posisjon i maktkampen mellom øst og vest, med de to supermaktene USA og Sovjetunionen i spissen. Denne maktkampen, som på mange måter delte verden i to, ble forsterket i det NATO – den nye forsvarsalliansen for Vest-Europa og Nord-Amerika – ble etablert i 1949.

Norge fikk raskt en sentral rolle i den nye forsvarsalliansen ettersom landet var det eneste som delte landegrense med Sovjet. Baktanken ved å bygge en stor militær hovedflystasjon akkurat i Bodø kan knyttes til flere forhold. For amerikanerne var det spesielt viktig at de hadde flest mulig baser tett opptil de sovjetiske landegrensene som kunne ta imot styrker ved nødtilfeller (Cowi, s.44). I 1952 ble flyplassen offisielt åpnet for sivil trafikk.

Flystasjonens utvikling

I 1958 ble et amerikansk etterretnings fly av type U2 skutt ned over Sverdlovsk. Flyveren hadde hatt Bodø som base to år tidligere, og var på vei dit da nedskytingen fant sted. Det er senere dokumentert at i hvert fall to fly av denne typen hadde operert fra Bodø i tiden august-november 1958. Nedskytingen og Krustsjovs etterfølgende trussel om å bombe Bodø om nødvendig, representerte et dramatisk moment under den kalde krigen (Forsvarsbygg.no).

I perioden 1973-75 ble det bygget 16 fly bunkere på hovedflystasjonen, og i 1981 kom de første F-16 til flystasjonen. Året etter stod det parkert 20 F-16 og dette var flytypen som dominerte helt opp til dag. Bodø var en viktig base for mange flytyper i denne perioden. Kapasiteten på flystasjonen ble i flere tilfeller strukket maksimalt, og det ble klart at sikkerheten ikke var betryggende ivaretatt ved så omfattende flyoperasjoner. Dette var grunnlaget for det mest omfattende utbyggingsprosjekt på flystasjonen siden etableringen. Det fireårige prosjektet som startet opp høsten 1989 omfattet 43 flybunkere og flere andre bygg, bl.a. en ny brannstasjon, ca. 2000 m baner, breddeutvidelse og forlengelse av parallellbane, en oppstillingsplattform på 18 daa samt en ny parallell taksebane på 1200 meter. Utbyggingen medførte en utvidelse av flystasjonen på ca. 400 daa i vest (Forsvarsbygg.no).

I 1994 ble et fly av type U2 ble hentet fra Edwards AFB i California og fraktet til Bodø. Flyet ble satt på verksted og restaurert, og malt svart slik det så ut i 1960. Dette flyet fløy mange år for United States Air Force og hadde blant annet tokt i Vietnam.

Royal Air Force var først ute med å etablere landingsmuligheter for fly i Bodø, en feltflyplass påbegynt 14. mai 1940. Den ble imidlertid bombet av Luftwaffe allerede dagen etter åpningen, og tyskerne overtok den videre utbygging. Utbyggingen inngikk i forberedelsene til Operasjon Barbarossa, det planlagte angrepet på Sovjet, som innebar at store flystyrker ble sendt frem til frontavsnittene. Bodø hadde en viktig rolle som transittbase mellom Værnes i syd og Bardufoss og Banak i nord. I 1950 vedtok Stortinget å bygge en moderne flyplass i Bodø, både for sivil og militær bruk, og 25. april 1952 ble flyplassen offisielt åpnet for sivil flytrafikk (Forsvarsbygg.no). I 1955 ble det etablert to jagerskvadroner som bestod av 331 og 334, henholdsvis i vest og i øst. I 1960 ble den tredje skvadronen etablert, dette var 339-skvadronen. Samme år ble også ble det svært omtalte Anlegg 96 ferdigstilt, et fjellanlegg med to store hangarhaller, oppholdsrom og andre fasiliteter ferdigstilt.

Hovedflystasjonen ligger i et småkupert landskap ytterst på Bodø-halvøya, sørvest for Bodø sentrum. Den ca. 3000 meter lange VSV-ØNØ orienterte hovedrullebanen utgjør delelinjen

mellom den militære (mot syd) og den sivile delen av flyplassen. Hovedstrukturen i den militære delen utgjøres av et nettverk av taksebaner sentrert rundt tre skvadronsområder. Tre store hangarer fra 50-tallet utgjør det bygningsmessige tyngdepunkt innenfor hvert skvadronsområde. Spredt i terrenget omkring disse ligger en rekke mindre flybunkere for operasjon av enkeltfly (Forsvarsbygg.no).

Etter at Sovjetunionens fall avtok aktivitet i øst gradvis, og trusselbilde endret seg og medførte en nedtrapping av øvingsaktiviteten i Nord-Norge.

Innfasingen av de nye kampflyene F 35 startet i 2017 og kommer i alt til å bestå av 35 fly når flåten er fullt ut operativ i 2025 (Forsvaret.no/F-35).

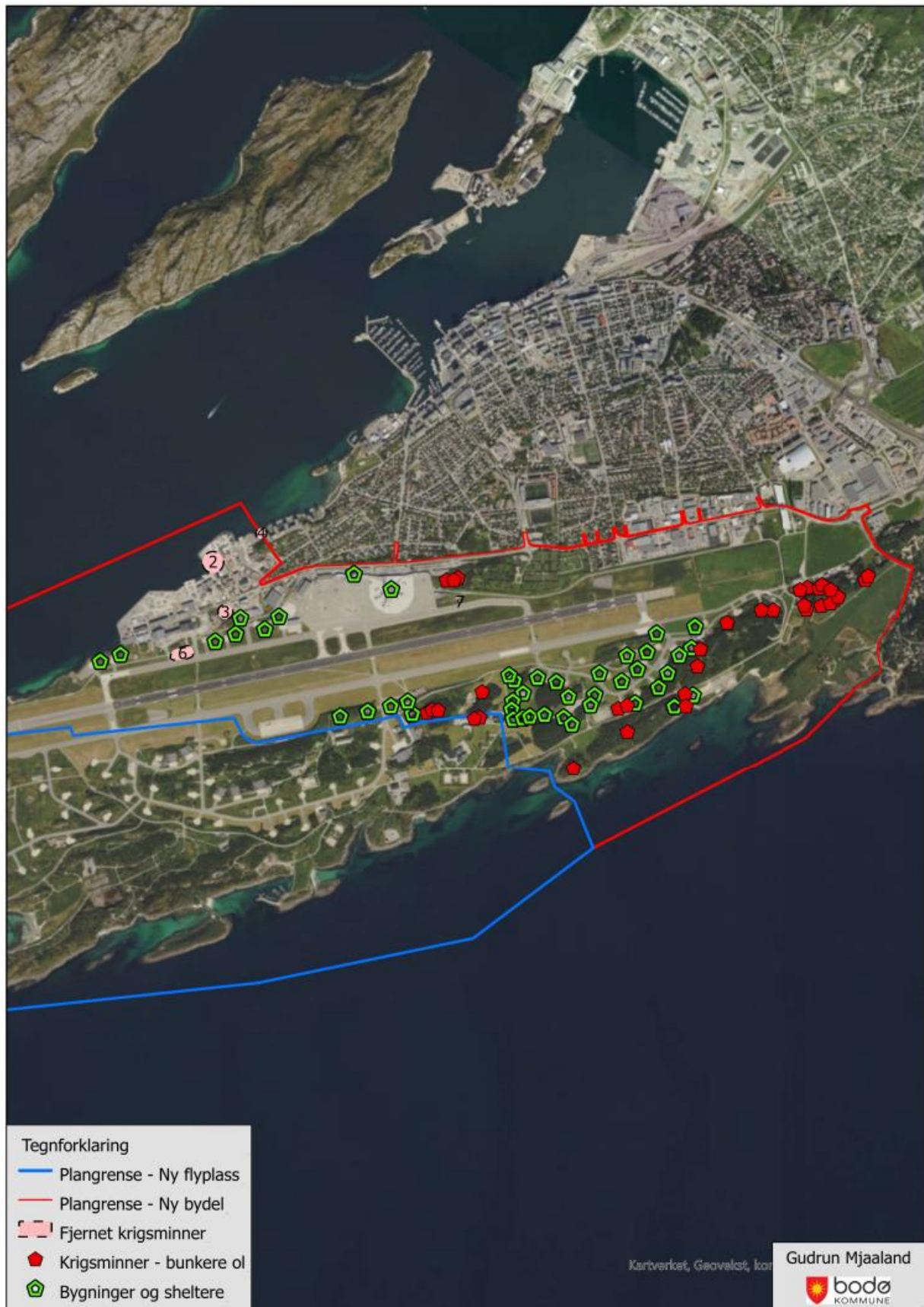
Historiske fly

Lockheed U2 er et rekognoseringsfly som ble utviklet med utgangspunkt i jagerflyet F-104 – starfighter. 1. mai 1960 lettet U2 flyet fra Pakistan med piloten Francis Gary Powers bak spakene og planen var å fly via Sovjetunionen og lande i Bodø. Det ble avfyrt 14 missiler og hvorav en av disse detonerte såpass nær flyet at det ble skadet og krasjet nær Sverdlovsk i Sovjet. Piloten hoppet ut og landet i fallskjerm, han ble der tatt til fange av sovjetiske myndigheter. Hendelsen ble forsøkt dekket av amerikanere og at flyet var et forsknings fly som skulle samle inn værdata. U-2-affæren førte direkte til at Nikita Khrusjtsjov avlyste et toppmøte i Paris. Hendelsen forverret forholdet øst-vest under den kalde krigen. Norge protesterte USA mot at flyet skulle ha landet i Bodø (wikipedia). U2 flyet skulle være lett og fly høyde, 90 000 fot, og skulle dermed være den beste beskyttelsen mot sovjetiske jagerfly.

Lockheed SR-71 (Blackbird) var et avansert amerikansk strategisk rekognoseringsfly med lang rekkevidde. I august 1981 landet et annet amerikansk spionfly på Bodø hovedflystasjon, en SR-71 (Blackbird). Bodø var en nødbase for denne flytypen, og flyet var nødt til å lande etter at det fikk problemer med oljetrykket. I 1984 nødlandet et annet SR-71 på Bodø (Wikipedia).

Den 23. august 1960 landet Olav Aamoth og Jan Tveit i Bodø med de to første F86K Sabre flyene til 334 skvadronen, en viktig milepæl som markerte starten på epoken med Nato-jagerflyberedskap i nord. Den 24. august 2020 ble det marker at det har vært 60 år med jagerflyberedskap i Bodø.

5. Lokalteter innenfor planområde – Ny bydel



Figur 9 Oversiktskart over registreringer av anlegg og krigsminner - Ny Bydel.

Kystbatteriet i Hammervika (fjernet)

Batteriet i Hammervika stod ferdig i september 1940 og besto av 3 stykker 10,5 cm kanoner med rekkevidde på 13000 meter. Strandlinjen fra Hammarvika og til Breivika var sperret av, og deler av denne var minelagt. Mye at dette var tiltenkt vesentlig plass i fremtidens tyskdominerte europeiske matforsyning. Dette kystbatteriet ble revet da utbyggingen av flyplassen tok til etter krigen, og i 2004 ble siste rest (en ammunisjonsbunker) av "fortet" fjernet da rullebanen skulle forlenges 900 m.



Figur 10 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.

Laksehøyden – et støttepunkt for luftvern (fjernet), pkt 6 i kartet ovenfor

Støttepunktet var plassert like ved frostfiletfabrikken på Langstranda, og ikke langt fra kystbatteriet i Hammervika. Tyskerne kalte plassen for Lachshöhe (Lakshøyden). Britisk etterretning forteller at det var luftvern på denne høyden. Støttepunktet besto i hovedsak av marinebatteriet 4/510 - Hammerviken. Dette kystfortet var oppsatt med 3 stykker 10,5 cm kanoner som hovedskyts. I dette området ligger dagens flyplass, og i dag finnes det ikke rester igjen av dette.

Fangeleiren på Langstranda (fjernet) og etablering av Frostfilet A/S, pkt 3 i kartet ovenfor

I april 1940 stiftet tyskerne det norske aksjeselskapet Frostfilet A/S. Arbeidskraften var i utgangspunktet norsk med hovedsakelig tysk administrasjon og vakthold. Fra 1942 overtok sovjetiske, hovedsakelig ukrainere, tvangsarbeidere, både kvinner og menn, driften på fabrikken. Dette var begynnelsen på det som skulle bli en stor produksjon av fiskefilet, hermetikk og fiskemel i Schjølbergs sine lokaler på Langstranda.

Våren 1941 startet det brakkebygging på Langstranda. Dette ble etter hvert en arbeidsleir og vinteren 1941 kom det rundt 850 ukrainere som var blitt tvangssendt fra Sovjetunionen for å arbeide her. Lokalene til Frostfilet var ferdige i mai 1942.

Frostfilet A/S var et rent tysk foretak, eid og drevet av 6 store fiskeribedrifter. Foruten i Bodø, hadde de fabrikker i Trondheim og Hammerfest. Fabrikken ble flyttet til Svolvær mot slutten av krigen. Arbeidskraften var i utgangspunktet norsk, med hovedvekt av tysk administrasjon og vakthold. En stor arbeidsleir ble etablert øst for fabrikanleggene. Produksjonen bestod i hovedsak av fersk fisk, men det ble også bygget ut avdelinger for både hermetikk, fiskemel og pasta. Konsernet hadde en egen flåte av spesialskip, og som eksporterte 100 % av produksjonen til Tyskland

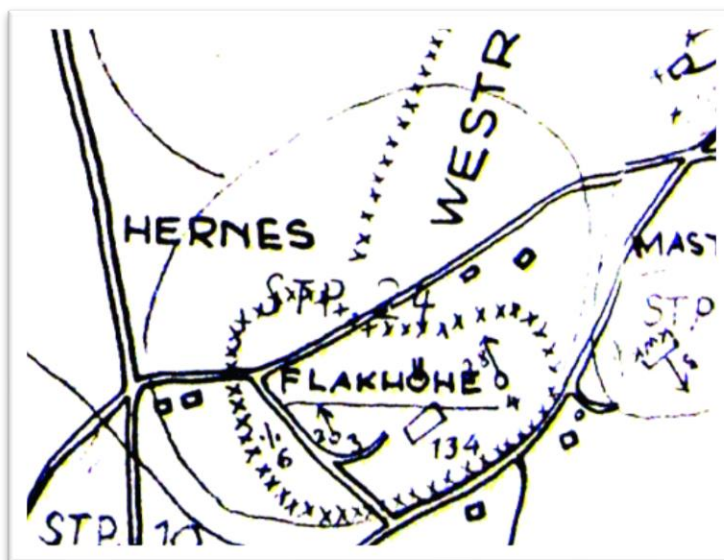
I tillegg til arbeidsleiren ved Frostfilefabrikken var det en rekke bygninger for ledelsen og administrasjonen. Flere av disse bygningene bestod av tømmerhytter. Det var også et stort velferdsbygg og eget lasarett (militærpsykehus). Kystbatteriet «Hammerviken» lå i området rundt disse fabrikanleggene på Langstranda. Luftvernet forsvarte også denne fabrikken (Knut Støre).

Det vesle samfunnet på Langstranda fortsatte å eksistere i mange år etter krigen. Husene ble kjøpt og solgt flere ganger. Etter hvert som familier flyttet, kom nye til. Helt nye hus ble også bygd i området, men etter hvert krevde storsamfunnet at folket måtte vike.

Området der «blokkhusene» sto ble omregulert til offentlig bruk og industriområde. Selve ekspropriasjonene gikk over lang tid, slik at både kommunen og huseierne i dette området fikk tid på seg til å finne noe annet. Foruten selve bygningen til Frostfilefabrikken er det lite igjen av det som bestod av aktivitetene i og rundt Hammerviken kystbatteri.

Vasshaugen "Flakhöhe"

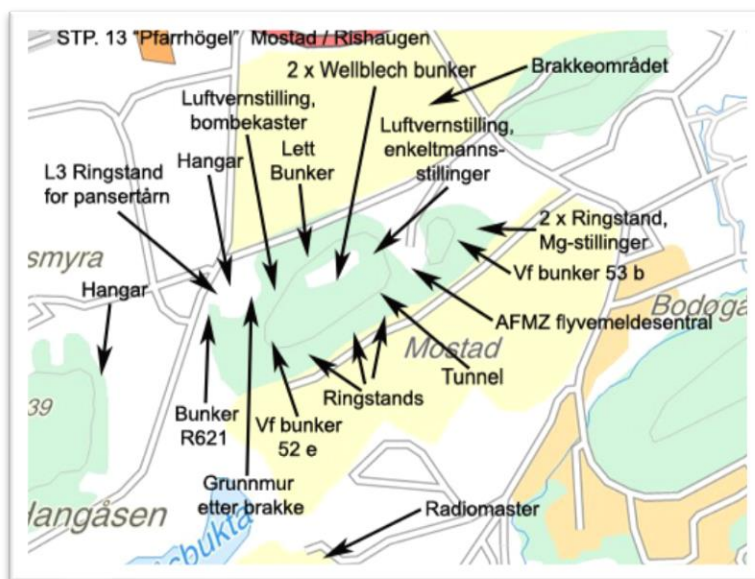
«Flakhole» er lokalisert på Vasshaugen, som tidligere bestod av gården Hernes. Dette området er i dag en del av Bodø Hovedflystasjon. De tyske anleggene som var igjen her ble dessverre sikret og sanert høsten 2012. En mannskapsbunker av «Flakhole» er lokalisert på Vasshaugen (delvis fjernet). Dette området er i dag en del av Bodø Hovedflystasjon. En bunker av type Regelbau 622 lå også i dette område, men den er nå dessverre ikke lenger tilgjengelig. I tillegg var det også en del andre bunkere, forlegninger, maskingeværstillinger i dette området.



Figur 11 Eldre skisse over Vasshaugen. Kilde Thomas Lillevoll.

Rishaugen - "Pfarrhügel" (Presthula)

Rishaugen ligger rett utenfor Bodø hovedflystasjon. Her ligger det i dag minst 3 bunkere, fjellanlegg, Ringstand og stillinger. Videre lå fly -meldesentralen i hovedhuset på prestegården. Det er funnet to Vf bunkere (forsterket feltmessig bygning) og en R621 mannskapsbunker ligger også i dette område. Regelbau 621 bunkeren sanert og sikret høsten 2012. Vf bunkeren i vest har bygningsnummer 52E og den i øst 53B. Området består også av en lett bunker lett bunker og restene etter 2 Wellblech bunkere (bølgeblikk bunkere).



Figur 12 Kart med avmerkinger av bunkere og skytestillinger. Kilde: Thomas Lillevoll.

Anlegg 96

Rett innenfor porten ved flystasjonen befinner det seg et helt unikt kulturminne i Norge, nemlig Norges største fjellanlegg på 10 000 m². Fjellanlegget ble åpnet i 1960 og var et anlegg skulle kunne stå imot atombomber, samt være med å forsinke en sovjetisk innovasjon av Norge. Anlegg 96 ble brukt som base for jagerfly i 36 år. Etter den kalde krigens slutt ble anlegget brukt av 331 skvadronen til flyvedlikehold og operative gjøremål innen skvadronen. Anlegget vil være en berikelse for vår felles kulturhistorie og et viktig aspekt for denne tidsepoken for ettertidens generasjoner.

Norsk Luftfartsmuseum har som oppgave å være et nav for kald krigs formidling i Norge. Målet er å åpne et kald krigs museum i det historiske Anlegg 96, samt etablere en faglig hovedbase ved museet (kilde: Norsk Luftfartsmuseum.no).

Registreringer av krigsminner

Nedenfor vises en oversikt over objekter befart sammen Hans Petter Lyngsnes fra Forsvaret og Thomas Lillevoll (repr. Fra Krigsmusset i Bodø). Befaringene ble gjennomført den 29-30.juni og 1.okt 2020.

Hvert objekt har fått et nummer som refererer til et punkt i kartet. Punktene er manuelt plassert og vil ikke inneha en nøyaktig GPS-posisjon. Det vil også senere i rapporten være en oversikt over utvalg av ulike bygninger og sheltere i dette området.



Figur 13 Detaljkart over registreringer ved Rishaugen

Reg.nr 1 og 2:

To tyske vedlikeholdshangar, en såkalt «mannesmann» hangarer satt opp av rør/material fra firmaet «Mannesmann». Det var tre slike hangarer i Bodø, den tredje lå på Stormyra, like ved hvor bilforhandler Sveins Auto ligger i dag, men denne hangaren er i dag fjernet. Innvendig reisverk er opprinnelig, men ellers nytt dekke. Bygd i 1942. Den ene ligger like innen forbi hovedinngangen til flystasjonen, den andre ligger like øst for Anlegg 96 og Hangåsen. Begge disse hangarene ble bygget under krigen (thomaslillevoll.net og befarig 29.06.20).

Reg.nr 3:

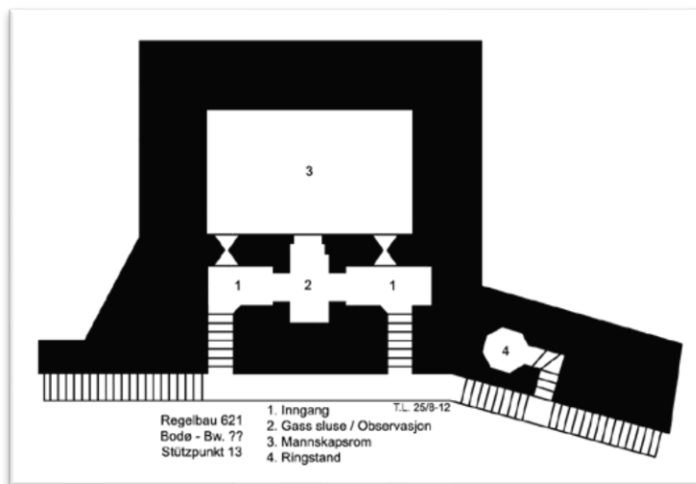
Ringstand pansertårn benyttet til nærforsvar med inngang bak, og ble bygd i 1944. Det var planlagt å bygge fire slike for å forsvare flyplassen, men bare to ble bygd. En annen Ringstand ligger på Kalvhaugen og har et pansertårn.



Figur 14 Ringstand pansertårn, reg.nr 3 i kart. Foto: H.P. Lyngsnes

Reg.nr 4 og 5:

En stor bunker med to innganger bygd under krigen (Regelbau 621), og har ca. 150 meter løpegrøfter. Det lå også en frittstående Ringstand for maskingevær noen meter sør for selve bunkeren. Dette anlegg var brukt av Luftverngruppa frem til 2006.



Figur 15 En regelbau type 621 med Ringstand.

Bunkeren har to innganger Illustrert av Thomas Lillevoll

Reg.nr 6:

Anlegg 96 består av to fjellhaller med flere innganger, samt nødutganger.



Figur 16 Detaljkart over registreringer ved Hangåsen, området omfatter Anlegg 96.

Reg.nr 7:

En mindre bunker med tilhørende konstruksjoner som muligens ble brukt til vedlikehold av flymotorer. Denne var bygd under krigen.



Figur 17 En bunker/konstruksjon, muligens brukt til vedlikehold av flymotorer.

Foto: H.P. Lyngsnes.

Reg.nr 8:

Fjellanlegg med inngang i bakkant av hangar 9. Det var også en inngang fra utsiden, men begge er nå murt igjen. Utenfor ligger en solid mur som har vært til bunker e.l. Resten ble fjernet under byggingen av hangaren.

Reg.nr 9:

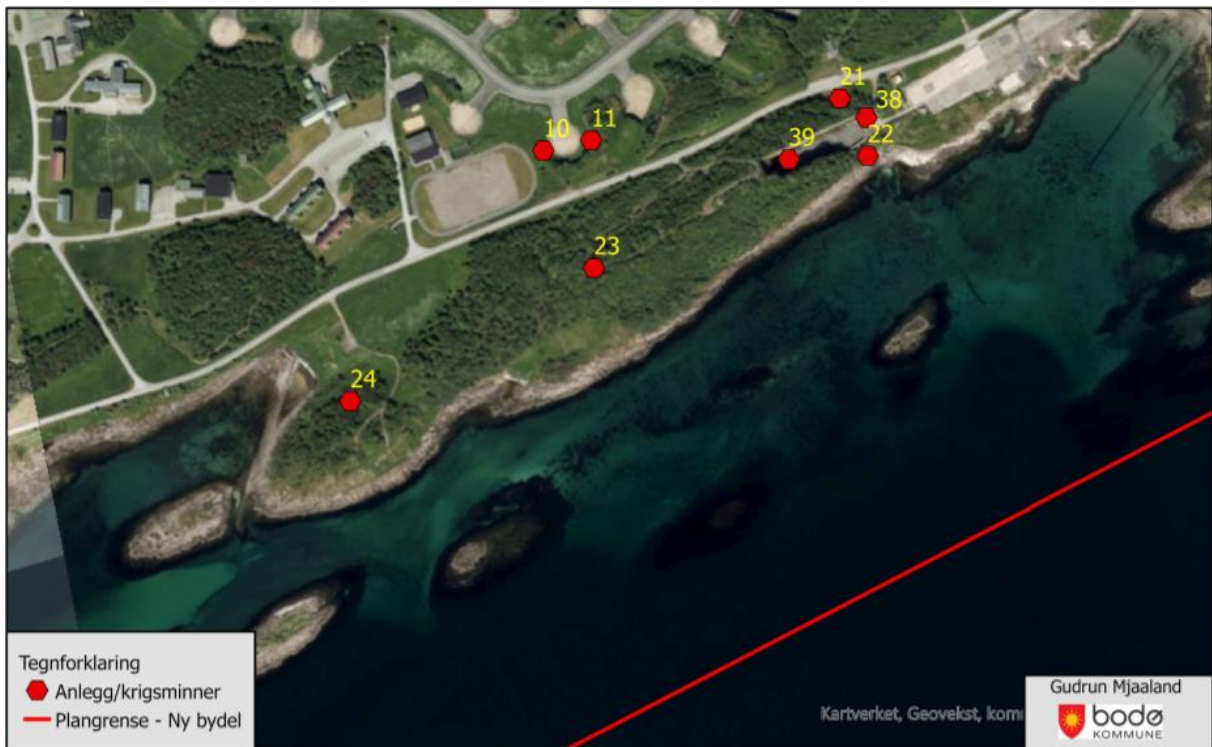
Nedgravd bunker som bestod av to rom, og hvor tykkelsen på murveggen var 1 meter. Bunkeren var på denne tiden innredd med flere feltsenger. Det ligger flere løpegrøfter rundt dette anlegget. Anlegget har også et piperør som er synlig (i dag tildekket).



Figur 19 Inngangsparti til bunker, reg.nr 9.
Foto Hans Petter Lyngsnes.



Figur 18 En bunker med mannskapsrom, reg.nr 9.
Foto Hans Petter Lyngsnes.



Figur 20 Detaljkart over registrerte krigsminner ved Galihaugen, reg.nr. 10-11, 21-24 og 38-39.

Reg.nr 10:

En Ringstand skytstilling.

Reg.nr. 11:

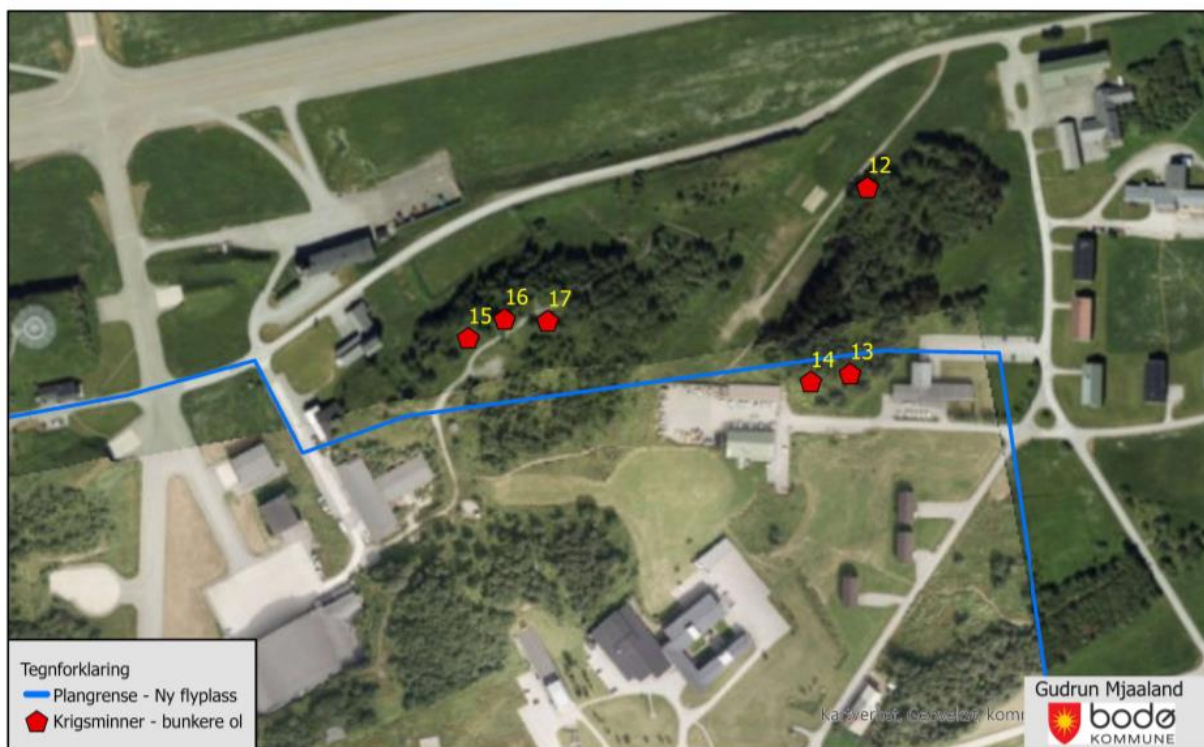
Bunker bygd med 1 meters tykkelse, som i dag ligger noen meter opp på ei sprengt fjellside. Inngangen er støpt igjen. Bunkeren hadde muligens en sammenheng med feltkanonstillingen på utsiden, som nå er fjernet.



Figur 21 Bunker med igjen støpt inngangsparti, reg.nr. 11. Foto H.P. Lyngsnes.

Reg.nr 12:

Bunker som er bygd inn i fjell. Inngangen er nå støpt igjen og gravd over.



Figur 22 Detaljkart over Vasshaugen, reg.nr 12-14 og 15-17.

Reg.nr 13:

En kanonstilling med lavett for 5 cm KvK synlig i terrenget (rund åttekantet murstilling med jerndeksel, bestående av et rammeverk til kanon). Denne er ønskelig å få fraktet til Bodø Krigsmuseum.



Figur 23 En skytestilling med en 5 cm lavvett, reg.nr 13. Foto H.P. Lyngsnes.

Reg.nr 14:

Bunker med ett mannskapsrom med synlig dekkrom.

Reg.nr 15-17:

I et område like øst for flyplass terminalen ligger flere bunkere. En av disse er en Regelbau 622 som ligger nedgravd, og inngangen er her støpt igjen. Dette var et område for tungt luftvern batteri med 88 mm luftvern skyts.

Reg.nr 18-20:

Norske luftvernstillinger bygd i etterkrigstida. Disse var innredet med feltsenger. En av bunkerne var bygd av tyskerne.



Figur 24 Detaljkart over registrerte krigsminner, reg.nr. 18-20. Foto Hans Petter Lyngsnes.

Reg.nr 21:

Regelbau 105 bunker som var 2 meter tykk og var brukt til nærforsvar. Bunkeren ble tildekket i 2012 og det er bare golvet som ligger igjen i bakken.

Reg.nr 22: En bunker og en MG Ringstand.

Figur 26 En bunker og MG Ringstand, reg.nr 22.. Foto H.P. Lyngsnes.

Figur 25 En bunker og MG Ringstand, reg.nr 22. Foto H.P. Lyngsnes.

Reg.nr 23:

En 2 meter tykk Regelbau for mannskaper. Denne ble støpt igjen og tildekket i 2009.

Reg.nr 24:

Tysk bunker med tilknyttet nyere norskbygd «tunell» under bakken. Både bunker og tunell er nedgravd.



Figur 27 Oversiktsbilde av område ved Lakssvartosen hvor en tysk bunker ligger.
Foto: H.P. Lyngsnes.

Reg.nr 25:

En VF bunker med bygningsnummer 52e. Dette var en mannskapsbunker med to rom.

Reg.nr 26-28:

En Ringstand for maskingevær.

Reg.nr 29:

En 20 mm luftvernstilling med dekningsrom under skyte stillingen.



Figur 28 Detaljkart over Rishaugen med registreringer av krigsminner og hangar.



Reg.nr 30:

En bunker, av lett type.

Reg.nr 31:

Wellblech bunker x 2. Denne er sammenrast og bare noen få rester igjen.

Reg.nr 32:

En VF bunker med bygningsnummer 53b. Dette var en mannskapsbunker med to rom.

Reg.nr 33:

En Ringstand for maskingevær.

Reg.nr 34:

En skytestilling

Reg.nr 35:

En skytestilling

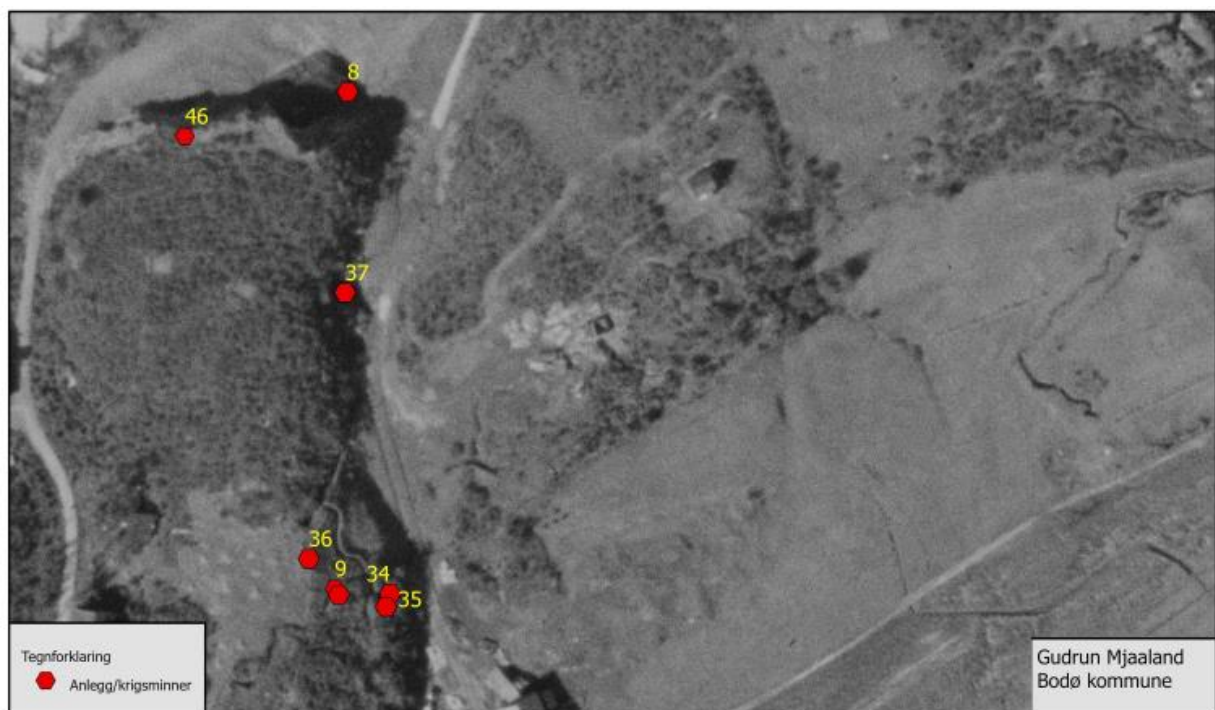
Reg.nr 36:

Rester av et piperør til buker. Dette er synlig på toppen av bunkeren.

Reg.nr 37: Et fjellanlegg hvor inngangen er tildekket.



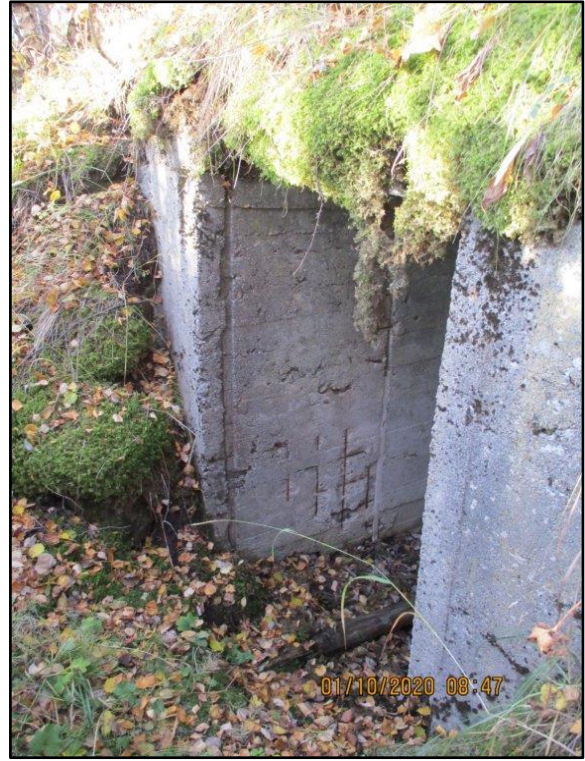
Figur 29 Detaljkart over Hangar 9, reg.nr. 46 og område bak Hangar 9., reg.nr. 8-9, 34-37.



Figur 30 Flyfoto fra 1946 over område med registreringer av bunkere og skytestillinger.



*Figur 32 Del av piperør tilhørende en bunke.
Foto: H.P. Lyngsnes.*



Figur 31 Inngangsparti av bunker, reg.nr 9. Foto: H.P. Lyngsnes.

Reg.nr 38:

En maskingeværstilling med synlig dekningsgrav



Figur 29 Maskingeværstilling med synlig dekningsgrav. Foto H.P.Lyngsnes.



Figur 33 Detaljkart over område med registreringer av bunkere og skytestillinger.

Reg.nr 39:
Et øvingsfelt for feltskyting.



Figur 34 Øvingsbane for feltskyting. Foto H.P. Lyngsnes.



Figur 35 Flyfoto fra 1946 over område med registreringer av bunkere og skytestillinger.

Reg.nr 40:

Låvebru fra et av de tidligere gårdsbrukene inne på Flystasjonen.
Det er bare låvebrua står igjen i terrenget.



Figur 36 Rester av låvebru fra tidligere gårdsbosetning ved Hernes gårdene. Foto: H.P. Lyngnes.

Reg.nr 41:

En luftvernstilling av 40 mm. Dette er en skytestilling fra etterkrigstida.



Figur 37 Detaljkart over Vasshaugen, reg.nr 15-17 og 40-44.

Reg.nr 42:

Enkeltmanns hull (dekningsgrop) som måler 70-80 cm i diameter. Det ligger flere av samme typen i dette området.



Figur 38 En dekningsgrop som ble benyttet av en soldat "enkeltmanns hull". Foto H.P. Lyngsnes.



Figur 39 Flyfoto fra 1946 over område med registreringer av bunkere og skytestillinger.

Reg.nr 43:

Et betongfundament til kanon som var elektrisk styrt med kabel. En grensebolt er i senere tid plassert i dette fundamentet.

Reg.nr 44:

Et koblingspunkt for militært samband. Bygd under krigen.



Figur 40 Rester etter et koblingspunkt for militært samband. Foto H.P.Lyngsnes..

Oversikt over bygninger, anlegg og shelter

Fra begynnelsen av 1960-tallet var det i hovedsak 331 skvadron som benyttet området rundt Anlegg 96 og ved hangar 9. I 1973-75 ble det bygget fire generasjon 1 sheltere, og under utbyggingen av flystasjon i 1989-92 ble det videre bygget syv nye generasjon 3 sheltere.

På slutten av 1990 tallet ble 331 skvadronen slått sammen med 334 skvadronen og flyttet til skvadronområde i vest. Fra siste halvdel av 1960 tallet og mot slutten av 1990 tallet hadde 719 skvadronen med Twin-Otter fly og Bell helikopter tilhold i Hangar 7. Denne hangaren ble renoverert i 2001-02, og er i dag verksted for F-16 fly.

Nedenfor vises en oversikt over bygningsmasse, sheltere og hangarer basert på informasjon gitt av Jon Jonassen i Forsvarsbygg. Oversikten er ment å gi et innblikk i hva slags bygningsmasse, anlegg og sheltere som finnes i dette området, og vil derfor ikke være en komplett oversikt. Dette har sammenheng med både rapportens begrensinger, og av sikkerhetsmessige forhold forbindelse med dagens drift av Flystasjonen.

Hvert objekt har fått et nummer som refererer til et punkt i kartet. Disse punktene er manuelt plassert og vil ikke inneha en nøyaktig GPS-posisjon. Nummerreferansen er en fortsettelse på tidligere registreringspunkt, jfr. kart og oversikt over andre krigsminner, bunkere og ol.



Figur 41 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.

Fortsettelse av kartnummerering i kart:

Reg.nr 45:

S-402 Flyshelter. Byggeår 1989-92 (i bruk).

Reg.nr 46:

Hangar 9. Hangaren eies av Norsk Luftfartsmuseum, omfatter ikke tomtegrunn. Eier kan benytte arealet foran hangaren. Byggeår 1955.

Reg.nr 47:

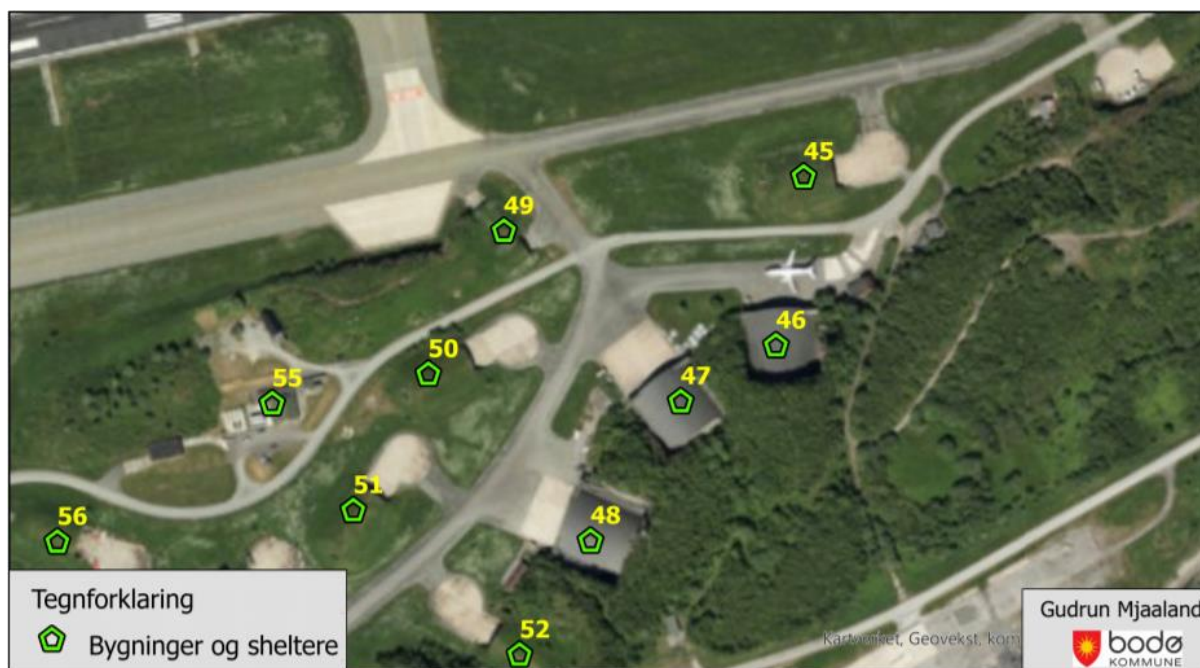
Hangar 8. Lagring av materiell. Byggeår 1952-54 (i bruk).

Reg.nr 48:

Hangar 7. Vedlikehold F-16. Byggeår 1952-54 (i bruk).

Reg.nr 49:

Bygget er å anse som et fjellanlegg (eller anlegg under bakken) med 2 stk. flyhaller og 1 stk. mellombygg (opphaldsrom).



Figur 42 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.

Reg.nr 50:

S-403 Flyshelter. Byggeår 1989-92 (i bruk).

Reg.nr 51:

S-404 Flyshelter. Byggeår 1989-92 (i bruk).

Reg.nr 52:

S-405 Flyshelter. Byggeår 1989-92 (i bruk).

Reg.nr 53:

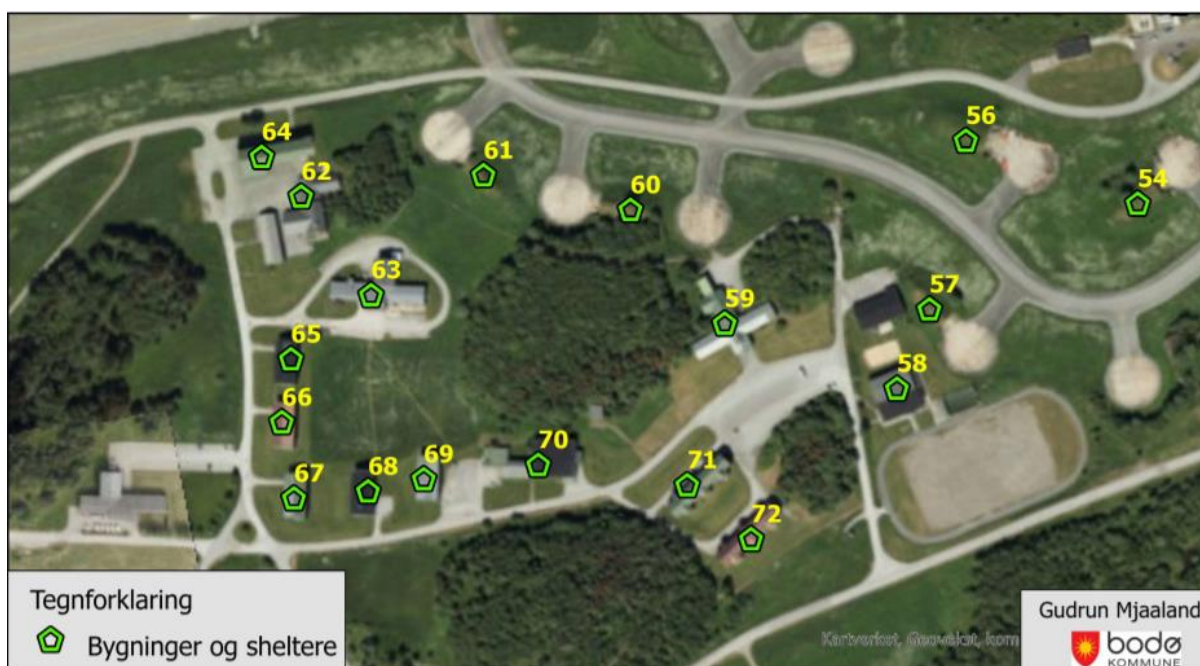
S-407 Flyshelter. Byggeår 1989-92 (i bruk).

Reg.nr 54:

S-406 Flyshelter. Byggeår 1973-75 (i bruk).

Reg.nr 55:

Hundekennel fra 1991 med tilhørende 1 stk. kaldlager (tidligere tankbilgarasje fra 1950 tallet). Ca. 50 meter nord fra Hundekennelen ligger et bygg med kontorfasiliteter/oppholdsrom for tjenestegjørende for hundetjenesten (er i bruk).



Figur 43 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.

Reg.nr 56:

S-408 Flyshelter. Byggeår 1989-9 (i bruk).

Reg.nr 57:

S-409 Flyshelter. Byggeår 1973-75 (i bruk).

Reg.nr 58:

Gymsal m/treningsrom. Byggeår 1970 (i bruk).

Reg.nr 59:

Mannskapsmesse. Byggeår 1954 (i bruk).

Reg.nr 60:

S-410 Flyshelter, Byggeår 1973-75 (i bruk).

Reg.nr 61:

S-411 Flyshelter. Byggeår 1973-75 (i bruk).

Reg.nr 62:

Flight Simulator. Byggeår 1964 (i bruk).

Reg.nr 63:

OPS gruppebygg. Byggeår 1954 (i bruk).

Reg.nr 64:

Befalsmesse 2. Byggeår 1956 (i bruk).

Reg.nr 65:

Befalsforlegning. Byggeår 1955 (i bruk).

Reg.nr 66:

Befalsforlegning. Byggeår 1955 (i bruk).

Reg.nr 67:

Befalsforlegning. Byggeår 1955 (i bruk).

Reg.nr 68:

Befalsforlegning. Byggeår 1955 (i bruk).

Reg.nr 69:

Befalsforlegning. Byggeår 1955 (i bruk).

Reg.nr 70:

Intendanturlager (depot). Byggeår 1954 (i bruk).

Reg.nr 71:

Mannskapskasserne. Byggeår 1954 (i bruk).

Reg.nr 72:

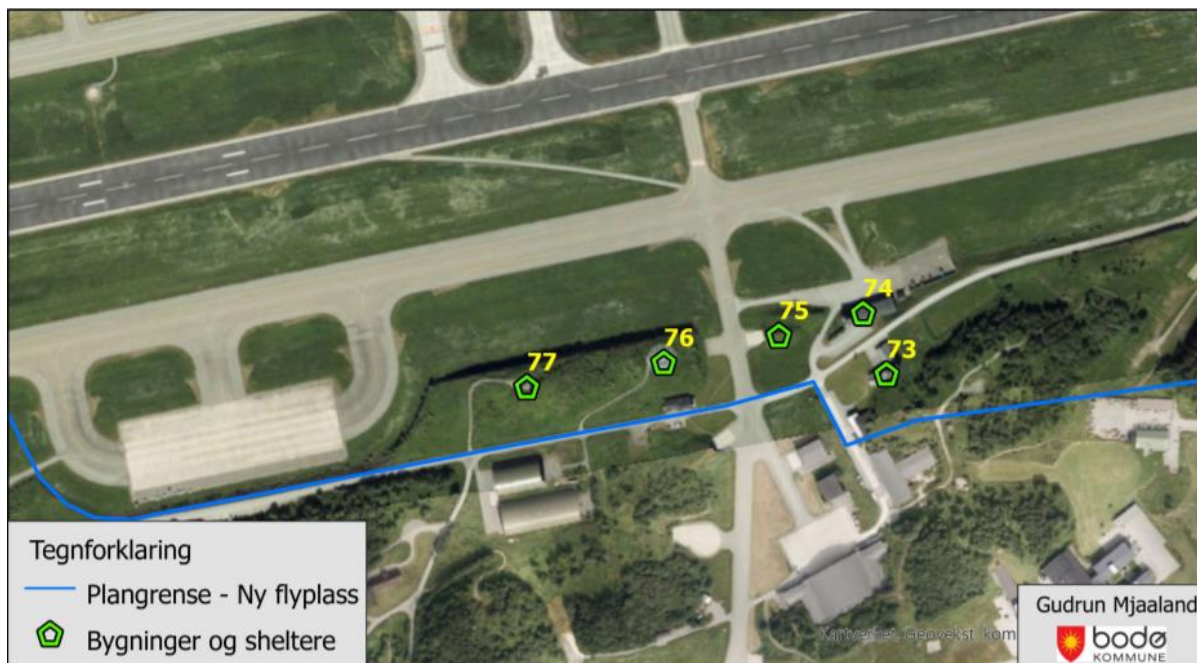
Mannskapskasserne. Byggeår 1954 (i bruk).

Reg.nr 73:

Redningsutstyr/fallskjermlager/verksted. Byggeår 1957 (i bruk).

Reg.nr 74:

Brannstasjon. Byggeår 1992 (i bruk).



Figur 44 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.

Reg.nr 75:

S-201 Flyshelter. Byggeår 1973-75 (i bruk).

Punkt 76:

Flynavigasjon, tilhører Avinor (i bruk).

Reg.nr 77:

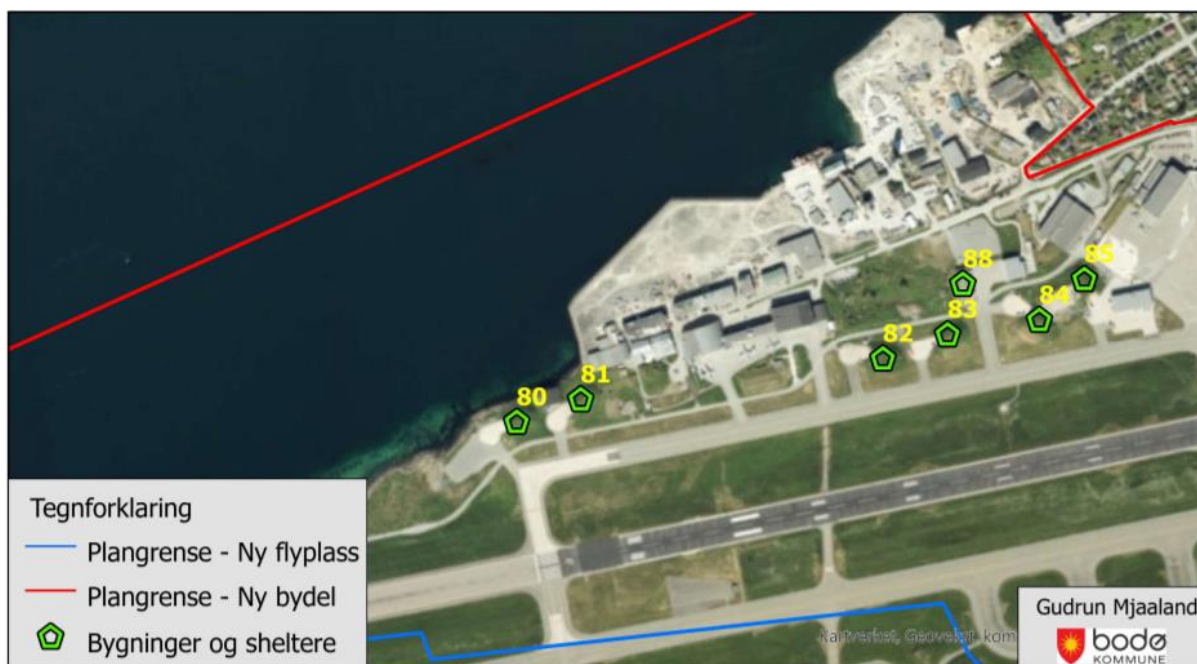
Flynavigasjon (i bruk).

Reg.nr 78:

Pistolskytebane (i bruk).

Reg.nr 79:

ADR treningssenter. Ved siste halvdel av 1980 ble det etablert et treningssenter som blant annet var konsentrert om reparasjon av bombeskader på rullebanen og flyoperative flåter, såkalt RRR (Rapid Runway Repair). Det ble bygget en minirullebane hvor det ble øvd på å reparere bombeskader med fullt ABC verneutstyr, for raskest mulig ha rullebanestrekning på 800 m operativ for F-16 ved et bombeangrep. I dette området står også en brakkerigg og denne er fortsatt i bruk.



Figur 45 Kart over bygninger/sheltere innenfor plangrensen for Ny Bydel.

Reg.nr 80:

Byggeår 1989-92. Er i bruk

Reg.nr 81:

S-302 Flyshelter. Byggeår 1989-92. Er i bruk

Reg.nr 82:

S-303 Flyshelter. Byggeår 1989-92. Er i bruk.

Reg.nr 83:

S-304 Flyshelter. Byggeår 1989-92. Leid ut til Avinor, brukes i forbindelse med flyplassdriften.

Reg.nr 84:

S-305 Flyshelter. Byggeår 1989-92. Leid ut til Avinor, brukes i forbindelse med flyplassdriften.

Reg.nr 85:

S-306 Flyshelter. Byggeår 1989-92. Leid ut til Avinor, brukes i forbindelse med flyplassdriften.



Figur 46 Kart over bygninger ved den Bodø-lufthavn, området for Ny Bydel.

Reg.nr 86:

I Avinors sin Landsverneplan fra 2009 står det følgende om flytårnet ved Bodø Lufthavn: «Hensynssonen omfatter eksisterende driftsbygg med tårn. Hensynet gjelder driftsbyggets sørfasade samt interiøret i tårnets trappehus. Det er ikke tillatt å rive eller endre de nevnte bygningsdeler, dette gjelder ytre form, materialbruk og bygningsdetaljer», (Avinors landsverneplan fra 2009, s. 226-236). Tårnet er oppført i plass-støpt betong som er forlengelse av hoved trapperommet. Selve tårnetasjen og tårncabinen er utført i stålkonstruksjon satt sammen på bakken og heist på plass med kran. Trapperommet er formet som en halvsirkel. Trappen har grå fliser med markante turkise kantfliser.

Reg.nr 87:

Ekspedisjonsbygningen er i Avinors sin Landsverneplan fra 2009 vernet, dette omfatter både eksteriør og interiør. Bygningen er oppført i 1990 og er i stor grad bevart slik den slik den da opprinnelig ble bygd. Ekspedisjonsbygget har et paviljongpreg og består av lysegrå overflater, videre er støyskjermene bygd av betong og aluminiums skjelett fylt med aluminiumsplater og glass. Disse er utsmykket med figurer av rustfritt stål. Selve ekspedisjonsbygget består av en rekke interiørelementer, som i avgangshallen med som består av en karakter av luftighet med preg av å være lyst, luftig og logisk. Sine karakteristiske stoler/benker i avgangshallen, som preges av en kunstnerisk utsmykking (Avinors landsverneplan fra 2009, s. 230).

Videre står det følgende om ekspedisjonsbygget ved Bodø Lufthavn: «Hensynssonen omfatter eksisterende ekspedisjonsbygg med støyskjerm. Hensynet gjelder fasaden mot byen, støyskjermen, taket og deler av fasaden mot flysiden. Det er ikke tillatt å rive eller endre de nevnte bygningsdeler, dette gjelder ytre form, materialbruk og bygningsdetaljer. De arkitektoniske kvalitetene i interiøret skal tas vare på ved ombygging, dette gjelder særskilt publikumsarealene i avgangshallen og avgangsområdet. Det er tillatt å etablere nye pirer og

annet på flysiden som er nødvendig av fly operative hensyn», (Avinors landsverneplan fra 2009, s. 226-236).

Reg.nr 88:

En privat hangar som ligger utenfor forsvarsets eiendom, se flyfoto figur 42 ovenfor.

6. Verdivurdering og gjenbruk

For Bodø kommune vil flere av lokalitetene som presenteres i denne rapporten være aktuelt for gjenbruk.

Anlegg 96 vil være ett av de viktigste lokalitetene for videre gjenbruk og formidling av etter krigshistorie og kaldkrigs historie i Bodø. Dette anlegget vil bidra til en enorm formidlingsverdi om den kalde krigen som på denne tiden eksisterte mellom de to store stormaktene og deres allierte. Anlegget vil på denne måten formidle Bodø sin sentrale plassering på denne tiden, samtidig vise hva slags risiko byen sto ovenfor hvis dette hadde utviklet seg fra en kald krig til å bli en «varm krig», altså hvis Bodø hadde blitt et mål hvis denne konflikten hadde eskalert.

7. Sammenfatning

Denne oversikten over krigsminner og anlegg innenfor arealet til kommunedelplanen for Ny Bydel vil ikke være en komplett oversikt, men vil gi et bidrag til mangfoldet av aktivitet som har vært til stede i dette området de siste 100 år. Rapporten vil være et grunnlag for å gå dypere inn i de ulike epokene fra tida når tyskerne overtok flyplassen til krigen var slutt, og videre inn i etterkrigstida. Det er fortsatt mange personer som sitter med kunnskap på fagfeltet, og det vil derfor være viktig at man i videre arbeid innhenter slik kunnskap før disse kunnskapsbærere faller fra, og at dette arealet går inn i en ny fase med nye aktiviteter.

Rapporten har basis i den kunnskapen som er blitt hentet fra befaringer og samtaler med personer med kunnskap om krigshistorie/kald krigs historie. Det er også brukt litteratur fra nettsider og historiebøker. Utgangspunktet for rapporten var å skaffe en oversikt over området som Ny Bydel omfatter, og med dette vil være et steg i en videre historiefortelling om livet fra og med krigens start til tidspunktet når Forsvaret og militære forlater dette området.

Perioden som omhandler gårdsbosetningen før byggingen av flyplassen og flystasjonen og historien rundt oppkomsten av Frostfilefabrikken på Langstranda på 1940-50 tallet, samt gårdshistorie ved Bodøsjøen og Bodøgaard vil være en historie som i større grad vil være belyst gjennom historiebøkene.

Innholdet i rapporten vil være gjennomgått av ansatte i Forsvarsbygg og vil ikke være et dokument som består av gradert informasjon.

8. Kilder

Bodø boka 1985 «Mine opplevelser i krigens første tid», Eivind Thorsvik

Kleve, Karl L, Den kalde krigens mange ansikter, (årstall)

Markus Trager, Fra krigslandskap til bylandskap - Bacheloroppgave i Geografi – Høgskolen i Nord-Trøndelag, 2015.

Linda Haugland, En liten brikke i et stort spill, 2012.

Nordlands fylkeskommunes Årbok 1985, Bodøboka, red. Harry Ellingens.

Nordland fylkeskommunes Årbok, Bodøboka, red. Harry Ellingens; artikkel av Karl Åge Moe.

NTNU Vitenskapsmuseet arkeologisk rapport 2020:4, Arne Anderson Stamnes og Krzysztof Kiersnowski Arkeologisk georadarundersøkelse ved Bodøsjøen, Bodø Kommune i Nordland fylke.

Støre, Knut – pers. medelse.

Cowie, rapport

Nettsider

www.Bodokrigsmuseum.no

www.denforsvunnebygda.net/gnr36_bnr13_hernes_skole.html

www.forsvarsbygg.no

www.gamlebodo.com/sykehusene/index.html

www.luftfartsmuseum.no/nyhetsartikler-fly-og-historie/fredning-for-anlegg-96

www.nb.no «Fra det første sykehus i Nordlandene til Nordland sentralsykehus: historikk om sykehusforholdene på Bodøhalvøya», utgitt i forbindelse med 50-årsmarkeringen for innflyttingen i sykehuset ved Rensåsen.

www.riksantikvaren.no/les-om/sefrak/

www.riksantikvaren.no/arbeidsomrader/krigens-kulturminner/

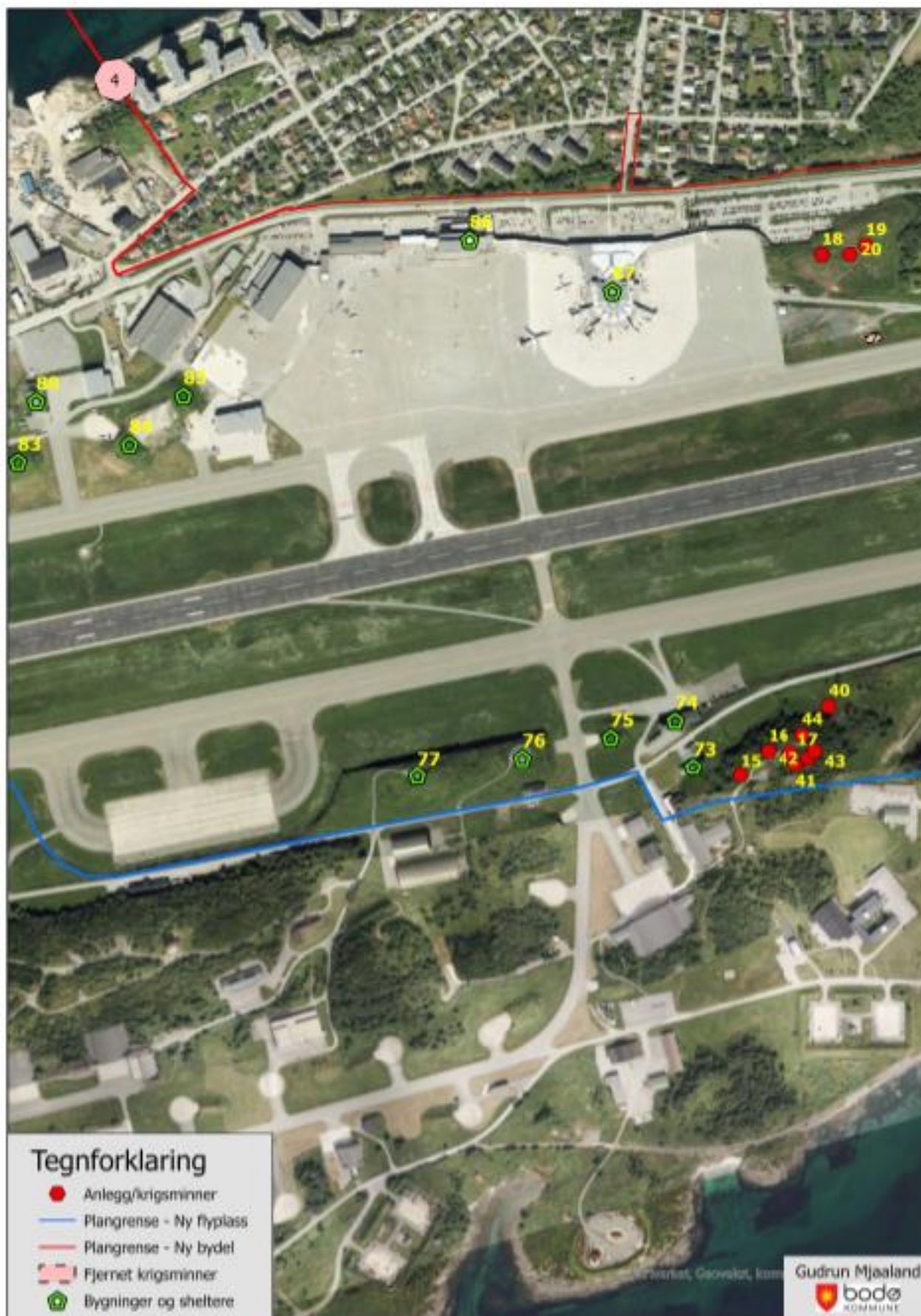
www.Thomaslillevoll.net

www.no.wikipedia.org/wiki/Lockheed_SR-71_Blackbird

9. Kartpresentasjoner



Figur 47 Kart over bygninger/sheltere og krigsminner - Ny Bydel (oversiktskart 1).



Figur 48 Kart over bygninger/sheltere, og krigsminner - Ny Bydel (oversiktskart 2).



Figur 49 Kart over bygninger/sheltere og krigsminner - Ny Bydel (oversiktskart 3).



Figur 50 Kart over bygninger/sheltere og krigsminner - Ny Bydel (oversiktskart 4).



Figur 51 Kart over bygninger/sheltere og krigsminner - Ny Bydel (oversiktskart 5).