

Norsk Luftfartsmuseum 25 år: historie og forhistorie

Det sies ofte at 25 år er ingen alder, ikke for et menneske, ikke for et museum. Men Norsk Luftfartsmuseum er på sett og vis mye eldre enn som så. Museets samlinger er en frukt av hundre års entusiastisk innsats over det ganske land med å ta vare på gjenstander, fotografier, arkiver og annet materiell fra norsk luftfart. 25-årsmarkeringen er en fin anledning til å rekapitulere luftfartshistorien og hva som er gjort for å ta vare på den.

*Av Olav Gynnild
Førstekonservator, Norsk Luftfartsmuseum*

Begynnelsen

Den første befatning folk her i landet fikk med luftfart var i 1870 da en ballong havarerte i Telemark etter å ha kommet på avveier over Paris. I 1910 fikk nordmenn første gang se et fly i luften, ført av svensken baron Cederström over Kristiania. To år deretter igjen var også Norge på vingene. Løytnant Dons krysset Oslofjorden med spinkle «Start». Snart ble Marinens flyvåpen og Hærens flyvåpen etablert med hovedbase henholdsvis i Horten og på Kjeller.

Innsatsen med å samle og ta vare på gjenstander fra norsk luftfart, er like gammel som luftfarten selv. Kurven fra ballongen «La Ville d'Orléans» som havarerte i Lifjell, kan du i dag se på Norsk Teknisk Museum, mens «Start» står i Flysamlingen på Gardermoen.

I våre dager er det vel ingen som tviler på at luftfarten har nytte for samfunnet. Men for hundre år siden var nordmenn splittet i synet på dette, og det smittet over på holdningene til å ta vare på historien. Det pågikk en kamp om herredømmet over samtidens tankeliv mellom grupper som ønsket å fornye samfunnet med industri, teknikk og nye transportmidler, og dem som ønsket å holde fast ved samfunnet mest mulig slik det var.

Luftfart kom utenfra, var fremmed og ble derfor ikke sett på som en del av tradisjonell norsk kultur. Det var langt fra selvsagt at denne type kulturarv skulle tas vare på av samfunnet. Det som ble forstått som norsk, var knyttet til snø og is, norsk natur og bondesamfunnet med røtter i vikingetiden.

Begynnelsen av det 20. århundre var en gullalder for etablering av friluft- og folkemuseer som viste frem tradisjonell norsk bondekultur. Disse museene kan til dels forstås som en reaksjon mot nye impulser og teknologi som kom utenfra. Nordmenn flest hadde røtter i bondesamfunnet. I møtet med det nye kjente mange at noe verdifullt var i ferd med å gå tapt.

Men forandringene sivet inn, og det påvirket synet på museer og kultur. Samspillet mellom de ledende kulturelle og tekniske miljøer ute og mindre tilsvarende miljøer her hjemme manifesterte

seg i opprettelsen Norsk Teknisk Museum i 1914. Museet skulle vise utvikling og fremskritt innen håndverk, industri og samferdsel med utgangspunkt i norske forhold og bli et læreverk for hele folket.

Norsk Teknisk Museum samlet enkelte gjenstander, fotografier og arkivmateriale fra luftfart, men var aldri ment som et rent flymuseum. Museet manglet i en årrekke lokaler til oppbevaring og fremvisning for sine samlinger. Mye av arbeidet med å ta vare på materiell fra norsk luftfart ble derfor gjort på frivillig basis av entusiaster med interesse for flyging. Innsatsen vokste frem på steder med levende røtter historien. «Start» ble i 1922 hengt opp som museumsgjenstand i et skur i Horten, mens Tryggve Grans monoplan «Nordsjøen» fikk plass under taket i flyhallen på Kjeller. Begge disse var overtatt av staten og ble på et vis tatt vare på for ettertiden. Ett av Roald Amundsens nordpol-fly, N-25, ble solgt til Tyskland og havnet til slutt på Deutsches Museum i München, hvor det ble bombet til småbiter i april 1944.

«Start», «Nordsjøen» og Thor Solbergs Atlanterhavs-fly «Leiv Eriksson» kom senere til Norsk Teknisk Museum. Hit kom også «Olav Tryggvesøn» og enkelte andre norskbygde militærfly, og en modell av luftskipet «Norge». Slik fikk museet en liten samling som omfattet både sivil og militær luftfart. Samlingen speilet hovedtrekkene i luftfartens utvikling, fra de første primitive ballonger over i stadig mer avanserte fly og motorer. Den markerte også flyvåpnenes selvstendige plass innen den etablerte hær- og marinestrukturen i Norge.

Bak samlingen øyner vi en universell ide om teknologiske fremskritt. Det nye og fremmede var samtidig ikledd hjemlige former og nasjonale symboler. Norske flaggfarger og navn fra sagatiden fikk luftfarten til å fremstå som «norsk». Norske pionerflyginger ble løftet frem som stordåder i nasjonens liv, og som milepæler i flygingens utvikling. Det lå i kortene at dette bare var en begynnelse på noe mer. Samlingen bar bud om en ny virkelighet der luftfart kunne innta en strålende plass i det norske samfunnet, sivilt så vel som militært. Slik inngikk luftfartens kulturarv i den pågående kampen om nordmenns tankeliv. Den hadde kraft til å påvirke myndigheter og menige folk i deres syn på luftfartens betydning her i landet.



«Thor Solbergs Hall» ved Norsk Teknisk Museum. Her ble Solbergs Atlanterhavs-fly oppbevart i 1930-årene. Kilde: Georg Brochmann: *Per aspera ad astra. Et skrift om Norsk teknisk museum gjennom 25 år og et gløtt inn i framtia.*



Gidsken Jakobsen med flyet «Måsen» i Trondheim i 1930. Flyging var fortsatt en nyhet som ble møtt med mye oppmerksomhet – og skepsis. Dobbelts merkelig var det nok med en kvinne bak spakene. «Måsen» er gjenoppbygd som replika og står i dag utstilt i Luftfartsmuseet.
Foto: Schrøder.

Verdenskrig og nye utgangspunkter

Under andre verdenskrig spilte fly en viktig rolle på mange plan. De to norske flyvåpnene opererte i eksil og ble slått sammen til Luftforsvaret i 1944. Norge deltok med krigsinnsats i luften støttet av bakkemannskaper. Samtidig ble flere steder i Norge rammet av angrep fra luften med utsletting av byer og tap av menneskeliv. En rekke norske og utenlandske militærfly gikk tapt som følge av krigshandlinger, og bare et lite fåtall norske fly fra andre verdenskrig ble tatt vare på. Derimot etterlot krigen mange militære flyvrak i norsk natur som senere skulle bli utgangspunkter for berging, restaurering og utforsking.

De første årene etter frigjøringen var myndighetene opptatt av å bygge opp igjen landet. Blikket var rettet mot de dagsaktuelle oppgaver, og fremtiden. Men med krigen på avstand kom en annen motivasjon for å ta vare på luftmilitær kulturarv til syne: ønsket om å hedre dem som hadde kjempet for Norges frihet og ofret sine liv. I flere artikler i Norsk Luftmilitært Tidsskrift i begynnelsen

av 1950-årene ble det tatt til orde for å etablere et nasjonalt flymuseum som et minnesmerke over norsk flygings saga. I 1952 tok Flyvåpenets Offiserforening initiativ til å skrive flyvåpenets historie. I samarbeid med Norsk Teknisk Museum prøvde foreningen å opprette et flymuseum, men uten at dette førte til resultat.

Norges inntreden i NATO og utviklingen av en kald krig brakte puljer av nye fly og flytyper til landet. Ved utfasing av flytyper ble det ved flystasjonene tatt vare på enkelte eksemplarer med tanke på fremtidig museum. Slik oppsto det etter hvert en samling med NATO-fly og annet materiell fra norsk tjeneste, men arbeidet var lite organisert. Flyene var spredt på en rekke stasjoner uten sentral oversikt og ble oppbevart i lite egnede bygninger.

Heller ikke på sivil side var det noen organisert innsats for å ta vare på fly og annet materiell. Lufttrafikken vokste kraftig i 1950-årene og fremover med utbygging av flyplassnett og oppretting av nye flyruter, men flyene var flyselskapenes eiendom. De ble forvaltet ut fra økonomiske prinsipper med kjøp og salg, og ikke som kulturarv.



Tryggve Gran på besøk i utstillingen til Norsk Teknisk Museum på Helsefyr i 1961. I bakgrunnen henger hans fly «Nordsjøen» og en modell av Roald Amundsens luftskip «Norge».

Foto: Norsk Teknisk Museum

Ideen om flymuseum aktualiseres

Spørsmålet om et eget flymuseum meldte seg med ny kraft i 1960-årene. Det materiellet som frem til da var samlet inn, ble dels tatt hånd om av Luftforsvaret, dels av Norsk Teknisk Museum. En del materiell var også i privat eie.

I Forsvarsdepartementet kom det i 1960-årene en økende forståelse for verdien av å ta vare på luftmilitær kulturarv. Dette gjaldt som materielle vitnesbyrd om flyvåpenets historie og flytekniske fremskritt, og som utgangspunkt for å skape oppslutning om Luftforsvaret og NATO. Marinen hadde

fått sitt eget museum allerede i 1853, mens Hæren fulgte etter i 1860. Hundre år senere var en kommet til et punkt der Forsvarets samlede museumsvirksomhet trengte fornyelse.

Ideen om å skape et flymuseum ble tatt opp av daværende sjef for Luftforsvaret, Wilhelm Mohr, i 1966. Han satte ned et utvalg til å se på saken. Utvalget mente det var umulig å skille mellom sivil og militær luftfart og gikk inn for en løsning der de militære flyene ble stilt ut sammen med sivil materiell på Norsk Teknisk Museum. Her foregrep utvalget den integrerte løsningen mellom sivil og militær historie som Norsk Luftfartsmuseum skulle bli basert på, men initiativet førte ikke frem.

Langt mer betydningsfull ble dannelsen av Norsk Flyhistorisk Forening (NFF) i 1967. Foreningens formål var skape interesse for flygingens historie, og den var pådriver for et norsk flymuseum. Foreningens berget flyvrak, registrerte historiske fly og innhentet dokumentasjon fra alle deler av landet. Den samarbeidet også med Luftforsvaret om å ta vare på historisk materiell, og bidro til at Luftforsvarets Bedømmelseskommisjon for Det Forsvarshistoriske Museum, som det het den gang, ble opprettet i 1974. Kommisjonen skulle fra et faglig ståsted vurdere hvilket materiell som kunne ha interesse for museet.

Kommisjonen markerer et sterkere offentlig engasjement i arbeidet med å ta vare på luftmilitær kulturarv, men fortsatt var det frivillige entusiaster som sto for mye av det praktiske arbeidet. En gammel hangar på Gardermoen flystasjon ble stilt til disposisjon for lagring, restaurering og innsamling. Militære fly som frem til da hadde stått lagret på landets flystasjoner, ble nå samlet på Gardermoen.

I 1984 ble alle fly som var samlet på Gardermoen overført til hangar D, og det som fra da av ble kalt «flysamlingen» oppsto. Forsvarsmuseet fikk forvaltningsansvaret for samlingen og engasjerte entusiaster i det videre restaureringsarbeidet. Ved flystasjonene på Gardermoen, Kjevik, Kjeller, Rygge og i Bodø fantes det fagkyndige entusiaster som samlet inn og restaurerte krigsfly og annet materiell til den felles samlingen. I denne sammenhengen er det også på sin plass å nevne Flyhistorisk museum på Sola, som ble dannet av entusiaster i 1984. Til museet kom sivile og militære fly og annet materiell som ble stilt ut i en hangar på Sola sjø.

Hangar D på Gardermoen utviklet seg gjennom 1980-årene til et møtepunkt for fly- og luftfartshistorisk interesserte fra hele Norge. Med entusiastisk hjelp ble portene åpnet for publikum sommerstid, og det begynte å minne om et museum. Men hangaren ga ingen varig løsning verken for fremvisning eller oppbevaring av Forsvarets flysamling. I 1987 forelå det planer om å etablere Forsvarets flymuseum på Kjeller. En gruppe krigsveteraner startet innsamling av midler til bygging, men det manglet tomt. Nok en gang nølte Forsvarsdepartementet med å gi støtte.

Bodø melder seg på

I april 1989 reiser en delegasjon flyentusiaster og representanter for Bodø kommune til Oslo for å møte daværende forsvarsminister Johan Jørgen Holst. Med seg har de et forslag om å lokalisere Forsvarets flymuseum med flysamlingen i Bodø!

Ideen om et lokalt flymuseum hadde vært luftet et par års tid allerede i Bodø Flyforum som var et ideforum dannet i 1987 etter en utbygging av Bodø lufthavn. Forumet hadde som mål å gjøre Bodø til flyby nummer én på Nordkalotten. Ideen om å flytte flysamlingen nordover, og dermed kanskje få et nasjonalt flymuseum på kjøpet, ble unnfanget av flymekanikerne Birger Larsen og Ivan Kristiansen ved Bodø hovedflystasjon. Begge hadde vært aktive i restaurering av militære fly fra 1970-tallet, og hadde sett seg lei på at ingenting ble gjort fra myndighetenes side for å ta vare på flysamlingen på Gardermoen.

Bodø hadde sterke kort på hånden. Byen hadde hatt en plass i norsk luftfartshistorie fra 1935. Den ble bombet til ruiner av tyske fly i 1940 og var truet av total ødeleggelse fra sovjetiske atomvåpen etter U2-affæren i 1960. Her var flystasjon, lufthavn, Widerøes base og et rikt flymiljø som et museum kunne dra nytte av. Bodø Luftfartshistoriske Forening (BLHF), som ble stiftet noen måneder etter møtet i Oslo, vokste raskt til å bli Norges største flyhistoriske forening med 400 medlemmer. Bodø kommune, Nordland fylkeskommune, stortingsrepresentanter fra Nordland og de frivillige entusiastene utgjorde en sterk koalisjon som kjempet frem Bodøs kandidatur på flere arenaer.

Bodø-initiativet kom likevel overraskende, og det skulle utløse et voldsomt rabalder. Fra 1966 var det i militær regi utarbeidet fem offentlige utredninger om lokalisering av et norsk flymuseum. Alle hadde landet sentralt på Østlandet med Oslo, Gardermoen og Kjeller som alternativer. Med Bodø inne måtte det en ny utredning om lokalisering til.

Nok en gang ble Kjeller ble foretrukket. Som svar på dette lanserte Bodø kommune en ny løsning der et luftforsvarsmuseum skulle inngå som en integrert del av Norsk Luftfartssenter Bodø. Senteret skulle i tillegg romme et sivilt luftfartsmuseum, luftfartsrelatert næringsliv og undervisning, samt arealer for opplevelse, forretning og service. Bodø kommune og Nordland fylkeskommune stilte gratis tomt på Stormyra til disposisjon.

Denne løsningen valgte Regjeringen å gå videre med, og det ble satt ned en gruppe lokalt i Bodø til å foreta videre utredning. Forsvarsdepartementet hadde i sin positive vurdering av Bodø festet seg ved nærheten til hovedflystasjon og et levende flymiljø, og ved de ringvirkninger et senter kunne få for turisme og næringsutvikling i Bodø og landsdelen. Dette var i en tid da statsinstitusjoner sentralt ble flyttet ut i distriktene. Departementet hadde spesielt festet seg ved ideen om en integrert løsning. Den innebar at rammen ble utvidet fra et militært flymuseum til et nasjonalt senter der militær og sivil historie kunne fremstilles samlet. Samtidig ble økonomisk ansvar spredt på flere hender, der også luftfartsrelatert næringsliv og opplevelse inngikk i tillegg til museumsvirksomheten.

31. mars 1992 fremmet Regjeringen forslag i Stortinget om å etablere et nasjonalt luftforsvarsmuseum som integrert del av Norsk Luftfartssenter. Forslaget ble vedtatt med 74 mot 57 stemmer etter knallhard debatt i Stortinget. Foreløpig var ingenting avgjort om hvem som skulle ha ansvar for den sivile museumsdelen, men det lå i kortene at myndighetene også måtte følge opp den.

Dette var første gang et større nasjonalt museum ble lagt nord for Trondheim, og i Bodø sto jubelen i taket. Men motstandere av vedtaket som hadde kjempet for museum nær Oslo, var sinte og skuffet og sterke ord ble brukt. De hevdet at distriktpolitiske argumenter var tillagt for mye vekt, at museumsfaglige hensyn var satt til side og at et nasjonalt museum lokalisert så langt nord ville slite med å trekke besøkende. Direktøren for Forsvarsmuseet, Thorbein Gamst, trakk seg fra jobben i protest etter vedtaket, og krigsveteraner var i harnisk. Av hensyn til de vonde følelsene som oppsto valgte kong Harald å takke nei til å legge ned grunnsteinen i Bodø høsten 1992. Kongen lovet i stedet å komme til åpningen, som var fastsatt til 15. mai 1994.

Norsk Luftfartsmuseum åpner

Tiden frem til åpning var knapp for de ansvarlige. BOARCH arkitekter tegnet bygget, som er utformet som en gigantisk propell. Tårnet fra gamle Bodø lufthavn fikk hedersplass på toppen av rotunden i midten. Senteret kostet 125 millioner å bygge og ble finansiert med lån, tilskudd og aksjekapital. Største eiere var Nordlandsbanken, Bodø kommune og Nordland fylkeskommune.

Den oppsatte tidsfristen holdt. 15. mai 1994 ble Norsk Luftfartssenter åpnet. Dagen er senere blitt regnet som åpningen av det vi i dag med en samlebetegnelse kaller Norsk Luftfartsmuseum. Åpningen fant sted i strålende sol. Tusenvis av fremmøtte omkranset plassen foran hovedinngangen der kong Harald holdt åpningstalen. Kongen sendte ros til både sør og nord, og oppfordret til forsoning. Han så senteret som et resultat av «engasjerte pådriveres vilje» og uttrykte håp om at det ville «vokse inn i det norske folks bevissthet som det rikssymbol for norsk luftfart Stortinget har ment det skal være».



Kong Harald taler ved åpningen.
Foto: Rolf Schjesvold



Dash 7 i lufta ved åpningen 15. mai 1994.
Foto: Rolf Liland

Bare den sivile utstillingsdelen sto ferdig ved åpningen. Den var bygd av Det Norske Sivile Luftfartmuseum og Luftfartsverkets Etatismuseum, men uten hjelp fra hundre frivillige som «sto på hau» i ukene, dagene og minuttene før åpningen, hadde den nok aldri blitt ferdig i tide. Malingen hadde knapt tørket da Kongen og hans følge steg inn.

Norsk Teknisk Museum, Forsvarsmuseet, SAS-museet, Nordlandsmuseet, Norsk Aero Klubb, Meteorologisk Institutt, flyselskaper og en rekke andre institusjoner og private givere bidro til utstillingen. Gjennom BLHFs arbeid og kontaktnett kom fly, fotografier og arkivmateriale museet. Fra USA kom spionflyet U-2. Det største flyet i utstillingen var et Junkers 52 fra Portugal som BLHF i løpet av bare fire måneder hadde montert, restaurert og malt som DNLs «Najaden». Utstillingen skulle være en midlertidig løsning til åpningen, men ble med enkelte endringer stående til dagens utstilling, «Vi Flyr!» åpnet i 2016!

Luftforsvarsmuseet, som er underlagt Forsvarets museer, åpnet sin utstilling 21. mai 1995. Arealet ga plass til 16 fly fra flysamlingen. Den resterende samlingen på 29 fly ble værende igjen sørpå og ble senere overført til Flysamlingen på Gardermoen som åpnet 20. mai 2000, den gang i regi av Stiftelsen Militærhistorisk Forum Østlandet.



Entusiaster fra Bodø i sving med å samle inn rester av et Heinkel 111 dypt inne i den norske fjellheimen. Evnen til å få mye ut av lite har kjennetegnet entusiastmiljøet i Norge gjennom hundre år. Pågangsmot, praktiske ferdigheter, kameratskap og levende engasjement for teknikk og flyhistorie har kompensert for mangel på andre ressurser. På bildet ser vi fra venstre: Oddbjørn Andreassen, Birger Larsen og Ketil Lunde.

Foto: BLHF

Hovedtrekk ved utviklingen frem til i dag

Fra 1998 overtok Kulturdepartementet ansvaret for driften av den sivile museumsdelen, og stiftelsen Norsk Luftfartsmuseum slik vi kjenner den i dag, ble dannet. Dermed var alle museumsfunksjoner på plass og betalt av det offentlige – forskning, formidling og forvaltning. Luftfartsverkets Etatismuseum ble i 2003 til Avinor Museum. Museet har blant annet samlet inn Norges første sivile radar fra Haukåsen utenfor Oslo, og det opprinnelige tårnet på Namsos lufthavn fra 1968. «Golfballen» og tårnet er i dag lett synlige kjennemerker for den som kommer til museet langs Olav V gate. Avinor

Museum opphørte i 2019. Virksomheten er overført til Norsk Luftfartsmuseum mot årlig støtte fra Avinor.

BLHF, i samarbeid med flymiljøer andre steder i Norge og internasjonalt, har videreført sin virksomhet som en venneforening for museet. Foreningen har bistått i innsamling og restaurering av fly til utstilling og med andre oppgaver. Av større prosjekter kan nevnes «Måsen», F-28 «Olav Kyrre» (LN-SUC), Britten-Norman Islander (LN-MAF) og Norseman (LN-PAB) i sivil utstilling, og Messerschmitt og Focke-Wulf i militær.

Med voksende stab og samlinger ble bygningene til luftfartssenteret snart for små. Nabobygget Satellitten ble tatt i bruk som verksted, kontorer og magasiner for arkiv, foto og gjenstander. Hangar 9 på flystasjonen ble kjøpt for én krone og brukes i dag som magasin for fly og andre store gjenstander. Materiell oppbevares også i Anlegg 96 og et par andre bygg på flystasjonen, og i garasjen til Avinor Museum.

Det som særlig kjennetegner utviklingen fra 1998 er veksten i pedagogisk virksomhet med tilbud til barn og unge. De faste utstillingene er videreutviklet i flere omganger med «Vi Flyr!» som det desidert største løftet. Museet har arrangert årlige fagseminarer og vært utgangspunkt for flere fagbøker og -artikler, TV- og radioprogrammer og en rekke andre publiseringer nasjonalt og internasjonalt. Vårt uredde motto er å bli verdens beste luftfartsmuseum!

Stiftelsen Norsk Luftfartsmuseum forvalter i dag en samling på nærmere 40 «hele» fly, 16 500 andre gjenstander, 66 000 fotografier og 700 hyllemeter arkiv. Luftforsvarsmuseet forvalter 5 000 gjenstander, hvorav 107 fly. Disse befinner seg i Bodø, ved Flysamlingen på Gardermoen og på utlån. En voksende del av musenes samlede materiale er registrert og gjort digitalt tilgjengelig for publikum.



Åpning av egenprodusert vandretstilling om flypioneren Bernt Balchen i 1999. Balchens enke, Bess Urbahn, sto for åpningen. Her sammen med daværende direktør Kjell Lutnes.
Foto: Norsk Luftfartsmuseum



Historien skal ut til folket! Norsk Luftfartsmuseum eier et flygende Norseman veteranfly som tar passasjerer og brukes på oppvisninger innen- og utenlands. Flyet driftes av Norwegian Spitfire Foundation.
Foto: Norwegian Spitfire Foundation

Museets utvikling har ikke fulgt et ferdig oppgått spor. På 25-årsdagen kan det være grunn til å minne om den samlede innsats i Norge gjennom hundre år som dagens museum hviler på. Uten denne innsatsen fra det ganske land hadde det neppe blitt et flymuseum i 1994. I sin tale ved grunnsteinsnedleggelsen i 1992 satte Johan Jørgen Holst ord på dette: «Flyhistorien tilhører hele nasjonen. Den eies ikke av bestemte regioner eller personer».



Fra dagens militære utstilling.
Foto: Ernst Furuhatt