

Finnmark fylkeskommune
9800 VADSØ

Lars Erik Bønå
Deanugeaidnu 1879
9845 Tana
Tlf.: 46797450
E-post: larserikbona@gmail.com

Dato: 11.01.2019

FORSLAG OM FREDNING AV TANA BRU

Kort om saksbehandlingen

Statens vegvesen vedtok i 2002 en nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Arbeidet ble igangsatt i Vegdirektoratet allerede på siste halvdel av 70-tallet da undertegnede arbeidet der. Denne verneplanen omfatter veganlegg med nærmest antikvarisk verdi, så Tana bru var alt for ung til å komme med i vurderingen. Kulturminner fra krigen inngår ikke i Statens vegvesens nasjonale verneplan.

Finnmark fylkeskommune hadde i 2007 og 2012 planene for bygging av ny Tana bru til høring. Planene var basert på en utredning fra Statens vegvesen med tilstandsrapport for den gamle brua og en beregning av framtidige vedlikeholdskostnader under forutsetning at den skulle brukes videre som kjørebri med uendret akseltrykk og totalvekt i stedet for å bygge ny bru. Ikke uventet konkluderte man at det var mest fordelaktig å bygge ny bru da dagens bru er både for smal og for svak for framtidens trafikk og at den i tillegg ikke har noen gangbane for myke trafikanter. Dermed falt det også naturlig for Statens vegvesen å konkludere at den gamle brua skulle rives siden den ikke var klassifisert som historisk verneverdig i deres kulturminneprogram.

Imidlertid er ikke Statens vegvesen forvaltningsorgan for Kulturminneloven. Det ansvaret påligger kommunen og fylkeskommunen, men ingen av dem vurderte verneverdien av brua som kulturhistorisk krigsminne; de aksepterte bare Statens vegvesens konklusjon om at den ikke er verneverdig som vegteknisk minnesmerke.

Det har kommet tydelig fram i sosiale medier at ordfører Frank M. Ingilæ ser fram til at den nye Tana bru skal bli prikken over i-en for hans ordførergjerning og at han gleder seg til den gamle brua forsvinner fordi den etter hans syn ligger så nært at den vil virke skjæmmende for den nye, fine brua. Han glemmer da at den gamle brua kom først og at han selv var pådriver for å bygge den nye så tett inntil. Overalt ellers kjemper man for å få hovedvegene lagt utenom sentrum. I Tana har man i stedet på gammelt vis kjempet for å opprettholde vegen og dermed trafikken gjennom sentrum.

Det er også ordførerens ansvar å få gjennomført kulturminneplanen, men han fikk oppstarten av dette arbeidet utsatt til etter 2019, altså til gammelbrua med sikkerhet er revet.

Finmark fylkeskommune har også etter eget utsagn jobbet de siste årene med å fremme kulturminner fra krigen og gjenreisningen for å vise at denne typen kulturminner har stor betydning for historieforståelsen om 2. verdenskrig og gjenreisningen fram mot 1960. Hjemmel og plikt til å foreta slike vurderinger, finnes i Kulturminneloven §2 og §15. Finnes det mer typisk kulturminne i Øst-Finmark fra krigen, gjenreisningen og den kalde krigen enn nettopp Tana bru?

Kartlegging og bevaring av krigshistoriske kulturminner

Etter at bygging av ny bru og riving av den gamle hadde blitt vedtatt, fikk kommunene i 2015 oppfordring fra Klima- og Miljødepartementet om å kartlegge krigshistoriske kulturminner og finansieringsbehov for å ivareta disse. Dette er et ansvar som følger av Kulturminneloven. Mens Sør-Varanger kommune gjennomførte sin kartlegging og mottok penger til å ivareta viktige kulturminner fra krigen, utsatte Tana kommune oppstarten av sin kulturminneplan til etter 2019. Det betyr at Tana bru vil bli revet uten i det hele tatt å bli vurdert som mulig verneverdig krigshistorisk kulturminne etter Kulturminneloven. Høyst sannsynlig ville en kulturminneplan for Tana kommune ha konkludert at nettopp Tana bru er kommunens viktigste kulturhistoriske minnesmerke fra 2. verdenskrig.

Tana bru ble gjenoppbygget etter krigen, men den er ikke bare en tro kopi av den brua som ble sprengt av tyskerne i 1944 – den ble også bygget ved gjenbruk av mye av den sprengte brua. Det var derfor den ble gjenoppbygd så fort. Sannsynligvis inneholder Statens vegvesens arkiv mer om dette. Karasjok bru er ganske lik, men det tok hele 7 år å gjenoppbygge den fordi den ble grundigere ødelagt av tyskerne under tilbaketrekningen.

I Tana årbok 2010 forteller Viktor Pedersen at brua falt rett ned under sprengningen, at den ble gjenreist nøyaktig på samme sted og at de samme festene trolig ble brukt etter som de ikke var ødelagt. På bildet av den sprengte brua kan man se at tårnet på vestsiden har ramla ned i retning elva, men ser helt ut. Wirefestene vises med et stykke av wirene stikkende opp. På østsiden ser man ikke tårnet. Det må bety at det enten ikke falt under sprengningen eller at det allerede var reddet med sikte på gjenbruk da bildet ble tatt i 1946.

Undertegnede avtjente verneplikten i Ingeniørvåpenet i 1969 og tok der en rekke frivillige tilleggskurs, også sprengningstjeneste som spesielt omhandlet sprengning av forskjellige brutyper og annen infrastruktur for å hindre fiendens framrykking. Bildet av den sprengte brua viser klart at Viktor Pedersens beretning om at festene ikke ble ødelagt, stemmer. Det igjen betyr at brua ikke ble sprengt slik ei hengebru skal sprenges på militærteknisk riktig måte og at den dermed heller ikke ble totalt ødelagt. Mye kunne gjenbrukes og ble også det siden den ble gjenreist så fort. Store deler av Tana bru som nå er dømt til å rives, er altså levninger fra den første brua som ble bygget under krigen. Det er overveiende sannsynlig at wirefester, tårn, brukar og forstøtningsmur stammer fra den opprinnelige brua.

I Tana årbok 2010 skriver Karl Sabba Foslund om byggingen av Tana bru under krigen etter intervju med anleggskokke Inga Niemi. Artikkelen har også flere bilder fra byggingen. Det finnes lite bilder av den sprengte brua og gjenreisningen. Dette har sin naturlige forklaring i at

folk bare fikk reddet det aller nødvendigste fra tyskernes herjinger. Fotoapparat og film var ikke prioriterte gjenstander for livets opphold.

Da brua ble sprengt, var forskalingen fortsatt ikke revet. Dermed fløt forskalingsmaterialene nedover elva. Alf Olsen og min far, Reidar Bønå, reddet mye av disse, blant annet tømmerstokker. De laget seg en bukk der de saget opp tømmerstokkene med håndsag. En mann stod oppe på bukken og den andre nede på bakken. Denne håndsaga husker jeg fra mitt barndomshjem, og den skal fortsatt finnes der. Far brukte sin del av materialene til å bygge et lite hus eller rettere sagt hytte der jeg ble født. Dette huset ble omdisponert til fjøs da de senere fikk bygget et gjenreisningshus, et såkalt lemmehus fra Sverige.

Ved Tana bru finnes også viktige kulturminner fra den kalde krigen. Med sikte på å kunne ødelegge infrastrukturen for å hindre fiendens framrykking under en eventuell tilbaketrekning slik tyskerne hadde gjort, ble det bygget to bunkere på vestsiden av elva. Den ene var en ammunisjonsbunker der dynamitt kunne lagres til bruk for eventuell sprengning av brua. Den ble fjernet straks byggingen av den nye brua startet. Under konsekvensutredningen forut for byggingen, nevnte man en liten verneverdig plante på østsiden av elva, men at det lå en betongbunker på vestsiden midt i byggetraséen, ble ikke nevnt med ett eneste ord, mest sannsynlig fordi man fryktet at det i tilfelle kunne skape problemer for byggevedtaket. En konsekvensutredning skal ikke bare fungere som påbudt fyllstoff mellom 2 permer, men utrede konsekvensene av tiltaket. Litt lengre unna ligger en bunker med skyteskår. Sannsynligvis var denne beregnet for vaktsovdater til forsvar og eventuell sprengning av brua.

En kulturminneplan som skal omfatte minner fra verdenskrigen og den kalde krigen, bør naturlig inkludere den gamle brua og de to bunkerne. Området kan vernes med hjemmel i Kulturminneloven §19-20. Her kan man oppnå en fin severdighet på en billig måte. Det kan anlegges en park med gangsti mellom brua og bunkerne. Ved bunkerne og på brua kan man montere informasjonstavler om disse byggverkene og andre minner fra verdenskrigen, gjenoppbyggingen og den kalde krigen i Øst-Finnmark etter modell fra heksemonumentet i Vardø. Her kan man også finne plass til det gjenværende østre landkaret fra bukkebrua i Seida med tilhørende bildedokumentasjoner av bukkebrua. Bukkebrua stod fortsatt ute brannhøsten 1944 og ble brent. Landkaret ligger i dag henslengt og glemt i Østre Seida. Vestre landkar ble fjernet av Statens vegvesen på 70-tallet etter initiativ fra undertegnede fordi det lå et stykke ute i elva og var til hinder for drivgarnsfisket.

All erfaring viser at det ikke er tilstrekkelig med bare én severdighet på et sted for å få turistene til å stoppe. Et planlagt laksesenter vil ikke være nok. Det må være flere severdigheter, og hva vil da være bedre enn et opplevelsesanlegg der etterkommere av soldatene som kjempet i Øst-Finnmark under krigen og andre interesserte kan sette seg inn i krigshandlingene i Finnmark, gjenreisningen, den kalde krigen og andre severdigheter.

Dersom brua og bunkerne fra den kalde krigen viser seg å være verneverdige etter Kulturminneloven, betyr det at Statens vegvesen har begått en straffbar handling ved å rive den ene bunkeren og at de vil begå neste straffbare handling ved å rive brua og ødelegge brufestene, steinmuren og området rundt. På østsiden ble det under konsekvensutredningen lokalisert en verneverdig plante som sannsynligvis ble brakt dit i forbindelse med at brua ble bygd, men om mer av anlegget fra samme tidsperiode kan være verneverdig, har man altså ikke vurdert.

Som eier av brua, vil Statens vegvesen bli pålagt økonomiske forpliktelser etter Kulturminneloven §16-17 dersom brua og området fredes. Basert på erfaringer fra eget kulturminneprogram er det derfor forståelig at Statens vegvesen har ivret etter å få brua revet snarest mulig.

Mulig nyttiggjøring av gamle Tana bru

Utenom å tjene som severdighet, kan den gamle brua gjøre stor nytte i dagliglivet. Den nye brua bygges med gangbane på begge sider og fotgjengerfelt ved rundkjøringene. Dette har man markedsført som en stor forbedring av trafikksikkerheten. Sett i forhold til at den gamle brua ikke har gangbaner, vil det være det, men tett inntil ei rundkjøring er definitivt en svært farlig plass å anlegge fotgjengerfelt. På brua har man tenkt at folk skal kunne beskue isgang og laksefiske, men i hvilken grad tror man barn vil kunne passe seg for trafikken når de skal skynde seg fra den ene gangbanen til den andre for å følge med et drivende isflak eller fiskere i båt som har fått laks på kroken?

Hvis man bruker den gamle brua som gang- og sykkelbru, vil biler og myke trafikanter kunne skilles totalt. På østsiden kan man bygge gang- og sykkelveg fra den gamle brua til Seida og Skiippagurra. Veggen til Skiippagurra kan bygges planfritt under den nye brua, og gangfeltene på begge sider av nybrua kan ledes videre ned på gang- og sykkelvegen. Inntil rundkjøringene bør det ikke anlegges gangfelt. En mer trafikksikker løsning enn dette kan man ikke få.

Til bruk som gang- og sykkelbru, kan totalvekten for brua nedgraderes fra 50 til 10 tonn og brua kan og bør avlastes ved at asfaltdekket fjernes. 10 tonn totalvekt vil dekke behovet for brøyting eller samlet opphold for inntil 133 personer. En slik nedgradering vil redusere vedlikeholdskostnadene betydelig.

Oppsummering

Tana kommune og Finnmark fylkeskommune har begge godkjent riving av Tana bru på mangelfullt grunnlag. Verneverdien er kun vurdert av Statens vegvesen ut fra deres eget veghistoriske program, ikke etter Kulturminneloven. Statens vegvesen er ikke forvaltningsorgan for Kulturminneloven. Det er derimot kommunen og fylkeskommunen og i høyeste instans Klima- og Miljødepartementet. Både Tana kommune og Finnmark fylkeskommune har dermed forsømt seg ved å unnlate å utføre sin undersøkelsesplikt som forvaltningsorgan for Kulturminneloven da de uten videre aksepterte Statens vegvesens konklusjon om at brua ikke er verneverdig.

Hva det vil koste å bevare brua som kulturminne er heller ikke vurdert. Det er kun foretatt en beregning av nødvendige vedlikeholdskostnader dersom brua skulle brukes videre som kjørebru på samme måte som i dag med 50 tonn totalvekt i stedet for å bygge ny bru.

Som eier vil Statens vegvesen bli pålagt økonomiske forpliktelser etter Kulturminneloven §16-17 dersom brua og området fredes. Dette har selvsagt Statens vegvesen skjønt med bakgrunn fra sitt eget kulturminneprogram. Det er derfor forståelig at Statens vegvesen ivret etter å bli kvitt eierskapet til brua snarest mulig, enten ved å rive den eller overdra den vederlagsfritt til Tana kommune. Skremsel om høye vedlikeholdskostnader gjorde at det var lett å få et rivingsvedtak.

Under dagens debatt om sammenslåing av Troms og Finnmark, hevdes det stadig at Finnmark fylkeskommune alene er i stand til å påta seg de nye oppgavene som regionene skal tildeles. Denne saken viser imidlertid at Finnmark fylkeskommune ikke har vært i stand til å utføre oppgavene de allerede har.

Konklusjon og forslag

Sovjetisk annektering av Finnmark øst for Tanaelva var på tale etter krigen. Det var hit Sovjetunionen frigjorde landet. Derfor bør en eventuell invitasjon av høytstående russiske gjester til høstens jubileumsfeiring av frigjøringen av Kirkenes også inkludere en tur til Tana. Her kan man markere at det er 75 år siden russerne stoppet framrykkingen ved den sprengte brua. Feiringen kan kombineres med åpning av den nye brua og eventuelt gravøl for den gjenreiste som er besluttet revet, denne gangen uten krigshandling. En slik markering kan symbolisere viktigheten av brubygging mellom landene og konsekvensen av at oppnådd grensekryssende nettverk ødelegges. Dersom man snur i tide og velger å bevare den gamle brua, vil jubileumsfeiringen i stedet også kunne fungere som markedsføring av severdigheten.

Det foreslås at Finnmark fylkeskommune pålegger Statens vegvesen å utsette riving av brua til verneverdien har blitt vurdert etter Kulturminneloven. I den forbindelse må følgende aktiviteter gjennomføres:

- Statens vegvesen må beregne hva det vil koste å vedlikeholde brua som nedgradert gang- og sykkelbru. Kostnadene skal omfatte fjerning av asfaltdekket for å lette brua og tilbakeføre den til opprinnelig standard.
- Statens vegvesen må spesifisere budsjetterte kostnader til riving av brua, flytting og ombygging av steinmuren og opparbeiding av arealet rundt slik det er planlagt. Disse kostnadene fratrekkes de beregnede vedlikeholdskostnadene.
- Tana kommune må gjennomføre sin kulturminneplan snarest.

Først når dette er på plass, kan man ta en endelig beslutning om Tana bru skal rives eller fredes. I og med at et helt ordinært etterkrigshus som Polmak tollstasjon fra 1954 nå er fredet, må man kunne gå ut fra at både Tana bru og det allerede revne Seida internat passerer lista for fredningskrav etter Kulturminneloven med god margin.

Med hilsen

Lars Erik Bønå

Vedlegg:

1. Bilde av sprengt Tana bru fra 1946
2. Beskrivelse av den sprengte brua av Viktor Pedersen, Tana årbok 2010
3. Inga Niemi, anleggskokke ved Tana bru, av Karl Sabba Foslund, Tana årbok 2010
4. Min henvendelse til Finnmark fylkeskommune 9. juli 2018
5. Svar fra Finnmark fylkeskommune 13. juli 2018
6. Min henvendelse til Klima- og Miljødepartementet 27. august 2018
7. Svar fra Klima- og Miljødepartementet 7. september 2018