

Historieglimt 171

Trondheim havn

Nyhavna i Trondheim er utfylt og bygd på den fine, store og langgrunne Lademofjæra. Nyhavna er en viktig del av dagens havn og er et viktig sete for havnevesenet som har navnet Trondheim havn. Byen Trondheim har ikke skapt havna. Omvendt er det havna som har skapt byen. Kong Olav Trygvason hadde et skarpt syn for skip og havner. Han hadde stor interesse for skipsbygging og sjøfart. Han var en sjøkonge. Han så verdien av utløpet av Nidelva som havn. Den lille bukta på elvebredden der Bakke bro nå ligger, Skipakrok, var velegnet til havn for skip. Der la han sin havn og bygde sin kongsgård og byens første kirke. I mange hundre år var elvestrekningen opp til der nåværende Gamle bybro nå ligger, byens havn. Oppe ved folkebiblioteket har utgraving vist at det også der var en bukt vel egnet for havn for mindre båter. Fra elva vokste byen frem som handelssted og politisk sentrum. Bylova av 1276 dreier seg ikke minst om havneforholdene. Den sier blant annet: *«Alle Kjøpmenn som kommer til Nidaros, legger til ved de brygger hvor de har leid rom. Når skipet er losset skal de straks forhale og gi plass til et nytt skip som skal losse. Skipene skal ligge med skipssiden langs bryggerekken.»* Det samme var tilfelle med byens eldre bylov, Bjarkøyretten, som ble til på 1100-tallet ved Audun Hugelksson.

Trondheim havn har som selskap er lang og interessant historie. Dagens selskap er ikke bare byens havnevesen. Trondheim havn IKS er et interkommunalt selskap eid av kommunene Orkdal, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Frosta, Levanger, Verdal, Inderøy, Steinkjer, Verran og Leksvik. Dette selskapert ble dannet 1. januar 2013 ved sammenslåing av de to eldre selskapene Trondheimsfjordens Interkommunale Havn og Indre Trondheimsfjord Havnevesen. Som en stor offentlig organisasjon med egen økonomi har vi egentlig for oss en slags stat i staten. De mange publikasjonene om Trondheim havn dreier seg gjerne om byens havn og dens historie, men det er påfallende lite skrevet om organisasjonen av havnevesenet i byen og de mange andre kommunene i det interkommunale nettverket selv som er spennende nok,

Den 25. februar 1950 hadde Johan Løkhaug, mangeårig byantikvar i Trondheim, en artikkel i Arbeideravisa med tittelen: *«Trondheim havn et tusenårig byggverk»*. Artikkelelen er sprengfull av verdifulle opplysninger. Løkhaug viser at byens fedre brukte 1/5 av byens budsjett i en lang årrekke på å sikre elvebredden og palisadeverket langs bryggene i Søgaden (Kjøpmannsgata). Da det trengtes mer bryggeplass, fikk vi en lang strid mellom Søgadepartiet og Strandgatepartiet om å bygge nye brygger langs kanalen. Løkhaug gjør det også klart at byggingen av det nye jernbanestasjonen på det utfylte Brattøra ble avgjørende for den nye havna. I 1993 skrev daværende havnedirektør Tord Brabant om utbyggingen av Trondheim havn. Brabant som var teknisk ansvarlig for utbyggingen av havna 1956-1986, var den rette til å skrive om den

store utbyggingen etter den andre verdenskrigen. Han skriver også instruktivt om vær- og grunnforhold. Havna er værutsatt særlig fra sydvest. Derfor var Lade den beste havn i rktig gammel tid der ulike viker gav le for mindre, flatbunnede skip. Grunnen i havna er 100 meter tykke leiravsetninger. I 1888, 1950 og 1990 gikk store undersjøiske ras. I krigsårene gjorde tysk aktivitet store endringer særlig i Nyhavna. Brabrant viser betydningen av havneplanene for 1912 og 1937. Den siste tok tyskerne hensyn til! I 2001 kom det praktfukle verket «Trondheim havn i tusen år» i to bind med mange eldre og nyere bilder samt instruktive artikler. Kanskje mest interessant er det som skrives om befestningene og havnas betydning for sjøkrigsmakta

Ser vi på havna i dag så er det lett å trekke linjene fra den eldste havna til den nyeste. Navnet Nedre Elvehavn brukes om området ved Solsiden, øst for elva med mange småbåter. Det er ikke noe som nå kalles Ytre Elvehavn, men følger vi elva ut mot munningen finner vi hurtigrutekaia og cruisekaia ved Piren. Piren er et navn som like gjerne kunne vært Ytre Elvehavn. Det er altså ikke langt fra den gamle til den nye havna her. Dessuten er kanalen bortover mot Ila med sine mange småbåter en avgrening av Nidelva mellom gamle og nye Brattøra.

I 2015 er det stor virksomhet i Trondheim havn. Mot slutten av året samles de tre kontorsentrene i byen til det nye Kotengbygget på Nyhavna, Trondheim maritime senter, der det nye hovedkontoret får hus. Dessuten skjer nå den veldige oppgraving, flytting og tildekking av gammel forurenset sjøbunn. I Ilsvika tildekkes den av knust kalkstein. Fra de tre andre stedene graves det opp og flyttes til sjøen utenfor Dorabunkerne der det tildekkes med duk og knust kalkstein opp til seks meters seilingsdybde.