



Per Øverland: Historieglimt 281 – Den tyske flyhangaren på Lade

I skrivende stund (29. juni 2018) rives alle tilbygg og andre bygg rundt den gamle hangaren fra den tyske flyplassen under krigen 1940-1945. Myndighetene har tillatt eierne av eiendommen Haakon VII' gate 27 å utvikle et nytt butikk- og virksomhetscenter i og omkring hangaren. Den er vernet som fortidsminne, men det ser ganske dramatisk ut når bygget stripes både for veggpaneler og



Hangaren, desember 2019. Foto: Per Øverland.

taktekking etter at alle tilbygg på langsiden som er kommet til etter krigen, er fjernet. Når det gjelder krigsminner, har Trondheim vært lite flink til å ta vare på disse og sørge for at de

fremstår som interessante

minner om en viktig tid i norsk historie. Hva kunne ikke Nordblitz, den sentrale kommunikasjonsbunkeren, på Charlottenlund ha blitt som sightseeingmål? Eller meldingssentralen i fjellet under Kuhaugen? Og Dora 1 bør vel ikke bare være et lager og kontorbygg. Også den svære ubåtbunkeren kunne bli presentert for interesserte turister. Nå er den skjult bak flere moderne hus. De gjemmer den svære konstruksjonen fra den siden de fleste kunne se den fra.

Da de tyske styrkene overraskende besatte Trondheim i april 1940, hadde de for lengst planlagt å anlegge en flyplass på de flate, fine jordene på Lade. Tyske besøkende hadde gått opp og rapportert om hvordan den burde legges. Det tok ikke lang tid før de første krigsflyene kunne lande der. Rullebanen ble lagt fra Lade gård bort mot der Lade Arena ligger i dag. Den lange rullebanen lå under den nåværende Haakon VII's gate. Den var dekket av faste trekonstruksjoner på en kvadratmeters størrelse. Omkring rullebanen lå mindre flystriper i betong og oppstillingsplasser for fly vernet av jordvoller. Ved den østlige enden av rullebanen lå flyhangaren. Der ble flyene reparert og overhaldt. I all hovedsak er den store hallen intakt etter mange tiårs bruk til ulike formål, særlig til lager og utstillingslokaler.

Da krigen sluttet ble Lade flyplass i en kort periode benyttet i sivil luftfart. Og dessuten fant flyklubber en plass der. Braathens SAFE hadde flyvninger derfra. Passasjerene sjekket inn på Astoria hotell og kjørte med drosjer ut til flyplassen. Snart ble den sivile flytrafikken flyttet til Værnes, men flyklubbene holdt ut lenger på Lade. Snart kastet myndighetene sine øyne på flyplassområdet som tomter for industri og annen virksomhet. Dyrkajorda på Lade var jo allerede ødelagt av flyplassbyggingen. De store arealene innbød til bruk for nye virksomheter. Dessuten ble de tilstøtende områdene aktuelle til boliger, både villaer og blokkbebyggelse. Den store flyhangaren lot seg ikke lett omforme til nyttig for sivil bruk. I mange år ble en av eierne, Norges Kooperative Landsforening (NKL), som trengte mye lagerplass. NKL var landslag for all kooperasjon i landet, men kooperasjonen endret seg og ble etter hvert mer lik vanlig dagligvarehandel. I 2000 ble NKL omformet til det landsdekkende COOP som fremdeles er en av eierne av hangaren. En rekke mindre bedrifter satte opp mindre tilbygg til hangaren, Flere av dem drev med biler og bilreparasjon.

Når en går gjennom de mange papirene om ombygging og påbygging av hangaren gjennom årene fra 1945, er det lett å se problemene med å anvende et så spesielt bygg for nye formål. Både i 1985 og 1996 ble det gjort anstrengelser for å modernisere bygget. I februar 1985 heter det at hangaren har industri/lager på 4.511 m² i 1. etasje og på mesaninen med 1.544 m². Vi ser at det er store innendørs arealer. I 1985 stod firma Jernbeton a/s for arbeidet. Det var særlig hensynet til brannsikring som skapte problemer. I sakspapirene heter det: *«Bygget består i dag av en to-etasjers del med salg/utstilling i 1. etasje og kontorer i 2. etasje (2 x 396 m²). Resten av bygget er lager i full høyde (674 m²). Ombygningen vil bestå i at det legges dekke i størsteparten av nåværende lager. Den nyinnredede delen av lageret skal benyttes til utstilling og salg av bygningsartikler. Arealet vil bli 468 m² i 1. etasje og 410 m² i 2. etasje.»*

I 1995 ble hangaren trukket inn i planene om ny godsterminal på Leangen. Her skal vi bare merke oss at vurderingen av betydningen som kulturminne og -miljø ble satt til: «Middels negativ», hva nå det kan bety. Samme år foreligger det planer fra firma Ingeniør H. E. Aschim a/s. Også der er det branntekniske et hovedproblem. Situasjonen vurderes slik: Hangaren er oppført i 1940-45 med en bærekonstruksjon av betong og stål med en takkonstruksjon av tre. Den har en grunnflate på 6200 m² med en takhøyde på ca. 14.5 meter der hangardelen utgjør ca. 4380 m². Så sies det: *«Konstruksjonsmaterialene og størrelsen på hangaren gjør at branntekniske tiltak i forhold til dagens krav er nødvendige. En fullverdig oppgradering av bygget slik at dagens byggeforskrifter tilfredsstilles fullt ut, vil gjøre bygget ulønnsomt»*. Dette må ses som bakgrunn for bystyrets vedtak av 24. mai 2012 om den ombygging som nå er i gang. I bystyrepapirene refereres byantikvarens innstilling slik: *«Byantikvaren stilte seg positiv til forslag til utforming av hangaren, med følgende forbehold: Tilbyggene må tilstrebe et lett uttrykk, spesielt gjelder dette glasstilbygget ut mot plassen»*.

Det er fristende å tenke seg en helt annen skjebne for den gamle flyhangaren og kanskje er det ikke for sent å tenke nytt. Hva om den ble tatt i bruk som flymuseum? Vi har flere flymuseer i Norge, men et spesialmuseum for bygging, drift og vedlikehold av fly mangler vi. En ting er å ta vare på ulike fly fra de ulike tidsperioder slik de fleste flymuseer gjør. I dag har flyene for lengst fått en dominerende plass i moderne kommunikasjon. Snart skulle det være tid til å samle og stille ut minner om bygging, drift og vedlikehold av fly. Selve materialene i flyene har også sin historie. Utviklingen av de ulike motorene er en annen spennende historie. Dessuten er det tid for å bearbeide for et museum alle stadier i anvendelsen av fly i trafikken. Og flyenes forurensningshistorie er en annen side av saken som vil få økt oppmerksomhet. Kanskje kunne med tiden det nye anlegget som oppstår ved restaureringen av flyhangaren finne plass til et mindre flymuseum?