

Denne artikkelen kan kopieres fritt og viderefremidles til andre.

En forutsetning er at navn på utgiver (Strinda historielag), årbokas årstall og forfatter(e) oppgis.

Det må ikke foretas endringer i artiklene.

Det er ikke tillatt å skanne eller kopiere bilder i bøkene for bruk i andre sammenhenger.

Lade flyplass i krig og fred

Av **Thor J. Hafstad**

I Strinda historielags årbok for 2003 kunne vi lese om Trondheim lufthavn Jonsvatnet.

For å gjøre bildet av lufttrafikken på Trondheim mer komplett skal vi nå gå inn på bruken av Lade flyplass, som ble anlagt under andre verdenskrig av den tyske okkupasjonsmakt.

De gamle planene for utbygging av landflyplass på Heimdalsmyrene var foreløbig skrinlagt av våre politikere.

Jordbruksarealene på Lade under gårdene Devle og Ringve var på slutten av

1800-tallet foreslått å danne området for den første Norges Landbrukshøgskole, som i 1897 ble åpnet på Ås i Akershus. Landbruksområdene på Lade fikk således ligge i fred helt fram til krigsutbruddet i 1940.

Krigen 1940 - 45

Da tyskerne kom 9. april 1940, landet de første transportflyene på Ladejordene. Tyskerne var imidlertid ikke de første som landet her. I 1930 landet et norskeid skolefly på jordene. Flyet var en engelskbygd todekker av typen Simons Spartan, som på den tiden konkurrerte med DeHaviland Tiger Moth om å bli RAF's nye skolefly. Vi vet i dag at

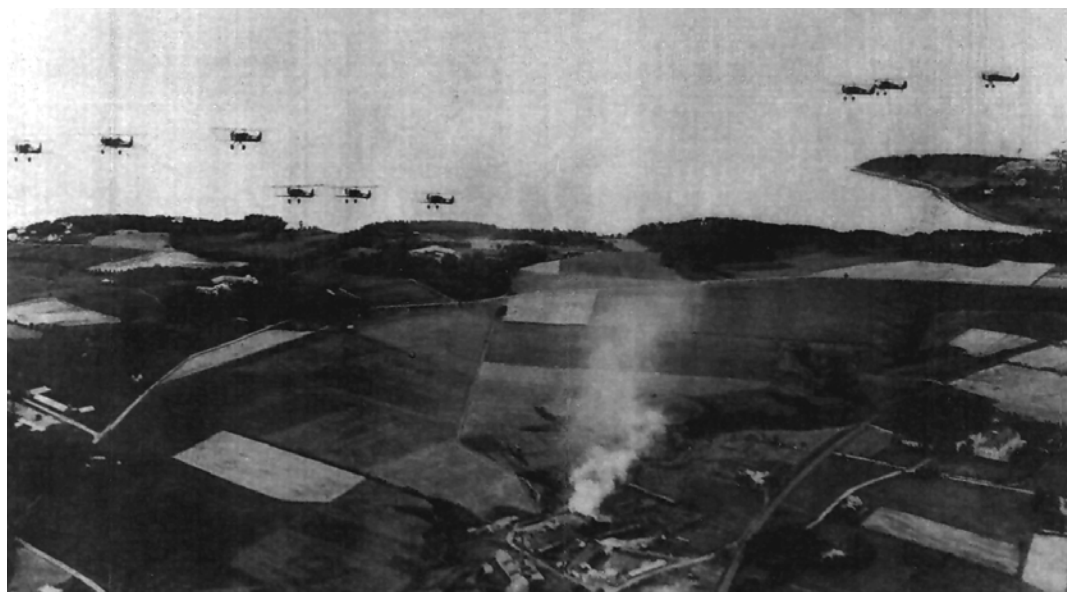


Jordene som ble flyplass - bilde fra august 1936. Legg merke til Devle, Ringve og Rognli i forgrunnen, videre Gasstanken på Reina og endelig Voldsmindbyggene bak røken fra Lilleby smelteverk.

Utsnitt av flyfoto tatt av Widerøes Flyveselskap. Kopi fra Universitetsbiblioteket i Trondheim



I 1930 landet et sivilt skolefly av type Simmons Spartan på Ladejordene. Flyet var registrert 2. april 1930 med kjennetegn N-43. Eier var Wilhelm Omsted, Oslo. Etter reparasjon etter et havari i 1931 fikk det kjennetegn LN-ABG. Bildet er utlånt av Randi Wist Dalseg.



En speiderving (9 fly) av Fokkermaskiner fra Værnes i fin formasjon over Lade i 1933.

valget falt på Tiger Moth'en som senere er blitt produsert i tusenvis.

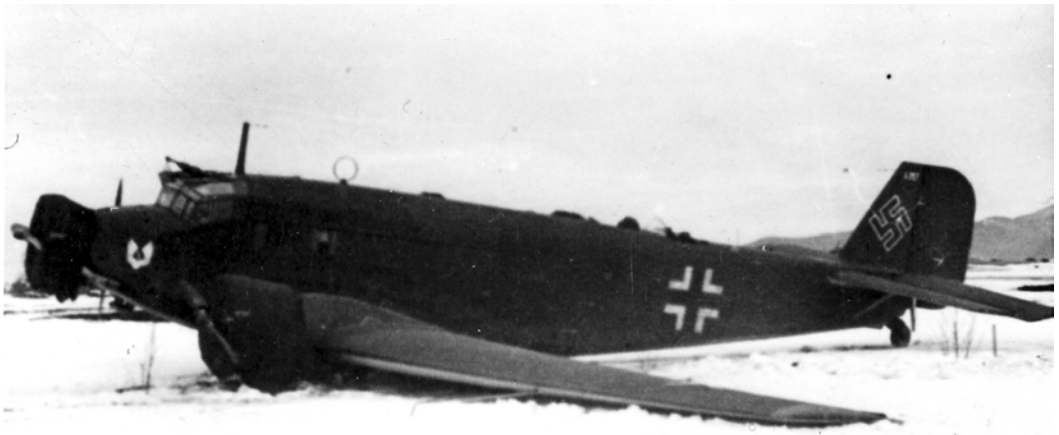
Tyskerne besluttet å bygge ut området og lage en permanent rullebane på Lade. Værnes flyplass var på våren i elendig forfatning og var ikke beregnet på de store, tunge, tyske maskinene. Både isen på Jonsvatnet og jordene på Lade ble derfor brukt mens utbyggingen på Værnes ble forsert. Utover våren og sommeren ble også utbyggingen på Lade forsert, enda mens kampene i Nord-Norge fremdeles foregikk. Rullebanen ble klargjort, hangarer ble bygget og taxeveier støpt i betong. Ladejordene, som var dyrket mark, måtte forsterkes med store rammeformede trerister som ble lagt ut på både rullebanen og taxeveiene.

De første flyenhetene som kom til Lade, var ved siden av transportflyene en enhet med Ju-87 Stukas stupbombefly. De

øvde stupbombing mot skjærene ved Munkholmen ute i fjorden. Senere da ubåtbunkerne Dora I og senere Dora II kom, tjente Lade som nærforsvar av ubåthavnen. Det var Jagdgruppe Drontheim fra Jagdgeschwader 5 som hadde nærforsvaret av Dora-bunkerne. JG5 opererte i Norge for øvrig fra Ørland, Herdla, Værnes og Kirkenes, og tok del i kampene rundt Murmansk.

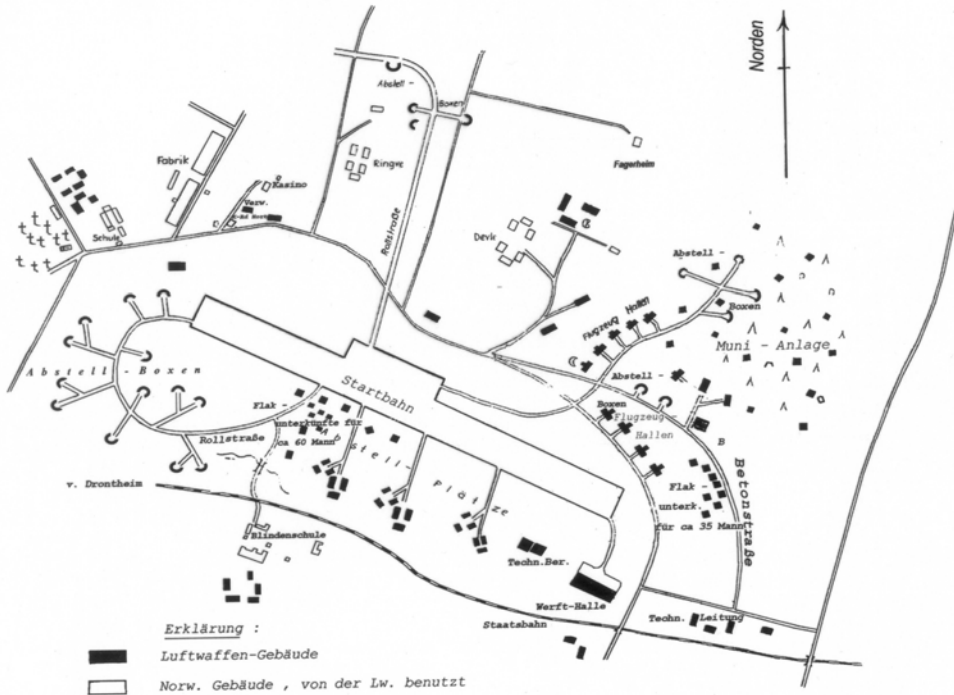
Fullt utbygget ble rullebanen 1150 meter lang, og banebredden var 40 meter. Adkomstbanene (taxeveiene) mellom parkeringsplasser og hangarer og hovedrullebanen fikk etter hvert fast betongdekke som stedvis enda i dag er kjørbare.

Flyplassens nærområde var beskyttet mot angrep fra luften av sperreballonger, antiluftskyts og røykleggingsanlegg. Flak-anleggene, som antiluftskytset het på tysk, var i hovedsak bemannet med

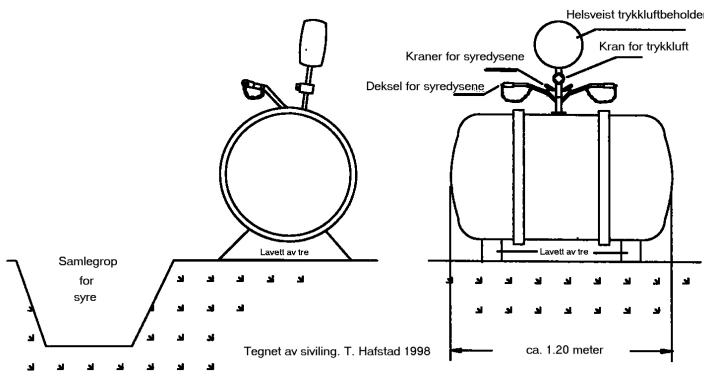


Dette er en av de første Ju-52 transportmaskinene som kom opp fra Holtenu ved Kiel på formiddagen 9. april 1940. Flyet kjørte ned i en grøft.

FLUGPLATZ - LADE



Lade flugplatz fullt utbygget, tegnet av det tyske tekniske kontoret på Lade.



Skisse av de tyske røykleggingsfatene. De var utplassert overalt i byen - på broer og alle strategiske punkter. Fatene inneholdt klor-sulfonsyre som er sterkt hygroskopisk, og som danner en hvit tåke når den reagerer med luftens fuktighet. Tegning av Thor J. Hafstad.

Flyplassen var utstyrt med sperreballonger mot lavtflygende angrep. Disse ble sendt opp i ca. 600 m når fly-angrep var ventet.



Tyske Stukasflygere i en pause på Lade sommeren 1940. Hangaranleggene er enda ikke ferdig-bygd, så man fikk holde til utendørs i det fine sommerværet. Bundesarchiv Koblenz.

folk fra Kriegsmarine. De hadde skyts med kaliber 10,5 cm og 8,8 cm. Maskinkanonene var 3,7 cm og 2 cm skyts. I tillegg fantes et utall med maskingeværer med kaliber 7,92 millimeter. Røykleggingsanleggene besto av trykktanker med klorsulfonsyre, en meget hygroskopisk væske som med trykk ble sprøytet ut av dyser på trykkfatene. Syren var sterkt etsende og var spesielt plagsom for folk med pustebe-svær. Dråpene trakk til seg fuktighet fra luften, og dannet mikroskopiske små dråper som ble til en hvit tåke.

Da amerikanerne angrep Dora-bunkerne 24. juli 1943, gjorde røykleggingen det vanskelig for jagerflyene å ta av for å forsvare de tyske anleggene. Vanligvis ble hele byen og deler av fjorden røyk-lagt når man ventet større flyangrep. Vindretningen var den dagen imidlertid slik at selv om de tyske jagerne ble hindret, så lå allikevel Dora-bunkerne delvis ubeskyttet av røyken.

Da tyskerne kapitulerte i mai 1945, ble anleggene overtatt av de allierte styrkene som sto for uskadeliggjørelse av det tyske krigsmateriellet. Senere overtok norske myndigheter.

Etter krigen

Siden den sivile lufttrafikken til og fra Trondheim startet tidlig på tredvetallet, har både Ilsvika, Hommelvik og Jonsvatnet vært benyttet som sjøflyhavner.

Den sivile lufttrafikken, som naturlig nok lå nede under krigsårene, ble for Trondheims del startet opp igjen på forsommeren 1946. Da åpnet DNL (Det Norske Luftfartselskap) 27. mai den såkalte Nord-Norgesruten. Flyet, en Junkers Ju 52 med registreringen LN-KAF, (Askeladden) ble fløyet opp fra Fornebu sjøflyhavn. Turen tok 2 timer. På åpningsturen satt DNL's sjefsflyger Jon Stranderud ved spakene.

Selve Nord-Norgesruten, som skulle gå ut fra Trondheim, startet fra sjøflyhavnen i Ilsvika og fløy via Brønnøysund, Sandnessjøen, Bodø, Harstad til Tromsø. Hele turen tok fra 5 til 6 timer inklusive mellomlandingene. Senere på sommeren ble sjøflyhavna på Jonsvatnet brukt av denne ruta.

Flyrutene ble av media også kalt "Den nye hurtigruten". Flytypen Junkers Ju-52 ble i 1947 byttet ut med den noe større Short Sandringham flybåt. Da var flyhavna i Hommelvik. Junkeren fløy fram til 1954 mellom Tromsø og Kirkenes før den helt ble tatt ut av bruk.

Flypioneren og politikeren Hjalmar Riiser-Larsen skrev i 1947 en artikkel i Adresseavisen hvor han mente at det nå var på høy tid at man kom over på land-

faste flyplasser på de faste flyrutene her til lands. Det var av største betydning både av hensyn til regulariteten og sikkerheten. Denne avisartikkelen kom i samband med det tragiske flyhavariet i Hommelvik 2. oktober 1948, der en av DNL's Short Sandringham flybåter med navnet Bukken Bruse havarerte, og hvor nitten menneskeliv gikk tapt.

Ulykken viste hvor vanskelig landing på sjøen kunne være ved ugunstige vind- og bølgeførhold. I 1952 flyttet DNL alle sine flyginger til Værnes.

Trøndelag flygeselskap A/S

Våren og sommeren 1946 foregikk planlegging av et eget privat flyselskap på Lade.

Med disponent Anders Estenstad i spissen ble Trøndelag flygeselskap A/S dannet. Selskapet ble registrert 6. august 1946, og ved siden av Estenstad ble Kjell og Ola Lefstad samt Thor Gjedebo med som medeiere. Startkapitalen var kr. 50.000.

Tre fly ble innkjøpt: To treseters Auster med registreringene LN-DAR og LN-NAH, samt en fireseters amfibium Republic Seabee, med registreringen LN-RAB.

Selskapet leide to av hangarene som tyskerne hadde etterlatt seg.

Som flygere de første årene virket Kjell Lefstad, Carl O. Hagstrøm, Arne Hør-



Bildet viser flyplassen sett mot øst 31. juli 1951. Ved flystripa øverst i bildet ligger hangarene. Trøndelag flygeselskap og senere Widerøe disponerte bygningen til venstre, den tredje mot høyre var leid av NTH flyklubb og den fjerde av Trondheim flyklubb. Øverst til høyre er tyskernes store hangar som i dag eies av A/S Jernbetong. I vindstille virket røyken fra smelteverket som et fyrtårn som var synlig fra fly i mange mils omkrets. Vindstyrken i samband med landing fikk man fra "vindpølsa" utenfor Widerøe-hangaren.

Utsnitt av flyfoto tatt av Widerøes Flyveselskap. Kopi fra Universitetsbiblioteket i Trondheim.



Ladehalvøya i 1949. Beliggenheten ga gunstige inn- og utflygingsforhold. Flyfoto tatt av Widerøes Flyveselskap. Kopi fra Universitetsbiblioteket i Trondheim.

løck og senere Hans Petter Gramnæs og Johan Øyen. Som mekanikere ble først Jørgensen fra Luftforsvaret og senere Kjell Hansen ansatt. Per Ristan var med som mekanikerassistent.

Selskapet skulle drive med ambulansflyging, taxiflyging, rundflyging, og endelig ble flygeskole for privatflygere startet. Selskapet hadde avtale med Røde Kors. Oppgavene var mange og oppdragene sto i kø.

Påskan 1947 fløy selskapet mange påsketurister til fjells. Samtidig hadde man beredskap for ambulansflyging. En annen viktig oppgave var den såkalte "kikkhosteflygingen". Denne metoden for å lindre plagene til barn med kikkhoste var utprøvet i USA og besto i å fly opp i høyder på minst 4000 meter med småbarna. Lindrende virkning ble også her registrert hos noen av de små pasientene.

Den store flyaktiviteten av Trøndelag flygeselskap på Lade førte til økende flyinteresse i Trondheim og omegn. Dette førte igjen til at Trondheim flyklubb ble dannet i desember 1947. Trondheim flyklubb og NTH's flyklubb fikk også tilhold på Lade i hangarer utleid av Luftforsvaret. NTH flyklubb var startet allerede i 1934.

Trøndelag flygeselskap A/S holdt det gående til 1950.

Samme år ble et nytt selskap, A/S Trønderfly, dannet. Denne gang med nye eiere: Anton S. Vinje, Wilhelm Nagel og Martin Klein. Dette nye selskapet ble registrert 11. juli 1950. Startkapitalen var kr. 15.000. Selskapets formål var ifølge konsesjonserklæringen: "å drive ambulans-, taxi- og rundflyging". Røde Kors var intensjonsmessig med i avtalen, dog uten noen økonomiske bindinger. Selskapet gikk inn igjen året etter da de mistet sitt nylig innkjøpte fly som var uforsikret.



Trøndelag Flyselskap sin Republic Seabee, LN-RAB, kalt Rabben. Dette var et amfibiefly - det kunne lande på land og på vann. På vannet fløt det på buken, og de flottørene vi ser på vingene, var støtteflottører. Flyet tok 3 - 4 passasjerer.

Widerøes Flyveselskap

Widerøes flyveselskap etablerte seg nå på Lade med flyger og mekaniker. Selskapet ble på Lade så lenge plassen var i drift, nesten 15 år!

Den flygeren som ble lengst på Lade, var Harald Petersen. Mekaniker var først Kjell Hansen og senere mekaniker og flyger Iver Havdal. Selskapet opererte med Republic Seabee til taxi-, ambulanse- og rundflyging. Tidvis ble selskapets ene Fairchild Cornel brukt til skråfotograferingsoppdrag. Vertikalfoto- og skråfotografering for kartverket ble i tiden et-

ter 1956 utført med Lockheed L-12 Electra.

Braathens SAFE

Den 9. mai 1952 ble den første prøveflygingen for Braathens SAFE gjennomført for den fremtidige Trondheim-Oslo-linjen. Flytypen de Havilland Heron, et lite firemotors passasjerfly, ble benyttet.

Allerede høsten 1948 hadde flyklubben på Lade fått pålegg av luftfartsmyndighetene om at alle baneforsterkninger av tre (plattinger)



Øverst:
Widerøes flyger Harald Petersen foran Seabee'en på Lade.

Nederst:
Seabee'en og Fairchild Cornel. Cornelen ble benyttet til skråfotograferingsoppdrag. Merk Lademoen kirke i bakgrunnen. Fotografier fra Widerøe.



skulle fjernes for at rullebanen skulle kunne godkjennes. Dette gjennomførte klubbmedlemmene på dugnad på kveldstid utover høsten 1948. Således kunne banen i 1952 godkjennes for sivil rutetrafikk etter at permanente banemarkeringer var montert langs rullebanen.

Braathens lokalt ansatte med agent Ragnar Hoff jr. i spissen fikk ansvaret for sikkerheten på plassen i samband med start og landing.

Den faste Osloruten ble så offisielt åpnet 18. august 1953. Man baserte seg på visuelle flygeregler, slik at om værminima (minimum skyhøyde og/eller sikt)

Braathens rutetabell i 1954 om Lade

I 50-årsjubileumboka til Braathens finner vi:

“Under spesielle opplysninger i tidtabellen kunne man lese følgende:

Da Lade flyplass har gressbane vil denne enkelte tider på året være ubrukelig når dekket er for bløtt, som f.eks under regnværsperioder, teledøsning, store snemengder og lignende. Under slike forhold må vi benytte Værnes flyplass. Passasjerer får beskjed om hvilken flyplass som benyttes gjennom sitt reisebyrå eller hos vår agent i Trondheim, Paulsen & Hoff, Olav Trygvassonsgate 8/10 tlf 21761 (privat 53147).

Dette må ha vært verdens eneste tidtabell med privat telefonnummer!”



Braathens De Havilland Heronfly LN-PSC (Per) under den første prøveflygingen på Lade 9. mai 1952. Adresseavisen fortalte at flyet landet “kl. 10.15, lett og lekende på ca 500 m, trass at det gikk inn med medvind”. Det fortsatte til Bodø ca kl. 1400. I mellomtiden hadde det vært en snartur til Ørlandet med pressen og representanter for kommunen.

Dette flyet ble av Braathens kalt “Luftens drosje”, da det kunne lande på korte rullebaner og slik kunne brukes på mindre flyplasser i Norge. Braathens kunne utnytte at Lade flyplass var nært sentrum og derved kundene. Flyet tok 15 passasjerer (“alle har vindusplass”) og hadde en marsjfart på 250 km/t. Dette flyet hadde fast understell. Det var trangt i flyet, og det var ingen kabinbetjening. Det hadde ikke trykkabin, og derfor fikk passasjerene utdelt drops ved ombordstigning mot øresus. Braathens kjøpte 2 slike fly i 1952. De ble brukt til 1957. Selskapet hadde tilsammen 6 slike fly - det siste ble brukt fram til 1959.

Trøndelag folkemuseum/Schrødersamlingen.

ikke holdt, så fløy flyet til Værnes. Lade flyplass var aldri utstyrt med noen form for instrumentlandingsystem.

Ved normale forhold sjekket passasjerene fra Trondheim inn i resepsjonen på hotell Astoria. Der var det egen skranke for passasjerene. Den lokale stasjonssjefen Ragnar Hoff jr. kjørte så passasjerene med en folkevognsbuss inn til flyet på Lade, samtidig som ankommande passasjerer fra Oslo ble hentet inn til byen. Bussen hadde 10 passasjer seter.

Heron-flyet hadde 15 passasjer seter, og flyturen tok i gjennomsnitt 1 time og 50 minutter.

Widerøe satte opp en anleggsbrakke ved hangarene på Lade. Dette var "kommandosentralen" på flyplassen. Den var utstyrt med et to-veis VHF-radiosett for kontakt med flyene under innflyging. Kjell Hansen var mekaniker, "flygeleder", bakkemannskap (oftest sammen med Hoff), sørget for bensinfylling og



Heronflyet under landing på Lade om vinteren. Legg merke til markeringskjeglene som var montert på begge sider av rullebanen i hele banens lengde. I mørket og ved dårlig sikt ble parafinfakler tent langs rullebanen. Disse ble kalt Goosenecks - veken stakk ut av tuten på en langhalset smørekanne. En planke med lyspærer på markerte enden av rullebanen.

Høsten og vinteren 1953/54 var det en flyving annenhver dag (ikke lørdag). Høsten og våren gikk flyet fra Lade kl. 0830, og om vinteren kl. 1400. Fra mai 1954 var det en daglig flyging begge veier. Flyet gikk fortsatt fra Lade om morgenen, og fra Fornebu om ettermiddagen. Vinteren 1954/55 gikk flyene begge veger midt på dagen, mens de både sommeren 1955 og høsten og vinteren 1955/56 gikk fra Lade om morgenen og fra Fornebu kl. 1715. I tidtabellen sto en flytid på 2 timer. Billettprisen var kr. 130. Fram til nyttår 1953/54 reiste 3900 passasjerer med denne ruta. I bakgrunnen er gårdene Ringve og Devle. Bilde fra Braathens SAFE.

for rydding inne i kabinen. Han klargjorde flyet for turen sørover.

Denne ordningen fungerte bra om man ser bort fra noen få hendelser der fotballtrenende ungdommer holdt til i rulleanens nordvestre del. Om de ikke fulgte de lokalt ansattes henstillinger om å flytte på seg, måtte ordenspolitiet varsles. Stort sett gikk det allikevel bra.

Braathens flyging på Lade pågikk frem til og med vinteren 1956.

Flyklubbene

NTH's flyklubb og Trondheim flyklubb skapte stor aktivitet på Lade flyplass. Klubbene drev hovedsakelig med skoleflyging der yrkesflygerne fra Trøndelag flygeselskap og senere Widerøe virket som instruktører. Senere skaffet noen av klubbenes egne eldre medlemmer seg trafikkflygerkompetanse og drev som instruktører videre ut gjennom 50- og 60-årene.

Klubbene hadde de første årene et godt samarbeid med Heimevernet (observa-



Noen av Trondheim flyklubbs medlemmer fotografert utenfor hangaren på Lade våren 1948. Fra venstre : Ukjent, Sverre Gjølmesli, Knut Grendahl, Agnar Ålberg, ukjent, Anthon Vinje, Arne Saanum (kasserer), Johannes Moe, Olav Berg, Iver Havdal (oppe ved cockpit), tre ukjente, Per Ristan, Martin Ludvigsen (Omkom ved flyhavari i Kongo i 1975. Vraket ble funnet først i fjor), ukjent. Merk "Rauchen Verboten" over inngangen. Foto: Schrøder.



Flystevne på Lade 1949. Klubbene arrangerte nesten årlige flystevner for å spe på økonomien samt å øke flyinteressens. Det var øsregn hele dagen, men stevnet gikk bra allikevel. Olaf T. Ranum stilte med gratis høyttaleranlegg og Divisjonsmusikken spilte. Bildet, som er tatt fra klubbens hangar, viser fra venstre: Harvard skolefly, tre Fairchild Cornell skolefly samt tomotors Airspeed Oxford, alle fra Luftforsvaret på Værnes. Legg merke til "vindpølsa" som indikerer vindretning og vindstyrke.

sjonsfly) og senere også med Røde Kors redningstjeneste i fjellet ved påsketider.

De første årene lå vi i påskeuken på Geittjønnå på Røros i beredskap. senere ved Langen gård i Søndervika ved Femunden. Ved siden av ambulanseberedskap fløy vi også medlemmer til ulike hytter rundt om i fjellheimen. Mange av Norsk Aeroklubbs lokalavdelinger drev denne virksomheten i påsken. Oslo Flyveklubb f.eks. hadde sine årlige leire på Mjøsa på Vingnes ved Lillehammer. Det var en balansegang fordi lovverket

sa at vi ikke kunne drive erhvervsmessig taxiflyging. Det var det kun selskaper med konsesjon som fikk lov til. Derfor begrenset det seg til egne medlemmer som fløy til selvkost, for å si det slik.

I Hedmark ved Elverum har fremdeles flyklubbene skogbrannvakt om sommeren. En fin og samfunnsnyttig aktivitet for unge privatflygere. Der får de masse flytid, og kostnadene dekkes av skogforvaltningen.

Da Lade flyplass ble stengt på høsten 1965, måtte aktivitetene flyttes til Værnes. Dette virket jo også noe hemmende på den tidligere frie flyaktiviteten på Lade. Dels måtte privatflygerne skaffe seg radiotelefonisertifikat for å kunne kommunisere med flykontrollen på Værnes. Parkerings- og hangarleiekostnader gjorde at flytimeprisen måtte settes opp. Mange av de mer aktive medlemmene forsvant fra det ellers så fine flygermiljøet. I dag har Trondheim flyklubb tilhold på Jonsvatnet, men der presser miljøfolket i kommunen på for å ha oss bort.

Fra flyplass til industri og handel

Høsten 1964 var siste gang flyklubbene kunne arrangere seilflykurs på Lade med full banelengde. Sommeren 1965 var noen hundre meter av nordvestre del av banen avdelt til treningsbaner for fotballklubbene. Flyklubbene hadde da kun ca. 700 meter banelengde å fly på, inntil plassen utpå høsten ble helt nedlagt som flyplass.

I dag er hele det gamle flyplassområdet utbygd til industri- og handelsvirksomhet. Mange av de mindre hangarene er forlengt revet og har gitt plass til boliger

og forretningsvirksomhet. Den store hangaren (vanlig kalt Storhangaren) som ligger med ryggen mot Leangen jernbanestasjon, eies i dag av investeringsselskapet Hangare Lade A/S. Det var tidligere eid av A/S Jernbeton.

Kilder:

Hafstad, Thor J. Trondheim flyklubb 50 år. Trondheim flyklubb 1997.

Opplysninger fra Ragnar Hoff jr.

Tjomsland, Audun og Wilsberg, Kjell G.: Mot alle odds: Braathens SAFE - 50 år på norske vinger. 1946 - 1996. Braathens SAFE 1996

Opplysninger i 2004 fra Kjell G. Wilsberg, SAS Braathens.

Thor Jomar Hafstad, født i 1930, er utdannet sivilingeniør fra NTH. Tok flysertifikat allerede i 1950, og videregående flygerutdanning i England 1955. Tidligere bl.a. ansatt ved vedlikeholdsavdelingen i SAS i Stockholm i 5 år. De siste tolv årene ansatt som førstelektor ved Høgskolen i Sør-Trøndelag. Skolesjef i Trondheim flyklubb fra 1963 til 1967 .

Alle bildene i denne artikkelen bortsett fra bildet av Braathens Heronfly i 1952 er utlånt av Thor Hafstad.