



FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE
EIENDOMSAVDELINGEN

Katalog Trøndelag 162110 Ørland hovedflystasjon



Landsverneplan for Forsvaret

Verneplan for eiendommer, bygninger og anlegg



Ørland hovedflystasjon

Etabl.nr.: 162110
Etabl. navn: Ørland hovedflystasjon
Etablert år: 1941

Opprinnelig forsvarsgren:
Det tyske luftforsvar

Nåværende funksjon:
Hovedflystasjon

Opprinnelig funksjon:
Flyplass

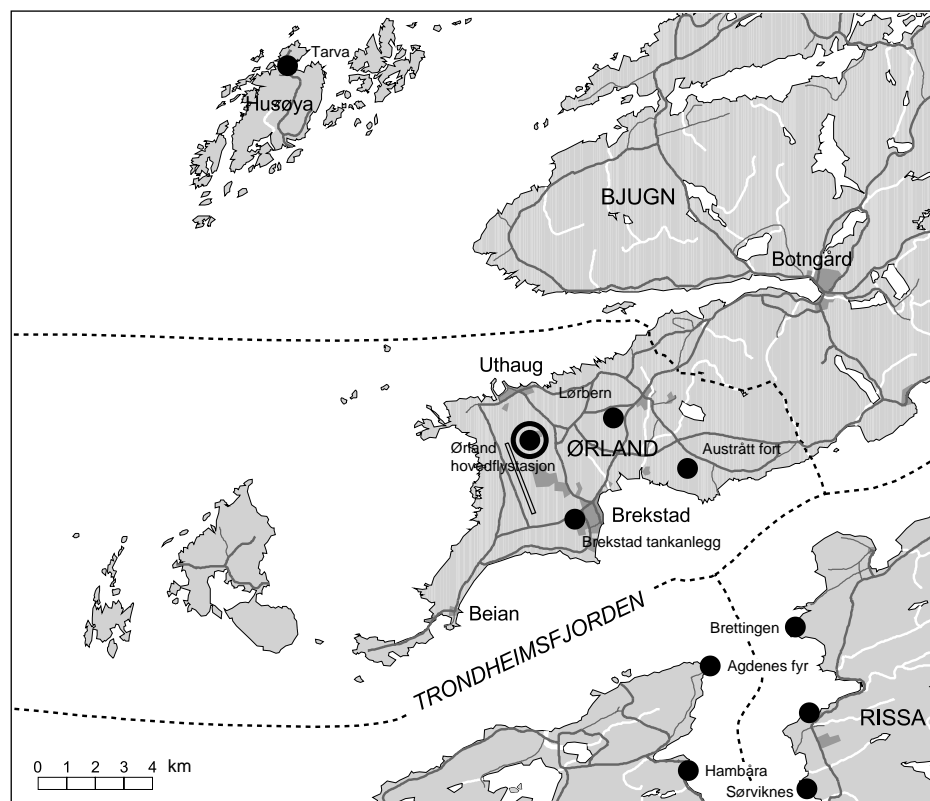
Opprinnelig operativ sammenheng

Ørland flystasjon ble anlagt av tyskerne i perioden 1941–44. Flyplassen omfattet foruten selve flystripen et stort antall bygninger og tekniske installasjoner, samt meget godt utbygde forsvarsverker.

Operativt hadde flyplassen en dobbeltrolle. Fra flyplassen kunne rekognisierungs- og angrepsfly operere langt ut i havet, bl.a. mot de alliertes konvoier til Murmansk. Samtidig hadde tyskerne flystyrker stasjonert for forsvar av Trøndelag mot fiendtlige angrep.

Anlegget besto av forlegning, administrasjon, hangarer og et komplekst nærforsvar. En tung luftvernartilleribataljon (LVA) bestående av tre batterier hadde tilhold på Kirkhaugen, Ulriksborg og Meldal/Grande. I tillegg var det en lett LVA-bataljon som var oppsatt ved Mikkeltaug, Uthaugshaugen, Djupdal og Nord-Beian og Øst-Grande veikryss. Også kystartilleriets batterier var del av samme forsvarssystem med tre batterier fordelt på Hovde, Høyen og Austrått. Sistnevnte som hovedbatteri innenfor Artilleriegruppe Ørland som omfattet 15 batterier fra Tarva i nord til Meland i sør. Avstandsmål og kommandoplass for Austråttkanonen lå på den fortifiserte høyden Nord-Lørbern. Delene var forbundet av et telefonnett i bakken. Hele Ørland var et gjennomført forsvarssystem med minefelt, pansersperringer osv. I tillegg fantes en rekke andre installasjoner, bl.a. en peilestasjon som i dag ligger på privat grunn.

I 1952 ble flyplassen utbygget til NATO-standard. Den militære delen av Ørland tjener flere formål, bl.a. jagerflyvirksomhet og redningstjeneste.



Fysisk miljø

Ved krigens slutt besto bygningsmassen av nær 370 bygninger. Rundt 360 av disse ble frigitt og solgt ved krigens slutt og etterhvert revet. Det aller meste av den ekstyske bebyggelsen og vei- og anleggsstrukturene er i dag forsvunnet. De resterende bygninger, med unntak av hangarene, har gjennomgått en del endringer. Den nyere bebyggelsen stammer fra ulike perioder, har få fellesstrekk og er til dels senere endret.

Som del av flyplassanleggene bygget tyskerne flere hangarer. Av disse er A, B og C og åtte Messerschmidthangarer på Nordområdet bevart. Hangar A, B og C ligger i

nærheten av Nordområdet, er i bruk og skal ikke utrangeres. Hangarene ble bygget etter typetegninger, med en konstruksjon i betong og tre som utgjør én av to hovedtyper av store ekstyske hangarar i Norge. Bygningene er godt bevart.

Det såkalte Nordområdet inneholder åtte relativt små ekstyske Messerschmidthangarer og har også det ekstyske banedekket mellom hangarene i behold. Hangarene ble oppført etter typetegninger med bærende elementer i betong og for øvrig i tre. Seks av hangarene har meget høy grad av opprinnelighet, mens et par er ombygget til verkstedformål. De øvrige tjener som lager.



Messerschmidthangar med opprinnelig banedekke.

Historikk

Mars 1941: I begynnelsen av mars 1941 fikk flere bønder i Vik- og Mikkeltaugsområdet på Ørland deler av sine områder beslaglagt av okkupasjonsmakten. Tyskerne var allerede i midten av april i gang med byggearbeidene. Ca. 3000 tilreisende nordmenn arbeidet på anlegget. I tillegg kom et stort antall russiske og serbiske krigsfanger og tyske offiserer og menige. Krigsfangene var stasjonert på Uthaug, Austrått og Hovde. Til forlegning tok okkupasjonsmakten i bruk den lokale byggeskikken med målsetting om at forlegningene skulle se ut som gårdsbruk. Det ble anlagt jernbane fra havna Uthaug og Brekstad til flyplassen, med en utløper til det etablerte pukkverket ved Lørbern.

1942: Den første startbanen var klar på Ørland primo 1942. Banedekket besto av treplater av 3"x5" plank og var 2000 meter lang. Bredden var 50 meter. Samme år startet byggingen av en ny startbane som hadde målene 1600x50 m. Denne fikk navnet «Hermann Görings Strasse» og hadde betongdekke. Banen sto ferdig i 1944, og danner i dag en del av hovedstartbanen.

1942–43: Oppføringen av hangar A, B, C og flykontrollbygningen ble påbegynt våren 1942 og fullført medio 1943.

1943–44: Hangargruppe nord ble bygget i perioden 1943–44. «Prestegårdsleiren» ble også oppført i denne perioden. Tyskerne bygget eget telefonnett i bakken som knyttet sammen flyplassen med batterier, bunkere og anlegget på Austrått og Lørbern.

Mai-oktober 1945: Britiske styrker overtok flyplassen noen dager etter fredsslutningen. Britene hadde trolig ikke fly på Ørland, og deres aktivitet besto for det meste i ødeleggelse

av de ca. 30 tyske flyene som var igjen på flyplassen samt opprydding og vakthold.

1945: Det norske flyvåpenet overtok flyplassen 9. oktober 1945. Det ble da bestemt at flyplassen skulle legges ned. Banedekket ble pakket ned og overført til Værnes flystasjon og andre enheter i Forsvaret. De ca. 370 bygninger var i god stand, og 360 ble frigitt, solgt og etterhvert revet. Trelemmene i banedekket ble sendt til Nord-Norge til gjenoppbyggingen der. Prefabrikerte hangarer lagret på Ørland ble også sendt nordover. Én av hangarene står fortsatt på Banak.

1946–51: I perioden 1946 til 1951 var det ingen aktivitet bortsett fra noen øvelser.

1951–54: I desember 1950 bestemte norske myndigheter at Ørland flyplass skulle bygges ut til jagerflyplass. Arbeidet med å forlenge den 1600 meter lange banen til 2300 m startet i april 1951, og var ferdigstilt i juni 1952. Underveis med dette arbeidet ble Ørland flyplass innlemmet i Atlanterhavsrådets infrastrukturprogram og anlegget fikk den standard og finansiering som fulgte med dette. Størstedelen av utbyggingen var ferdig i 1954.

1955–98: Ørland har hatt kontinuerlig og variert aktivitet fram til i dag. Stasjonen har hatt stasjonert ulike avdelinger, skvadroner, fly og helikoptre, med oppgaver knyttet til norsk og internasjonal virksomhet innen overvåking, redningsarbeid, luftvern og transport. Ørland hovedflystasjon er i dag en av de sentrale stasjonene for F-16 og nyttes mye til øvelsesvirksomhet for norske og utenlandske avdelinger.

Verneklasse: 1
Totalt ant. inv.: 265
Ant. inv. m/vern: 8

Nordområdet med Messerschmidt-hangarer, samt ekstyske fortifikasjoner og militærhistorisk landskap

Vern

Ørland flystasjon hadde en sentral plass i den tyske operative virksomheten og har i etterkrigstida utgjort en viktig del av det norske Luftforsvarets virksomhet.

Det aller meste av den ekstyske bygningsmassen er i dag forsvunnet. Den resterende ekstyske bygningsmassen, med unntak av hangarene, har gjennomgått endringer som gjør at de er av mindre antikvarisk interesse. Den nyere bygningsmassen stammer fra ulike perioder, har få fellestrekk og har gjennomgått endringer etter oppføringen. Bygningsmassen er derfor, med unntak av hangarene og drivstoffanlegget på Brekstad, som helhet av mindre antikvarisk interesse.

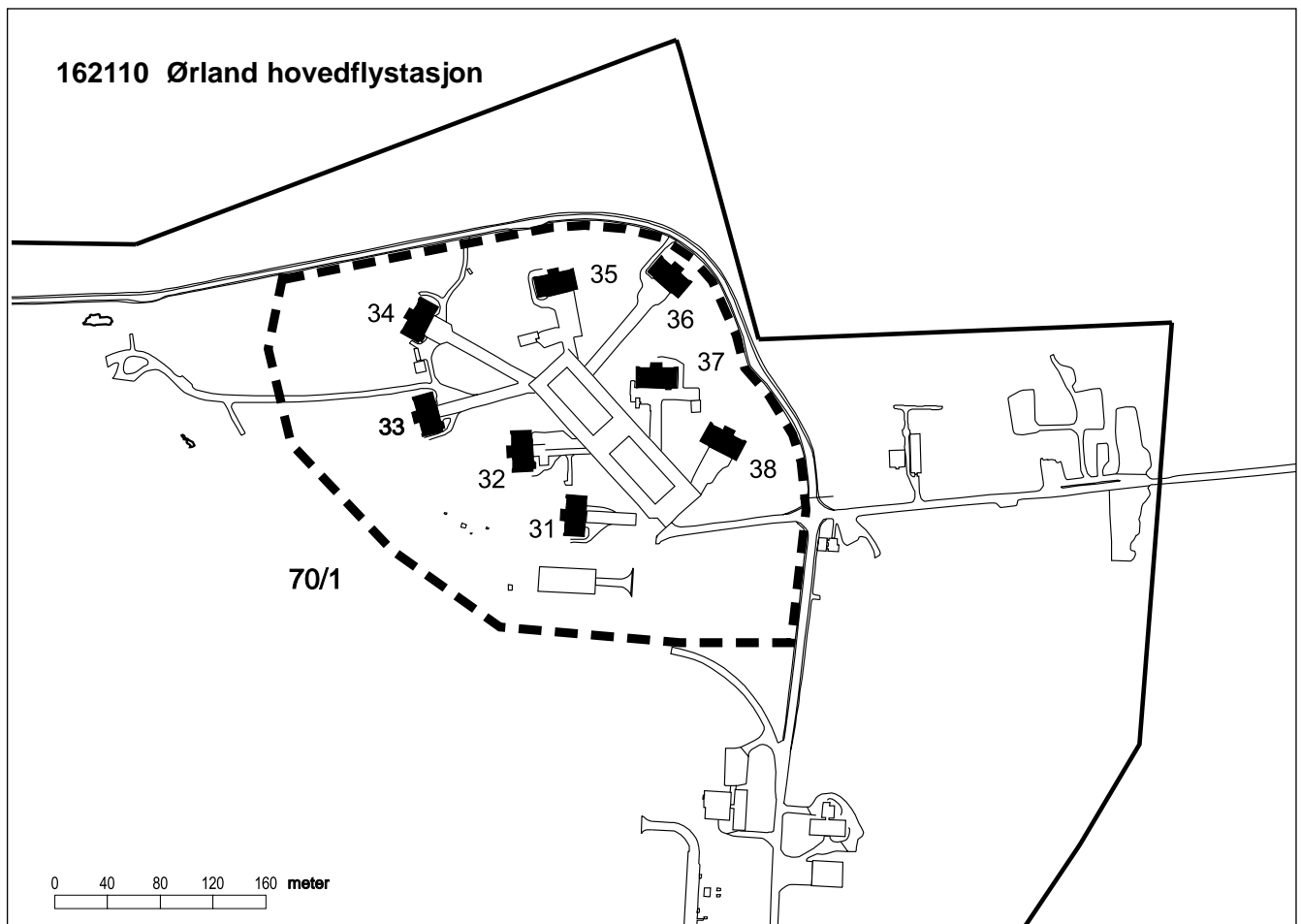
De store ekstyske hangarene A, B og C er godt bevart, men tilsvarende hangarer er bevart andre steder, slik at disse ikke vil bli tatt inn i landsverneplanen.

Messerschmidthangarenes relativt store grad av opprinnelighet og samlingen av et såvidt stort antall kampflyhangarer med mellomliggende banedekke, gjør nordområdet til et meget interessant bygningsmiljø i et nasjonalt militærhistorisk og antikvarisk perspektiv. Dette understrekes av at Messerschmidthangarene er enestående som ekstyske kulturminner i Norge, og er trolig ett av meget få gjenværende ekstyske kampflyhangarområder i Europa.

Vernet omfatter Messerschmidthangarnes eksteriør og interiør, banedekket i nordområdet, samt spor i landskapet etter ekstyske stridsanlegg og fortifikasjoner.



Nordområdet med ombygget hangar i forgrunnen.



Inventar som foreslås vernet

■ Bygninger med verneverdig eksteriør og interiør med arkitektoniske detaljer, FKP verneklasse 1

Inv.nr.	Oppr. funksjon	År
0031	Messerschmidthangar	1940–45
0032	Messerschmidthangar	1940–45
0033	Messerschmidthangar	1940–45
0034	Messerschmidthangar	1940–45
0035	Messerschmidthangar	1940–45
0036	Messerschmidthangar	1940–45
0037	Messerschmidthangar	1940–45
0038	Messerschmidthangar	1940–45



Hangar A er et godt eksempel på den største typen ekstyske hangarer som fantes i to varianter.