

En lufthavn ved Århus

- the never ending story

Af Martin Hansen

Det fremgår af en redegørelse for Tirstrup Lufthavn fra 1971, at det fra dens ibrugtagning i 1946 var en forudsætning, at flyvepladsen kun skulle fungere som en nødløsning, indtil der blev anlagt en ny flyveplads tættere på Århus, og den skulle således kun have en begrænset funktionstid! Alligevel fungerer den stadigvæk som lufthavn for Århus Amt, da det indtil videre er mislykkedes at få en større, international lufthavn bygget i nærheden af Århus. Historien bag dens tilblivelse og udvikling går dog meget længere tilbage. Mange placeringsmuligheder har i årenes løb været drøftet, og østjyske lufthavnsplaner og deres realisering har givet anledning til betydelig uenighed mellem Århus, amtet og de statslige myndigheder samt mellem disse og andre interessegrupper. Nogle træk af denne udvikling skal berettes i det følgende.

De første planer

Efter 1. Verdenskrig var der en del arbejdsløse piloter, som gav opvisninger i hele Europa. Folk strømmede til, hvilket også var tilfældet i Århus, hvor opvisningerne foregik på Skejby Mark på et areal, som slagtermester Fr. Hasle på Lille Torv havde lejet af byen til græsning for sine kreaturer.

Den første egentlige opvisning her var den tyske flyver Lorinzers rundflyvninger i maj 1919, og kun få dage efter blev spørgsmålet om en flyveplads ved Århus taget op af byrådet. Det blev dog ikke til noget i første ombæring, men byrådets interesse gav sig udslag i, at slagtermester Hasle fik nedslag i lejen af Skejby Mark mod at stille den til rådighed ved opvisninger, rundflyvning mv., af hvilke der kom en del i de følgende år.

Op gennem 20'erne og 30'erne var der adskillige udkast fra privatpersoner og selskaber om at oprette en flyveplads, der først og fremmest kunne have fast ruteflyvning til København. Og det var også i denne periode, især i 30'erne, at Århus byråds overvejelser om



Flyveopvisning på Skejby Mark maj 1920. De engelske flyvere Faber og Atkinson fingerer luftkamp og laver looping i Dansk Luftfartsselskabs Avro-maskine. Som det ses, er der tet pakket af store og små århusianere langs afparringen. Foto i Lokalhistorisk Samling, Århus.

at anlægge en lufthavn, der også kunne have udlandets interesse, begyndte. Især to landarealer blev gentagne gange nævnt som egnede til en flyveplads, nemlig Egå og Skejby Mark. Også flere andre placeringer blev dog foreslået som mulige beliggenheder, bl.a. Thomasmindel, Tilst og Årslev. Men noget seriøst og økonomisk realistisk overslag for etablering af en flyveplads kom man dog først frem til i 1939.

De mange planer strandede imidlertid, da der ikke var nogen, som ville påtage sig at afholde anlægsudgifterne. Heller ikke byrådet ville skyde de penge i, som var nødvendigt, selvom byrådet var positivt indstillede overfor at få en flyveplads. Århus havde udmærkede færge- og togforbindelser til hovedstadsområdet, og derfor var det begrænset, hvor meget man ville investere i en trafikforbindelse, som nok kun de færreste ville benytte sig af. Staten var heller ikke villig til at yde den nødvendige kapital. Begrundelsen var den samme som for byrådet, og dertil kunne flytrafikken også blive en konkurrent til statsbanerne.

Aalborg og Esbjerg havde henholdsvis i 1936 og 1937 fået anlagt flyvepladser med forbindelse til København, og året efter åbnedes en rute mellem disse byer og Hamburg. I udlandet var antallet af flyruter og passagerer stadigt stigende, og det bevirkede at byrådet i december 1939 købte gården Kirstinesminde og andre jordarealer ved Skejby Mark med henblik på at anlægge en flyveplads der. At det blev Skejby Mark, var dels påvirket af, at militæret ville flytte kasernen fra byen og ud til Skejby Mark, og derfor gerne ville have en flyveplads i forbindelse med "soldaterbyen", som den blev kaldt. Det påvirkede også flyvepladsplanerne her, at man muligvis kunne opnå tilskud til udførelsen af flyvepladsen fra socialministeriet, idet hverken militæret eller byrådet selv kunne eller ville indskyde den nødvendige kapital. Ved at henvende sig til socialministeriet kunne man få flyvepladsen anlagt som beskæftigelsesarbejde for længerevarende arbejdsløse. Socialministeriet ville gerne stille et beløb til rådighed, og da jorden allerede var købt, ventede man kun på at foråret i 1940 kom, så man kunne komme i gang med anlæggelsen af flyvepladsen.

Dog nåede man ikke at få påbegyndt anlæggelsen af flyvepladsen før besættelsen. At Århus ikke fik en flyveplads inden krigen, kan måske bedst illustreres ud fra den holdning borgmester H.P. Christensen i 1937 gav udtryk for med sin udtalelse: "Lad blot Aalborg og Esbjerg prøve kræfter på denne sag."

Besættelsen medførte en kraftig reduktion i den civile flyvning, men ikke desto mindre så var det i isvinteren i januar 1942, at Århus for første gang fik flyveforbindelse med København til Ry, og fra Ry kunne man tage bussen til Århus. Som følge af, at tyskerne kun tillod, at man fløj i en lav højde, blev flere afgang aflyst på grund af lavthængende skyer eller dårligt vejr. I februar standsede flyvningerne helt på grund af benzinmangel, så ruten nåede kun at eksistere i lidt over to uger.

Ser man bort fra denne lille afstikker, som Ry-København ruten var, så havde over 20 års diskussioner om en flyveplads ved Århus ikke bragt noget med sig. Men det gjorde krigen, der faktisk førte til etablering af hele to flyvepladser, nemlig en på Skejby Mark, der blev anlagt af englænderne i 1945, og Tirstrup, der blev anlagt af tyskerne.

Anlæggelsen af Tirstrup flyveplads

Fra tysk side var der i 40'erne under besættelsen planer om at skabe et system af flyvepladser rundt om i Danmark, deriblandt Tirstrup, vides ikke med sikkerhed, men en del af forklaringen er måske, at der var skov omkring, hvor faciliteter og bygninger kunne ligge i flyverskjul samt, at der inden for en radius på 40 kilometer lå fire havne. En ting er i hvert fald sikkert, at der en dag i 1943 fløj tyske fotorekognosceringsmaskiner over området, og tyske officerer stod og så på terrænet. Efter nytår begyndte udstikningen af pladsen, og den 26. februar 1944 fik beboerne i Stabrand at vide, at de havde indtil den 15. marts til at flytte fra deres ejendomme, der skulle benyttes i forbindelse med flyvepladsen. De kunne først flytte tilbage til resterne af deres ejendomme i 1947, efter at bygningerne i mellemtiden havde været benyttet til blandt andet flygtningelejr.

At flyvepladsen fik navnet Tirstrup skyldes, at tyskerne ikke havde anden postadresse end den, de havde ved de midlertidige administrationsbygninger, som de havde benyttet i Tirstrup by.

Hvordan forholdene på flyvepladsen var under den tyske anlæggelse, giver en bog fra 1945, ved navnet "Fanden hytter sine..." "Jeg er en værnemager", et godt billede på (Bogen blev dog aldrig udgivet). Forfatteren var en person, der arbejdede for tyskerne ved Tirstrup flyveplads. Selvom bogen brugte opdigtede bynavne, er der ingen tvivl om, at den omhandlede Tirstrup flyveplads. Den giver et billede af en heftig aktivitet på flyvepladsen med arbejdsstyrke på 3000-4000 mand, samt omfattende svindel og snyd for egen vindings skyld fra de danske værnemageres side.

Denne snyd og svindel fremgår også af P. Madsen Pedersens bog " Fra Tirstrup flyveplads under besættelsen", hvori han betegner anlæggelsen af flyvepladsen som: "et af de største svindelfortagende, der havde set lyset i nutiden. Her gjaldt det netop om, hvem der var mest fræk og uden at blinke kunne stikke tyskerne de største løgne, når man skulle hæve sin løn". Og der var gode penge at tjene, og hvis man så oven i købet kunne få en ekstra indtjening på grund af snyd med kørselssedlerne, ansættelsesaftaler, tyveri og videresalg til tyskerne igen mm., var det jo fint. De fleste af de arbejdere og værnemagere, der deltog i anlægsarbejdet troede ikke, at flyvepladsen nogensinde ville blive færdig, så derfor gik det kun ud på at få mest muligt ud af det. Sabotage fungerede mere eller mindre åbenlyst på Tirstrup flyveplads, især hen imod slutningen af besættelsen.

Forslag om lufthavn i Egå

Interessen for anlæggelsen af en civil lufthavn ved Århus blev også i de første år af fyrrerne intensiveret, for der var efterhånden ingen tvivl om, at fly ville blive et mere benyttet transportmiddel, når krigen var forbi. Skejby Mark og den opkøbte plads ved Kirstinesminde så byrådet ikke som velegnet, når det var en egentlig trafiklufthavn, man ville have i stedet for "bare" en flyveplads.

På arealet ved Kirstinesminde kunne der nemlig kun blive plads til en græslandingsbane på 500-600 meter, og den ville derfor kun kunne benyttes som en flyveplads (B-lufthavn), beregnet til mindre fly med formål som skoleflyvning, taxaflyvning, firmaflyvning, fragtflyvning, ambulanceflyvning, fotoflyvning og sportsflyvning. En A-lufthavn, beregnet til kommerciel flyvning (rutetrafik og chartertrafik) ville imidlertid kræve en 1000-2000 meter lang landingsbane.

Civilingeniør C.V. Smith-Hansen, ansat på Stadsingeniørens kontor og Århus kommunes sagkyndige i luftfartsspørgsmål, blev sat på sagen. Hans betænkning af 15. maj 1943 om "sikring af indflyvning til lufthavne", blev udgangspunkt for drøftelserne i byrådets bestræbelser på at finde den rette placering for en lufthavn nær Århus. Det var lettere at imødekomme betingelserne for en flyveplads, men når man ville have en lufthavn, måtte der tages hensyn til de mange tekniske og trafikale problemområder, der blev opregnet i betænkningen. Det begrænsede de egnede placeringsmuligheder stærkt. På et byrådsmøde den 5. oktober 1944 blev dog fremlagt en fyldestgørende redegørelse for anlæggelse af en lufthavn ved Egå med Grundfør og True som forslag til Statens Luftfartsvæsen.

Planerne om en lufthavn ved Taalfor Bakke ved Egå blev forståeligt nok lige fra starten mødt med en vis skepsis og modstand fra beboere og jordbesiddere i Egå. Således blev der indleveret et brev på borgmesterens kontor fra en yngre akademiker med nær tilknytning til en indflydelsesrig kreds af godsejere i Egå, hvor der stod følgende: "Det vise Raad i Staden Aarhus har bestemt, at der hurtigst muligt skal anlægges en Lufthavn i Byens umiddelbare Nærhed. Til dette Formaal agter man at lægge Beslag paa et større Areal Agerjord i Landsbyen Egaa... Man faar ikke Egaa Mændene til frivilligt at afsætte deres Livskilde... at sørge over den Jord, der i visse Tilfælde har tjent til samme Slægts Udkomme i over 500 Aar, og som nu skal degraderes til at være gold Cementmark".



Kortskitse over den planlagte lufthavn ved Egå med indtegnede felter for byggerestriktioner (byggehøjder), udarbejdet af Smith-Hansen i marts 1945. Planen indebar, som det ses på planen, en forlæggelse mod vest af Grenåvej mellem Skæring og Vejlby. Kort i Smith-Hansens arkiv i Erhvervsarkivet.

Situationen efter befrielsen

Den 4. maj 1945 kom den glædelige nyhed, at tyskerne havde kapituleret. Alting var gået i opløsning på Tirstrup flyveplads, alle forsøgte at redde hvad de kunne; kontormøbler, inventar, skrivemaskiner mv., og enhver så sit snit til at hamstre lidt til sig selv. Allerede flere uger før var der mange, der havde mistet lysten til at arbejde på flyvepladsen, og da den 5. maj 1945 kom, flygtede de sidste. Det var betydelige summer, der indtil da var blevet brugt af tyskerne på flyvepladsen, det investerede beløb fra starten af anlæggelsen til kapitulatonen anslås til 50 millioner kr.

Efter den 5. maj 1945 overtog de allierede tropper (Royal Air Force) de militære flyvepladser i Jylland og på Fyn, der var blevet anlagt af tyskerne, nemlig Aalborg, Karup, Tirstrup, vandel, Skrydstrup, Beldringe og Esbjerg. Fra den 30. november 1945 kom de under dansk kommando, og forvaltningen henlagdes til indenrigsministeriet. Fra den 1. januar 1948 overtog forsvarsministeriet administrationen af flyvepladsen ved Tirstrup.

Englænderne (Royal Air Force) manglede imidlertid en flyveplads tæt ved Århus, og udenrigsministeriet betalte derfor for at der blev anlagt to græslandingsbaner på hver 500 meter på Skejby Mark. Der var ikke tale om nogen fremragende flyveplads, faktisk stod det klart, at den ikke kunne benyttes til civiltrafik, medmindre der blev afholdt en del yderligere udgifter, og den var dermed ikke egnet til, at der blev bygget en lufthavn på den. I 1945 forlod Royal Air Force igen flyvepladsen, og den stilles hen, indtil et konsortium lejede pladsen i 1948. Frem til 1959 havde flyvepladsen dog status som offentlig flyveplads, men på grund af størrelsen og beliggenheden blev Kirstinesminde kun benyttet til de ovenfor nævnte formål, og den blev nedlagt i 1980 grundet byudviklingen.



Flyvepladsen ved Kirstinesminde omkring 1952. Den lille landingsbane, hvoraf den ene ende ses i forgrunden, lå sydøst for gården, hvor de også de små hangarbygninger var opført tæt på Kirstinesmindevej. I Baggrunden Skejby og Randersvej. Foto af Max Laurén i Erhvervsarkivet.

Tirstrup var derimod egnet som muliglufthavn, men siden den lå for langt væk fra Århus, var den heller ikke at foretrække, og byrådet holdt fast ved forslaget om Egå.

Statens Luftfartsudvalg afgav den 10. december 1945 sin betænkning. Om Tirstrup flyveplads. Hed det, "at grundet sin beliggenhed vil lufthavnen formodentligt ikke blive benyttet til civil lufttrafik". Desuden skønnede udvalget; "at der er basis for en flyve forbindelse mellem København og Århus, da man anbefaler at anlægge en B-lufthavn ved Egå, en lufthavn der dog først kunne være færdig efter minimum to år. Tirstrup vil kunne blive benyttet indtil da".

Udstykningen til parceller ved Egå i området, hvor lufthavnen skulle placeres, blev standset, men anlæggelsen af lufthavnen kunne først blive foretaget, efter at en lov om civile lufthavne var vedtaget af rigsdagen, og fra det tidspunkt ville der gå ca. 4 år, før den kunne tages i brug. Loven blev vedtaget juni 1946. Århus Stiftstidende kunne derfor skrive til sine læsere, at man ville få en mellemting mellem en A-lufthavn og B-lufthavn beliggende ved Egå, og at den kunne forventes færdig i 1950. Det var dermed bestemt ved lov, at Tirstrup kun skulle fungere som en midlertidig løsning indtil der kom en anden lufthavn.

I mellemtiden var der blevet talt frem og tilbage mellem kommunerne Århus Grenå, Ebeltoft og Randers om, hvad man skulle gøre med Tirstrup flyveplads. Ebeltoft havde inden krigen haft et ønske om en flyveplads tæt ved byen, og Århus havde jo planer om en lufthavn ved Egå. Man kunne ikke rigtig nå til enighed, men man blev dog i sommeren 1946 enige om en fælles midlertidig løsning om at udbygge Tirstrup flyveplads, så denne kunne benyttes til civil luftfart om dagen i sommerperioden fra april til oktober. Natflyvning og vinterflyvning kunne ikke komme på tale, da der var banebelysning, og dette ville kræve en stor investering på 400.000 kr., som det ville være svært at fremskaffe.



Indvielse af Tirstrup Lufthavn ved ibrugtagningen til civil lufttrafik 16. september 1946. I midten foran den åbne dør holder Århus-borgmesteren, Sv. Unmack Larsen, tale. Det var disse første terminalbygninger, der fik tilnavnet "præriehytterne". Foto i Erhvervsarkivet.

Tirstrup bliver trafiklufthavn

Det var langt fra en tilfredsstillende løsning på problematikken om en lufthavn nær ved Århus, men da den ikke kunne løses på bedre vis, gik de fire byer i gang, og mandag den 16. september 1946 kunne man foretage indvielsen af ruten Tirstrup-København.

Udgifterne til anlægget af den midlertidige lufthavn lød på ca. 500.000 kr., hvoraf Århus skulle afholde 78%, Randers 16%, Grenå 5% og Ebeltoft 1%. Lufthavnens forvaltning blev overladt til Århus byråd, der placerede den i den del af forvaltningen, der ledes af borgmesteren. Han blev derved sammen med sin økonomidirektør den, der stod i spidsen for den civile lufthavnsledelse. C.V. Smith-Hansen blev som Århus kommunes sagkyndige i luftfartsspørgsmål udnævnt til lufthavnschef og kom altså til at bestride denne stilling samtidigt med at han arbejdede for at få en lufthavn ved Egå.

At det ikke var en tilfredsstillende løsning, man havde fundet med Tirstrup flyveplads, kom klart til udtryk i et brev fra Århus' borgmester, Svend Unmack Larsen, i 1946 til daværende statsminister Buhl, hvori han skrev: "Af ovenstående fremgår formentlig tilstrækkeligt tydeligt, at Tirstrup er en ren midlertidig løsning og endda lidt af et eksperiment, og at denne midlertidige løsning ikke på nogen måde bør gribe ind i den endelige ordning, som må være en lufthavn i Egå. Jeg tror, jeg kan sige stærkt, at såfremt man ved den endelige løsning fik valget mellem en lufthavn i Tirstrup eller ingen, måtte man efter sin bedste overbevisning og samvittighed fraråde Tirstrup, fordi denne løsning med sikkerhed måtte forventes at blive en skuffelse, som ville vanskeliggøre eller umuliggøre den senere rigtige løsning". Endvidere angav han, at man forventede, at en egentlig lufthavn ved Århus ville blive anlagt i løbet af 3-4 år.

Da forsvarsministeriet overtog administrationen af flyvepladsen ved Tirstrup i 1948, måtte den civile lufthavnsforvaltning herefter leje sig ind hos militæret for at kunne benytte flyvepladsens faciliteter.

Egå – og Grundfør – opgives

I august 1946 kunne C.V. Smith-Hansen efter forhandlinger med Ministeriet for offentlige Arbejder meddele, at der ikke syntes at være tvivl om, at den nye lufthavn skulle placeres ved Egå. I oktober fik C.V. Smith-Hansen ikke desto mindre en opringning fra en kontorchef i ministeriet, der udtrykte, at ministeren, Niels Elgaard, ikke kunne forventes at ville træffe en positiv afgørelse med hensyn til Egå projektet på grund af modstand fra flere sider, blandt andet fra statsministeren. Egå projektet blev også presset, fordi der var en byudvikling i gang, så man ikke kunne forlænge byggeforbuddet på det område, hvor lufthavnen ellers skulle ligge. Bomben sprang den 29. november 1946. I et telegram fra ministeren for offentlige arbejder, Niels Elgaard, til borgmester Unmack Larsen, hvori han meddelte, at "man under henvisning til statens betydelige udgifter til udbygningen af Kastrup, Aalborg og Rønne og under henvisning til den finansielle og materialemæssige situation ikke mener det forsvarligt at iværksætte nyanlæg af en lufthavn ved Århus til brug for indenlandsk lufttrafik".

Ved et møde den 8. januar 1947 udtalte budgetudvalget for en lufthavn nær Århus – med borgmester Unmack Larsen i spidsen – deres skuffelse til ministeren og bad i den forbindelse om, at han skulle være behjælpelig med at finde en tilfredsstillende løsning. Han var ikke decideret uinteresseret, men det var tydeligt, at Egå-projektet ikke ville kunne få støtte fra ministeriets side. Planerne om en lufthavn ved Egå kunne derfor ikke blive til noget.

På grund af Egå projektets forlis bragte C.V. Smith-Hansen byen Grundfør nær Hinnerup ind i billedet som en mulig beliggenhed for en ny lufthavn, hvis forhandlingerne med trafikministeren skulle føre til nogle konkrete resultater. Borgmester Unmack Larsen tog kontakt til DDL (nu SAS), og spurgte, om de ville foretrække en lufthavn ved Grundfør eller flyvepladsen ved Tirstrup. DDL meldte ud, at en lufthavn ved Grundfør var at foretrække. Dog indtog de i denne periode skiftende ministre for offentlige arbejder det standpunkt, at man såvel af økonomiske grunde (udgifterne til udbygningen af Kastrup, Aalborg og Rønne lufthavne) som militære grunde ikke var indstillet på endnu at anlægge den omtalte lufthavn ved Århus, som var omtalt i loven fra 1946.

Den 18. november 1949 holdt civilingeniør og lufthavnschef C.V. Smith-Hansen et omfattende foredrag om indenrigsflyvning. I dette foredrag nævnte han, at der burde bygges en lufthavn ved Århus – nemlig ved Grundfør. Og da der ikke kunne etableres økonomisk trafik med de daværende DC-3'er til 21 passagerer burde man benytte mindre maskiner med 10-15 pladser. Maskiner af denne størrelse ville kunne lande på græsbaner på 600-700 meters længde. Fast banebelysning var ikke nødvendigt, da flyvepladsen hovedsagligt skulle være indrettet til dagflyvning, og desuden ville det være billigt at indrette ambulante belysning via petroleumsløgter. Til sådan en lufthavn ville en bemaling på 5-8 mænd være tilstrækkelig.

Selvom der var enighed om, at det var et imponerende arbejde, C.V. Smith-Hansen havde foretaget i forbindelse med sin lufthavnsundersøgelse – hvori foredraget tog sit udgangspunkt – var der ikke enighed omkring hans forslag om en lufthavn ved Grundfør. Især Per Kampmann, direktør for DDL, men også lufthavnsdirektør Teisen i København og generalsekretær Terkelsen, DSB, var imod ideen om en B-lufthavn ved Grundfør. Grundet denne modstand, som i de efterfølgende dag blev taget op i pressen, blev Grundfør i første omgang ikke til noget. Afgørende var, at DDL ikke ville benytte en lufthavn anlagt i den størrelsesorden ved Grundfør, da det betød, at de skulle investere i nye og mindre fly.

Fortsættelse i Tirstrup

I 1951 ville DDL trække sig ud af ruten Tirstrup-København, da den gav økonomisk underskud. Andre private luftfartsselskaber, både danske og norske, stod parate til at overtage ruten, herunder den norske skibsreder Braathens. Men efter mange forhandlinger blev der på foranledning af regeringen indgået en aftale om en skrabet rute mellem Tirstrup og København, hvor SAS blev fritaget for landingsafgifter i en periode på 3 år. I et halvt år i

perioden 1953-54 var ruten dog indstillet, da den blev betragtet som et eksperiment, men i 1954 indledte man en 5-års plan for ruten.

I 1957-58 kunne man indvie en ny og bedre Terminalbygning ved Tirstrup flyveplads. Da det mislykkedes at få en lufthavn nærmere på Århus, blev man nødt til at tilpasse flyvepladsen til den stigende trafik, og den civile flyveplads opnåede dermed status som civil lufthavn, mens flyvepladsen var blevet udvidet til en militær flyvestation. Om den nye terminalbygning



I 1958 blev den militære del af flyvepladsen udbygget til et NATO-anlæg, og i den forbindelse måtte den civile terminalbygning flyttes. Der blev bygget en ny, placeret et stykke vest for den gamle, og den blev som nævnt flere gange ombygget og udvidet i løbet af tresserne og halvfjerdserne. Det er en Metropolitan, der her ses over bygningen, som den så ud i 1971. Foto i Erhvervsarkivet.

stod der i Demokraten: "Det der først og fremmest præger den splinter nye Tirstrup lufthavn er midlertidighed..." og fortsatte; "Hvorfor lægger man så ikke en ny flyveplads ved Århus og bygger den så stor, at den ville kunne tage jetmaskiner, der før eller senere også må holde deres indtog i indenrigsflyvningen? Svaret er enkelt: Det ville være en håbløs investering. I løbet af få år ville startbaner blive overflødig – for en skønne dag får vi de såkaldte verti-jets, der kan stige til vejrs... Set på den baggrund er det jo naturligt, at Tirstrup nye lufthavn har sit præg af midlertidighed. Den er bygget sådan, at man ikke skal have samvittighedskvaler over at have brugt for mange penge, da den er forældet om 10 eller 20 år. Og indtil da vil den tjene sit formål godt".

Selvom spådommen om "verti-jetsfly" ikke holdt stik, så synes denne artikel at beskrive den midlertidighed, som har været kendetegnende for Tirstrup Lufthavn lige fra begyndelsen og frem til i dag.

Nye planer – og udbygning i Tirstrup – i 1960'erne

Den 6. oktober 1960 anmodede borgmester Bernhardt Jensen en række mennesker – herunder civilingeniør og lufthavnschef C.V. Smith-Hansen – om at indtræde i et uformelt udvalg ved navn provinslufthavnsudvalget (PLU). PLU havde til formål at afgive en samlet fremstilling af de forudsætninger, der måtte tages i betragtning ved afgørelse af spørgsmålet om etablering af en flyveplads ved Århus. Og siden Kirstinesminde flyveplads i Skejby i 1959 ikke blev godkendt af Direktoratet for Statens Luftfartsvæsen, blev Grundfør igen taget frem som en mulig beliggenhed for en ny lufthavn.

Konklusionen på PLU's arbejde i første omgang var, at det vil have en væsentlig betydning for Århus områdets erhvervsliv og befolkning, at der blev anlagt en lufthavn for mindre fly i

nærheden af Århus. Grundfør ville være at fortrække som B-lufthavn, da det var et godt beliggende sted mellem Århus og Randers. Dog ville behovet ikke være så stort, at lufthavnen kunne løbe rundt uden kommunal støtte. Ifølge udvalgets konklusion ville der vær behov for en B-lufthavn i Århus-området til at imødekomme stigningen i benyttelse af småfly, hvis man ville opretholde Tirstrup Lufthavn. Hvis man derimod ville anlægge en A-havn ved Århus, ville der ikke være behov for Tirstrup Lufthavn. Der var dog ikke enighed i PLU udvalget, hvor konklusionerne var baserede på et flertal, hvori C.V Smith-Hansen indgik. Hvad der senere skete, vides ikke med sikkerhed, dog ses det fra et notat af C.V. Smith-Hansen den 11. august 1962, at Grundfør-projektet til sidst blev skrinlagt, da man skulle tage ind- og udflyvningsområderne fra militærflyvestationerne i Tirstrup og Karup i betragtning, og så kunne en lufthavn ved Grundfør ikke lade sig gøre.

I 1963 blev spørgsmålet om en lufthavn nær Århus igen taget op af daværende minister for offentlige arbejder Kai Lindberg, der 1965 nedsatte et nyt provinslufthavnsudvalg. I de følgende år blev sagen dog kompliceret af, at Billund lufthavn blev taget i brug i 1964, at den civile lufthavn i Karup blev taget i brug i 1966, og at den civile lufthavn i Skrydstrup blev taget i brug i 1967. Udvalget afgav betænkning i marts 1968 og anbefalede heri at lægge en ny statslufthavn i Århus-området på Tinning Hede ved Hammel. Der var ingen tvivl om at, en lufthavn ved Hammel, som PLU foreslog, ville være rentabel – da dens "kundegrundlag" inden for en passende radius var større end ved Tirstrup – og der var også i starten støtte fra ministerielt side.

Da betænkningerne fra PLU trak i langdrag, blev det dog nødvendig med en større udvidelse af Tirstrup Lufthavn for at imødekomme kravene fra de nye Caravelle-jet fly, som SAS var gået over til at benytte. Ved indvielsen af den nye terminal i 1966 sagde Århus-borgmester Bernhardt Jensen, at man var glad for de nye omgivelser i Tirstrup, selv om de vel nok ville få en begrænset levetid, da han regnede med, at en ny lufthavn ved Hammel ville blive færdig i 1970.

I 1967 gik C.V. Smith-Hansen på pension fra sin stilling som civilforsvarsleder, men fortsatte som lufthavnschef ved Tirstrup.

En lufthavn ved Hammel?

Som sagt blev betænkningen i PLU trukket i langdrag, og den var først færdig i 1968, hvor de civile lufthavne i Billund, Karup og Skrydstrup som sagt var blevet taget i brug. Dette og andre forhold, som bl.a. diskussionen om en Storebæltsbro, Esbjerg byråds vedtagelse om at anlægge en ny kommunal lufthavn ved Kors kro og planer om et storlufthavnsprojekt ved Saltholm betød, at holdningerne til det statslige engagement i det østjyske lufthavnsplaner ændredes, især efter at en nu borgerlig regering var tiltrådt. Med trafikminister Ove Guldberg i spidsen arbejdede den med planer om at lade de eksisterende provinslufthavne overgå til de nye storamter, der ville blive dannet ved kommunalreformen i 1970, og han forespurgte direkte, om de østjyske kommuner og det nye Århus Amt ikke selv kunne påtage sig opgaven. Samtidig blev PLUs forslag mødt med en betydelig modvillighed fra beboerne i Hammel, hvilket gav anledning til en voldsom pressekampagne mod planen om anlæggelse af en ny lufthavn ved Hammel.

De nye lokale og regionale myndigheder påtog sig imidlertid opgaven. I juni 1970 henstillede borgmestrene fra



Forslag til placering af Hammel Lufthavn i området ved Tinning og Foldby. Hovedstart- og landingsbanen har sit forløb øst-vest over Tinning Hede, mens en tværbane er anbragt mod syd fra hovedbanen. Efter plan i Århus-Årbog 1972, s. 99.

Århus, Silkeborg, Randers, Skanderborg og Horsens (Ebeltoft og Grenå havde sagt fra, idet de af geografiske grunde var for at bibeholde Tirstrup som lufthavn) til amtsborgmesteren, at Århus amt skulle overtage den videre forhandling angående en lufthavn ved Hammel. Dette påtog amtet sig, og amtsrådet vedtog 5. januar 1971 at gå ind for anlæggelse af en ny østjysk lufthavn ved Hammel. Derfor blev det Århus amtsborgmester R. Svane Hansen (socialdemokratiet), der stod for den videre forhandling.

Modstanden såvel inden for lufthavnsområdet som udenfor fortsatte imidlertid uformindsket. De lokale modstandere fortsatte en heftig pressekampagne. Og fra regeringens side var der heller ikke meget hjælp at hente. Indenrigsminister H.C. Toft offentliggjorde i januar 1971, at han ikke kunne give Århus Amtskommune særbehandling med hensyn til at få tilladelse til optagelse af lån til finansiering af 80-90 mil. kr., som anlæggelsen kostede, da han ikke kunne se, at lånebehovet til en ny lufthavn skulle være vigtigere end andre sager, som andre amter og kommuner havde anmodet om lån til, men havde fået afslag.

Senere på året kom dertil, at minister for offentlige arbejder Ove Guldberg den 22. juli 1971 afslog at give tilladelse til de nødvendige ekspropriationer ved Tinning ved Hammel, og uden sådanne kunne en lufthavn ikke opføres. Hans grundlag for dette var, at han syntes, der var nok lufthavne i Jylland og at der derved ikke var et så stort trafikbehov for en ny lufthavn, og at lufthavnen ved Hammel først kunne blive en realitet, hvis en eller flere af de andre lufthavne skulle nedlægges. Et efterfølgende møde med statsminister Hilmar Baunsgaard førte ikke til ændring i regeringens holdning, og planerne måtte derfor stilles i bero.

I efteråret 1971 fik landet en ny socialdemokratisk regering, der syntes at være positiv stemt overfor en lufthavn ved Hammel. Men det blev hurtigt klart, at et "ja" til Hammel-projektet fra regeringens side ville føre til en politisk aktion i folketinget, som kunne vælte regeringen. Efter en erklæring om, at regeringen ikke betragtede sagen som et kabinetspørgsmål fremsatte den nye minister for offentlige arbejder Jens Kampmann så et lovforslag til folketinget om at anlægge en lufthavn ved Hammel. Folketinget gik ved 1.-behandlingen imod planerne om en lufthavn ved Hammel, og lovforslaget blev derefter lagt på hylden.

På et møde den 17. november 1971 mellem Århus amts borgmester R. Svane Hansen, amtsdirektør Lollesgård og lufthavnsdirektør C.V. Smith-Hansen, blev utilfredsheden med, at Hammel projektet ikke blev til noget, udtrykt. R. Svane Hansen og C.V. Smith-Hansen var ikke blege for at lægge ansvaret på Århus byråd og tidligere borgmester Bernhardt Jensen (Socialdemokratiet) for, at det var gået så dårligt med Hammel projektet. De mente, at Bernhardt Jensen ikke havde mod nok til at få projektet gennemført. Derudover havde R. Svane Hansen ikke tiltro til den nye borgmester Orla Hyllested (Socialdemokratiet). Desuden var R. Svane Hansen, Lollesgård og C.V. Smith-Hansen enige om, at hvis anlæggelsen havde været i statsligt regi, så ville statens myndigheder sætte sig ud over en støjrapport fra professor Ingerslev, der gjorde det umuligt at anlægge lufthavnen ved Hammel, medmindre der blev lavet om på miljøloven.

Et nyt forsøg på i 1972 at få minister for offentlig arbejder Jens Kampmann til at fremsætte et lovforslag for Hammel lufthavn, måtte også opgives, idet han ikke ønskede at gøre det, medmindre der skete et lokalt stemningsskifte for lufthavnen. Selvom Hammel således igen var blevet lagt på hylden, fremgik det af et avisudklip fra 1973, at Århus stadigvæk satsede på Hammel-projektet, også selvom det nu var blevet "dødsdømt" af tidligere kontorchef i ministeriet for offentlige arbejder – og formanden for PLU – Poul Andersen, der i mellemtiden var blevet lufthavnsdirektør ved Københavns Luftfartsvæsen.

En fortsat massiv pressekampagne mod lufthavnen i Hammel og en massiv modstand fra beboerne og kommunalbestyrelser i området ved Hammel førte til, at amtsrådet herefter ikke gjorde flere forsøg på at få gennemført Hammel-planerne. Efter de foretagne støjrapporter

kunne Hammel lufthavnen kun gennemføres ved politisk dispensation. Hammel Lufthavn var indtil videre død.



Ved indvielsen af udenrigsterminalen i 1972 var SAS-direktør Johannes Nielsen selskrevet. Han modtages her af Århus-borgmester Orla Hyllested. Yderst til højre står ankermanden bag hele det østjyske lufthavnsvesen, civilingeniør Carl Vilhelm Smith-Hansen. Efter nogle års ansættelse i Vejle og Randers, kom han i 1929 til stadsingeniørens kontor i Århus kommune, hvor han var ansat indtil 1967. Han var lufthavnschef i Tirstrup i perioden 1946-73. 1950-67 var han endvidere daglig leder af civil-forsvaret i Stor-Århus. Foto i Lokalhistorisk Samling, Århus

Udvidelser i Tirstrup

I 1973 blev lufthavnen i Tirstrup udvidet for at kunne huse chartertrafik, og derved fik Tirstrup Lufthavn status som B-lufthavn, hvilket vil sige, at den blev en selvstændig personelforvaltende myndighed og derved rykkede op på lige fod med de øvrige store flyvestationer. Samtidigt begyndte andre selskaber end SAS at benytte lufthavnen, herunder Tjæreborg, da der på det tidspunkt var en kraftig stigning i flycharterrejser.

I 1973 trak C.V. Smith-Hansen sig også tilbage efter 27 år som lufthavnschef ved Tirstrup Lufthavn. Han blev afløst af SAS-stationschef i Tirstrup, Anders Svendsen, der flyttede administrationen fra Århus ud på Tirstrup Lufthavns område.

I sin afskedstale ved pensioneringen omtalte C.V. Smith-Hansen – naturligvis – at lufthavnen fra første færd havde været ment som en midlertidig løsning. Det var også derfor, at det første anlæg ved flyvepladsen blev de primitive skure, der var efterladt af tyskerne. Disse skure fik betegnelsen "prærie-anlægget" og blev benyttet helt op til 1958, idet en ny terminalbygning først blev indviet, da det blev klart, at hverken Egå eller Grundfør var blevet til noget.

I 1974 blev Hammel projektet – kortvarigt – igen taget op, da amtsborgmester R. Svane Hansen udtalte til Århus Stiftstidende, at Hammel projektet ikke var gemt hen, selvom anlægsstop og økonomiske forhold umiddelbart ikke på daværende tidspunkt tillod realiseringen af projektet. Senere blev Hammel til Tinning projektet, da man fandt en bedre støjmæssig placering ved byen Tinning tæt ved Hammel end den oprindelige, og igen var amtsborgmester R. Svane Hansen en fortaler for en lufthavn der: "lufthavnen er ikke faldet... At lovforslaget i sin tid ikke kom videre skyldes, at ministeriet trak sagen ud for ikke at

komplisere Saltholm-projektet”, sagde han i en artikel i Jyllandsposten i april måned. Der havde desuden været et regeringsskifte således, at Venstre igen sad på regeringsmagten. Efter opgivelsen af Saltholm-projektet var der begyndt udvidelser af lufthavnene ved Kastrup og Billund. Men heller ikke den nye regering kunne formåes til at tildele de nødvendige midler til anlæggelsen af en lufthavn ved Tinning, da man fortsat var interesseret i at holde de offentlige udgifter til nye anlægsbebyggelser nede.

I Tirstrup fortsatte man dog – trods det nye Hammel-forslag – arbejdet med at færdiggøre forbedringer af startbanerne og lysforholdene samt udvidelsen af lufthavnens indenrigsterminal. Udbygningen var færdig den 27. september 1974. Denne udvidelse forbedrede forholdene for luftfragten i Tirstrup, hvilket havde været et stort ønske fra det østjyske erhvervsliv.

Man havde også i nogle år tumlet med planer om en ny, mere avanceret og moderne terminalbygning ved Tirstrup, men så længe Tinning-projektet ikke helt var taget af bordet endnu, turde man ikke gå i gang med en så betydelig investering. Det var først i 1978, da Århus amtskommune i sin regionsplanlægning pegede på Tirstrup som regionens lufthavn, at man for alvor kunne gå i gang med bygningen af den nye terminal. Derefter godkendte forsvarskommandoen i 1979, at der kunne bygges en ny civil terminalbygning på den anden side af startbanen, hvorved den militære flyvestation blev fysisk adskilt fra den civile lufthavn. I 1981 blev den ny civile terminalbygning indviet.

Aarhus Lufthavn – 1990'erne til i dag

Op gennem firserne var der nogenlunde ro omkring Tirstrup Lufthavn. I begyndelsen af 1990'erne skiftede lufthavnen navn til Aarhus Lufthavn, hvilket hang sammen med den stigende udenrigstrafik. For udlændinge, der skulle rejse til Danmark, gav det nye navn umiddelbart association til byen Århus. Så navneskiftet havde udelukkende en markedsføringsmæssig værdi.

Og så dukkede Tinning igen i 1996 op som en mulig bedre beliggenhed for en østjysk lufthavn, og der blev igen skrevet en del i dagspressen. Også nu vendte mange naturfredningsfolk og lokalpolitikere sig mod planerne om, at der skulle bygges en lufthavn ved Tinning, og diskussionen døde ud, især på grund af, at amtsrådet på et økonomiudvalgsmøde den 22. oktober fastholdt at støtte Aarhus Lufthavn som



I 1981 blev der opført en helt ny lufthavnsterminal nord for startbanen med såvel passagerfaciliteter som en fragtafdeling. Denne rummede ud over opbevaringsplads tillige kontorer for SAS's fragtafdeling samt toldvesenet. Den nærmeste bygning er pasagerterminalen. Foto af Poul Pedersen i Erhvervsarkivet.

regional lufthavn samtidig med, at det vedtog at arbejde for at sikre gode transportforbindelser til Aarhus Lufthavn.

I 1997 blev der oprettet en arbejdsgruppe ved navn Det Midtjyske Lufthavnsråd (DML), der arbejdede med finansiering af en eventuel ny lufthavn i det midtjyske, DML bestod af medlemmer fra erhvervslivet og medlemmer fra politiske og faglige organisationer i Århus amt, der ønskede en ny lufthavn på et bedre beliggende sted end Tirstrup. I juni 1998 havde DML fundet fire koncerner, der var interesserede i at finansiere en lufthavn – eventuelt gennem en såkaldt BOT-model (Build, Operate and Transfer). Tre ud af de fire var udenlandske koncerner med selskaber i Danmark og to af dem hørte blandt de største lufthavnsoperatører i Europa. Desuden havde SAS tilkendegivet, at de var parate til at indgå økonomisk i et lufthavnsprojekt, og der var desuden tale om at inddrage Københavns Lufthavne A/S som operatør.

Blandt de placeringsmuligheder Århus amt pegede på som mulige under hensyntagen til de generelle miljøkrav til placering af en ny lufthavn, fortrak DML en placering ved Thomasminde, 12 km nord for Århus. Dog var der på det tidspunkt ikke politisk flertal i amtet for at støtte anlæggelsen af en ny lufthavn i stedet for den i Tirstrup. På det organisatoriske plan fandt der en fornyelse sted i 1999, idet Århus byråd 13. december traf en principiel beslutning om, at det kommunale fællesskab om Aarhus Lufthavn skulle opløses, og fællesskabet i stedet omdannes til et aktieselskab med deltagelse af Århus amt. I december 2000 godkendes vedtægter for selskabet, forretningsorden for bestyrelsen samt aktionæroverenskomst mellem de fire kommuner og Århus amt.

I 2001 prøvede DML igen at arbejde for at få en international lufthavn anlagt ved Thomasminde. Tidspunktet var velvalgt for kommune- og amtsrådsvalget, og man havde derfor en forhåbning om, at man efter valget havde fået en sammensætning i byrådet og ved amtet, der gik ind for en ny lufthavn i Århus omegnen. Dog havde Århus amt klart markeret i oplægget til regionplan, at Aarhus Lufthavn lå fast i Tirstrup, selvom der var kræfter i det nye Århus byråd – hvor Venstre nu havde borgmesterposten – der var for en ny lufthavn, blev planerne om etablering af en ny lufthavn ved Thomasminde dog i oktober 2003 afvist at et byrådsflertal i Århus kommune – med socialdemokratiet i spidsen.