

TIRSTRUP FLYVEPLADS III: FLYVESTATION TIRSTRUP

Notater. Artiklen er under udarbejdelse.

Hovedkilde indtil nu: Knud Bødker s. 206 – 251

Dansk sikkerhedspolitik, 1969

Militæret overtager flyvepladsen 1. dec. 1945. Soldater fra dragonerne i Randers får vagten. Tyskernes tidligere brandstation i en tidligere Stabrandgård ombygges til kaserne.

1949 Danmark medlem af NATO.

1950 erstattes Krigs- og Marineministeriet af Forsvarsministeriet, fælles for alle tre værn.

1951 får flyvepladsen navnet "Flyvestation Tirstrup".

Februar 1952 vedtager NATO-mødet i Lissabon som led i et større infrastrukturprogram at oprette to flyvepladser til permanent stationering af amerikanske fly i Danmark. De to valgte flyvepladser var Tirstrup og Vandel, hvor der så skulle udbygges til formålet. Danmark gjorde det dog klart, at man ikke på forhånd kunne godkende stationering af allierede fly i Danmark.

I de følgende måneder gav NATO-beslutningen anledning til intense politiske drøftelser i Danmark og lige så intense drøftelser mellem den danske regering Erik Eriksen (V) og NATO. I september samme år gav regeringen tilslutning til, at den nødvendige – og NATO-finansierede - udbygning af Tirstrup og Vandel påbegyndtes, idet NATO anså sagen for hastende.

Månedens efter slog udenrigsminister Ole Bjørn Kraft dog fast, at "der vil ikke blive tale om at overlade dansk jord som baser, og hvis vi træffer en positiv beslutning, vil vi selv anmode om, at vore allierede under Atlantpagten stiller visse styrker til rådighed for Danmark til styrkelse af landets forsvarsberedskab¹".

Juni 1953 tog Hans Hedtoft afstand fra stationering af allierede flyvere i Danmark i fredstid – "det ville være af tvivlsom militær værdi, så længe NATO ikke havde den fornødne hærstyrke og panserudrustning til militær stærk dækning af Sydslesvig og Holsten".

Efter folketingsvalget i september 1953 afløstes Erik Eriksens Venstre-regering af den socialdemokratiske regering Hans Hedtoft. Ved folketingets åbning måneden efter gjorde Hans Hedtoft den tidligere socialdemokratiske udmelding til regeringens politik: "Regeringen påskønner det foreliggende tilbud ... om varig stationering af allierede flystyrker her i landet... men det vil i den nuværende situation ikke være hensigtsmæssigt at modtage det givne tilbud".

¹ Dansk Sikkerhedspolitik s. 93

Herefter aftaltes mellem NATO og regeringen en reduceret udbygning af de to flyvepladser, som ikke forudsatte permanent flybelægning i fredstid, men på den anden side muliggjorde, at begge flyvepladser om nødvendigt kunne modtage allierede hjælpestyrker i krigstilfælde².

1955 påbegyndes reorganisering af flyvevåbnet. Flyvekommandoen etableres. NATO-øvelse med stationering af engelske Meteor-jetjagere i Tirstrup. Under øvelsen bliver det klart, at det er nødvendigt, at flyvevåbnet overtager flyvekontrolltjeneste, brand- og redningstjeneste og stationstjeneste, der alt sammen hidtil var varetaget af den civile lufthavn.

1957 får Flyvestation Tirstrup sin første stationschef, major G. L. Reimer. Kvindeligt Flyverkorps oprettes på flyvestationen af Kirsten Reimer.

1958 bliver Flyvestation Tirstrup deployeringsflyveplads for NATO-styrker.

1973 bliver Flyvestation Tirstrup selvstændig personelforvaltende enhed på lige fod med øvrige flyvestationer.

1970'erne og 80'erne gennemføres en række øvelser som led i flyvestationens plads i NATO-forsvaret. To engelske Jaguar-eskadriller forberedes på at blive deployeret i Tirstrup i krigstilfælde.

1970'erne: Flere af de gamle tyske bunkers gøres operationsklare som kommando- og sendebunkers m. m. i krigstilfælde. 1974-77 støbes COC-bunkers, store shelters hvorfra en jager kan starte direkte m. m. Vist nok 36 i alt.

1981 bygges den nye civile lufthavnsterminal, hvorved den militære og civile lufthavn er helt adskilt. 1985 følger et mageskifte, så flyvestationen overtager den tidligere civile lufthavnsterminal, mens den civile lufthavn til gengæld overtager "kasernen".

Efter murens fald og Sovjetunionens opløsning gennemføres store besparelser i det danske forsvar. I 1995 kommer rapport om besparelser på flyvestationerne. En nedlæggelse af Flyvestation Tirstrup vil kunne spare 30 – 40 mio. kr.

1998 nedlægges Flyvestation Tirstrup.

Litteratur til Tirstrup Flyveplads III:

"Dansk Sikkerhedspolitik 1948-1966". Udenrigsministeriet 1968

Knud Bødker: "Messerschmitt på startbanen..." Røde 1985

Samtaler med Erling Jensen, Jürgen Jürgensen, Jep Petersen, Aage Degn.

² Dansk Sikkerhedspolitik s. 98

TIRSTRUP FLYVEPLADS IV: DEN CIVILE LUFTHAVN

Notater. Artiklen er under udarbejdelse.

Hovedkilde indtil nu: Martin Hansen: "En lufthavn ved Århus – the never ending story", ses på nettet, oprindelig artikel i Aarhus Stifts Aarbøger 2005.

Egen tale ved lufthavnens 70-års jubilæum 16. september 2016

Diverse materiale om Aarhus Lufthavn

-

I Aarhus havde der været diskuteret flyveplads helt tilbage i 1920'erne. I 1939 købte byrådet gården Kirstinesminde og andre arealer på Skejby Mark for at anlægge en flyveplads med en 500-600 meter lang græslandingsbane her.

Men under besættelsen gik det op for mange, også århusianerne, at flyvning ville blive et vigtigt transportmiddel i fremtiden. Og der ville nok blive brug for mere end Kirstinesmindes græslandingsbane til. Man begyndte at tale om en egentlig lufthavn med internationale forbindelser.

Byrådet fik udarbejdet en rapport om lufthavnsspørgsmålet. Den udkom i maj 1943 og slog helt entydigt fast, at en flyveplads ved Kirstinesminde var helt utilstrækkelig.

Selv om englænderne faktisk anlagde den planlagte flyveplads ved Kirstinesminde i 1945 og den var i brug til mindre privatfly helt til 1980, var det allerede i 1943 klart fastslået, at

En lufthavn ved Kirstinesminde var, for nu et sige det lidt populært, en død sild.

[Egå Lufthavn](#)

Men rapporten pegede også på, hvor en rigtig lufthavn kunne anlægges.

Nemlig ved Egå.

Det blev grundlaget for en byrådsbeslutning i oktober 1944 om at bede Statens Luftfartsvæsen om tilladelse til at anlægge en lufthavn ved Egå.

Det stod klart, at nu måtte beslutningen i Statens Luftfartsvæsen først afventes, derefter skulle der vedtages en lov om anlæg af lufthavnen, og først derefter kunne ekspropriationer og byggeri gå i gang.

Der kunne let gå både tre og fire år, før lufthavnen ved Egå kunne åbne.

Men så kom befrielsen. Og hvad var nu det?

Lå der ikke en fiks og færdig lufthavn i Tirstrup, efterladt af tyskerne?

Her ville flyene kunne starte og lande så at sige den dag i morgen.

Civil flyvning på Tirstrup

Rapporten fra Statens Luftfartsvæsen kom 10. december 1945. Den anbefalede som ventet anlæg af en lufthavn ved Egå.

Men den pegede også på, at der ville gå minimum to år, før en sådan lufthavn kunne åbne.

Og meget logisk anbefalede man, at der i ventetiden blev åbnet en civil rute til Kastrup fra den eksisterende flyveplads i Tirstrup.

-

Også andre end Aarhus var i mellemtiden begyndt at interessere sig for flyvepladsen i Tirstrup.

I Ebeltoft var man allerede i 1930'erne ved at udvikle sig til at turistby. Man kunne godt bruge en flyrute til at flyve turister til og fra.

I Grenaa var man ved at udvikle sig til en stor industriby, med flere store virksomheder. Det betød også behov for en flyforbindelse til rigets hovedstad.

Randers hægtede sig på i foråret 1946 og kunne naturligvis også bruge en flyrute til og fra København.

De fire købstæder slog sig sammen om arbejdet for at få de nødvendige tilladelser til civil flyvning fra Tirstrup i hus.

Det lykkedes.

Men hov - der skulle jo også bruges et fly. Hvor skulle det komme fra?

Det danske Luftfartsselskab, DDL, måtte meddele, at det ikke rådede over materiel, der kunne indsættes på en Tirstrup – Kastrup rute. Men man var villig til at lade det fly, der betjente ruten Kastrup – Rønne, gøre en daglig "afstikker" til Tirstrup. Det kunne afgang fra Kastrup kl. 12 og efter 50 minutters flyvning være i Tirstrup kl. 12.50.

Kl. 13.10 kunne det derefter afgang fra Tirstrup og være tilbage i Kastrup kl. 14.

Det blev løsningen.

Der blev oprettet en særlig rutebilrute fra Aarhus med forbindelse til flyet i Tirstrup. Den afgik fra rådhuset i Aarhus kl. 12. Efter landing i Københavns Lufthavn i Kastrup kl. 14 ville man kunne stå på Rådhuspladsen i København kl. 14.30, altså blot 2½ time efter at have forladt Aarhus centrum. Det lød forjættende. Store annoncer om "Til København på 2½ time" blev sat i aviserne. "Rejs moderne, spar tid, billetter fås i DDL's Luftrejsebureau, rådhuset, Aarhus... Enkelttur 43 kr. tur-retur 77 kr, bus med DSB Aarhus-Tirstrup 3,25 kr, dobbelt 5 kr."

DDL opførte tæt ved landingsbanen en beskeden træpavillon til de ventende passagerer, hurtigt i folkemunde omtalt som "præriehytten".

Kontoret med billetsalg blev etableret på turistbureauet på Aarhus Rådhus. Hertil kunne man ringe og reservere plads på flyet.

Dermed var man klar til at tage imod passagererne.

Åbning 16. september 1946

Åbningen 16. september 1946 kom til at ske med den gamle Fokker-maskine fra Bornholms-ruten. Pressen blev inviteret på den første tur til Kastrup og tilbage igen. En journalist kunne berette, at "passagerkabinen har plads til 21 passagerer og er udstyret med bekvemme, læderbetrukne lænestole, hvori man sidder som i sin dagligstue, mens maskinen med 260 km's fart bevæger sig gennem lufthavet... og motorlarmen er ikke højere, end at man nogenlunde uhindret kan konversere sidemanden."

De prominente gæster til indvielsen, med de fire borgmestre i spidsen, fik en præsentations-flyvetur ind over deres byer. For flertallet af dem var det sikkert første gang, de var ude og flyve.

Aarhus byråd havde været så storsindet at invitere borgmesterkolleger og andre prominente gæster til frokost på Sjette Frederiks Kro efter flyvningen.

Men den gode stemning ved frokosten blev spoleret ved, at værten, Aarhus-borgmester Svend Unmack Larsen, omtalte den nye Tirstrup Lufthavn som en "midlertidig" løsning.

Grenaas unge nyvalgte socialdemokratiske borgmester Aksel H. Hansen markerede sig ved at tage til genmæle og kritisere Aarhus for at planlægge at gå solo uden at tage hensyn til de øvrige byer i samarbejdet.

Hertil erklærede Aarhus-borgmesteren roligt, at "forarbejderne til den kommende Aarhus Lufthavn i Egå går videre efter de fastlagte planer".

Efter frokosten på Sjette Frederiks stod det tindrende klart, at Tirstrup var en midlertidig nødløsning for Aarhus, men en højt værdsat permanent løsning fra Grenaa og Ebeltoft. Randers holdt sig uden for diskussionen.

Egå opgives

Men egentlig var der jo ikke noget at diskutere.

Efter udmeldingen fra Statens Luftfartsvæsen skulle sagen være klar: der skulle bygges en ny lufthavn i Egå, og mens man ventede på den, skulle der flyves fra Tirstrup.

Men blot to måneder efter, at ruten Tirstrup – Kastrup var åbnet sprang der noget af en bombe:

7. november 1945 fik vi ny regering, Venstre-regeringen med Knud Kristensen som statsminister. Og regeringen havde ikke siddet mere end en uge, før den nye trafikminister Niels Elgaard under hånden meddelte Aarhus, at den nye statsminister var imod en lufthavn ved Egå. Man må formode, at det var landmændene i Egå-området, der havde gjort deres indflydelse gældende.

I den følgende officielle meddelelse gjorde Niels Elgaard gældende, at regeringen ikke fandt det økonomisk forsvarligt at bygge en lufthavn i Egå, når staten i forvejen havde engageret sig i udbygning af lufthavnene i Kastrup, Ålborg og Rønne.

Dermed stod det i november 1946 tindrende klart, at

En ny lufthavn ved Egå var og blev en død sild.

Tirstrup Lufthavn

Fra 1948 blev administrationen af Tirstrup flyveplads overtaget af forsvarsministeriet, og i de kommende år fik den militær betydning i forbindelse med den kolde krig og vores NATO-medlemskab.

Den civile flyveplads var lejer i forhold til den militære. Det betød også, at den civile lufthavn når som helst kunne rykke ud uden større omkostninger.

Sådan var situationen, da den militære lufthavn i 1958 kom til at indgå i NATO-forsvaret og blev ophøjet til militær flyvestation. Det betød, at den civile flyrute måtte humme sig.

Den hidtidige terminal, den såkaldte præriehytte, lå alt for tæt på landingsbanen. Der var nu, i 1958, også brug for bedre faciliteter, så der blev opført en ny terminal vest for den gamle.

Stor indivielses-højtidelighed. Den civile flyveplads fik nu status af civil lufthavn: **Tirstrup Lufthavn**.

Grundfør Lufthavn

Lufthavnen i Egå var en død sild. Men tro nu ikke, at det betød, at Aarhus opgav en ny lufthavn.

Aarhus Byråds lufthavnskyndige, C V Smith-Hansen, der nu også havde titel af lufthavnschef, selv om hans kontor lå i Aarhus, udarbejdede et nyt forslag:

En ny lufthavn ved Grundfør!

Det skulle være en mindre lufthavn, så den ikke ville provokere folketingspolitikere. Men det betød også, at der skulle flyves med mindre fly.

DDL erklærede straks, at man ikke var til sinds at investere i nye flytyper.

Så fik Aarhus-borgmester Bernhardt Jensen nedsat et såkaldt uformelt "Provinslufthavnsudvalg", der ikke overraskende snart barslede med forslaget om en ny lufthavn ved Grundfør.

Men den mindre lufthavn ved Grundfør var og blev en nødløsning, som ikke kunne begejstre nogen. Tilslutningen manglede.

Provinslufthavnsudvalget måtte give op og sygnede langsomt hen. **1962** afgik det ved en stille og ubemærket død. Og

Dermed stod det tindrende klart: en ny lufthavn ved Grundfør var og blev en død sild.

Regeringen spiller ud

Men året efter blev lufthavnssagen taget op fra en utraditionel side, nemlig fra trafikministeren, som man jo var vant til at have som modspiller.

Sagen var, at samme år som Grundfør-planen led skibbrud, i 1962, fik Danmark en ny socialdemokratisk regering under Jens Otto Krag, med Kai Lindberg som trafikminister.

Kai Lindberg havde været trafikminister siden 1955 og var en kraftfuld og indflydelsesrig trafikminister – eller "Minister for Offentlige Arbejder", som den officielle titel lød. Samtidig var de socialdemokratiske regeringer i 1960'erne optaget af opbygningen af en moderne velfærdsstat, og hertil hørte også en god infrastruktur. Populært sagt var man vel nogenlunde overbevist om, at "man kunne gå på vandet" og altså også magte store anlægsopgaver, som tidligere regeringer var vejet tilbage for. Karakteristisk nok blev nu også bygningen af en Storebæltsbro diskuteret seriøst.

Kai Lindberg nedsatte i 1965 et nyt provinslufthavnsudvalg, samtidig med, at der dukkede en ny plan op i debatten, nemlig en såkaldt international storlufthavn ved Hammel.

Med i billedet af "de brølende 1960'ere" hører jo også, at Tjæreborg-præsten var begyndt at flyve charter, og SAS var begyndt at flyve med de nye Caravelle-fly på Tirstrup. En ny terminal var nødvendig, og den stod klar i **1966**.

Ny stor indvielseshøjtidelighed, ny tale af Aarhus-borgmester Bernhardt Jensen, hvor han glæder sig over de nye faciliteter, og tilføjer, at "de jo nok vil få en begrænset levetid, da en ny lufthavn ved Hammel vil stå klar i 1970".

To år senere, i 1968, kom provinslufthavnsudvalgets betænkning. Konklusion: anlæg en ny lufthavn på Tinning Hede ved Hammel.

Hammel Lufthavn

Det blev herefter anset for en selvfølge, at der ville komme en ny storlufthavn ved Hammel. Grenaas borgmester Aksel H. Hansen tog bestik af situationen og fik sine kolleger i Aarhus og Randers til at forsikre, at en ny lufthavn ved Hammel ikke var ensbetydende med, at den civile Tirstrup Lufthavn skulle nedlægges. Den ville fortsætte som en mindre lufthavn.

En smart måde at redde ansigt på. Men egentlig også realistisk, for en stor international lufthavn ved Hammel ville selvfølgelig også være et stort aktiv for Djursland. Hvis den var blevet realiseret, skulle vi i dag hverken til Billund eller Kastrup for at komme videre ud i verden, men til Hammel.

Men endnu engang tog lufthavnsdebatten en uventet drejning.

I 1968 fik vi en ny regering, den såkaldte VKR-regering med den radikale Hilmar Baunsgaard i spidsen. Trafikminister blev venstremanden Ove Guldberg.

Den nye regering kunne notere sig, at siden sidste lufthavnsdebat var der i 1964 tilkommet en ny lufthavn i Billund, og i 1966 var der taget en ny civil lufthavn i brug i Karup.

Man kunne også notere sig, at de lokale protester mod en lufthavn ved Hammel tog til i styrke. En pressekampagne af hidtil uhørt styrke var i gang.

Som sædvanlig var en Venstreminister ømfindelig over for modstand fra sit bagland, nemlig de landmænd, der skulle afgive landbrugsjord til en lufthavn. Landbrugets organisationer støttede naturligvis sine medlemmer.

Samtidig var man netop her sidst i 1960'erne i gang med en ny kommunalreform, der skulle betyde større kommuner og større amter. Bl. a. et Aarhus Amt, som både Randers og Silkeborg indgik i.

Amtet tager over

Den nye trafikminister fandt nu ud af, at han kunne bruge de nye større amter til at overtage provinslufthavnene. Argumentet var lige til: kommunalreformen gjorde det muligt at lægge flere opgaver ud til de nu større amter og kommuner. Decentralisering, en populær sag.

Reelt en velkendt statslig metode: at lægge de svære og upopulære beslutninger ud til kommuner og amter og lade dem tage tæskene.

Oven i købet sad regeringen her med den lange ende af tovet, for i den sidste ende skulle en storlufthavn godkendes af regering og folketing.

Straks efter at kommunalreformen var på plads i 1970 spurgte trafikminister Ove Guldberg nu de store østjyske kommuner og det nye Aarhus Amt om de kunne overtage ansvaret for den civile Tirstrup Lufthavn og dermed også ansvaret for anlæg af en ny lufthavn.

Alle de østjyske købstæder undtagen Grenaa og Ebeltøft tog imod tilbuddet og bad derefter det nye Aarhus Amt, om det ville overtage de videre forhandlinger om en lufthavn ved Hammel.

I januar 1971 vedtog det spritnye Aarhus Amt med den socialdemokratiske amtsborgmester Robert Svane Hansen i spidsen at arbejde for anlæggelse af en ny østjysk lufthavn ved Hammel.

Svane Hansen gjorde Hammel lufthavn til en hjertesag, og amtet – begge politiske sider – bakkede ham op. Ingen tvivl om, at amtsborgmesteren og amtet så en Hammel lufthavn som en gylden mulighed for at give Østjylland førertrøjen på, hvad angår infrastruktur. Man havde bemærket etableringen af Billund lufthavn i 1964 og var klar over, at hvis der ikke kom et kraftigt modsvar fra Aarhus, så ville Billund kunne trække en stor del af erhvervsudviklingen ned i Trekantområdet. Det var sidste udkald for Aarhus og Østjylland.

Muligvis har Svane Hansen og amtet også set lufthavnsprojektet som en mulighed for at vise, hvad det nye amt formåede. Som nyt amt havde man brug for "flagskibe" til at markere sig på landkortet.

Amtet støttedes stærkt i kampen for den nye lufthavn af Grundfoss' Poul Due Jensen, der døde 1977, hvorefter sønnen Niels Due Jensen fortsatte kampen for en ny østjysk storlufthavn.

Modstand

Men man løb straks ind i en veritabel pressestorm. Og nu skulle det vise sig, at der ikke var støtte at hente fra VKR-regeringen. Det stod klart, at hvis amtet skulle stå for opførelse af en ny lufthavn, så skulle det have lov til at låne 80-90 mill. kr. Og en sådan "særbehandling af Aarhus Amt" sagde indenrigsminister H C Toft klart nej til.

Prikken over i et kom dog fra trafikminister Ove Guldberg i sommeren 1971. Han nægtede simpelt hen at give lov til de nødvendige ekspropriationer i forbindelse med anlæg af en ny lufthavn. Begrundelsen var, at der var lufthavne nok i Jylland, og at en ny lufthavn ved Hammel måtte forudsætte nedlæggelsen af nogen af de andre. Med andre ord var kravet om at der kun kunne eksproprieres til absolut nødvendige almenyttige formål ikke opfyldt.

Aarhus Byråd spillede i forhold til de senere debatter om en ny lufthavn en bemærkelsesværdig tilbagetrukket rolle i debatten om Hammel Lufthavn. Borgmester Bernhardt Jensen synes ikke at have været optaget af sagen og blev senere beskyldt for "at have sovet i timen" af tilhængerne af den nye lufthavn. Byrådet stemte i 1971 imod at engagere sig i en ny lufthavn.

Bernhardt Jensen afløstes i 1971 af Orla Hyllested, der heller ikke engagerede sig kendeligt i debatten. Han afløstes i 1982 af Thorkild Simonsen, der til gengæld markerede sig som tilhænger af en ny lufthavn i debatten i 1990'erne.

Ny regering – og ny debat

Men allerede i 1971 begyndte en ny lufthavn ved Hammel i mistænkelig grad at ligne en død sild.

Men sådan gik det ikke. Ikke lige straks, i hvert fald. For igen ændrede et regeringskifte billedet.

I oktober 1971 blev VKR-regeringen afløst af en ny socialdemokratisk regering Jens Otto Krag. Trafikminister blev den unge Jens Kampmann.

Socialdemokraterne var jo kendt som venligere stemt over for en ny lufthavn end de borgerlige og greb nu tilbage til den tidligere socialdemokratiske regerings holdning før 1968 og fremsatte forslag om en lufthavn ved Hammel. Regeringen havde dog vejret stemningen og slog for en sikkerheds skyld fast, at forslaget ikke var et kabinets spørgsmål.

Klogt nok, for forslaget faldt allerede ved første behandling i folketinget.

Men i den fortsatte debat gav både amtet og Aarhus udtryk for, at de stadigvæk var for etableringen af en storlufthavn ved Hammel.

Det kunne man jo ikke vente på i Tirstrup. Her udbyggedes terminal med ny udenrigsterminal til den voksende chartertrafik, startbaner og lysforhold i 1974, så de nye større DC 9'ere kunne modtages i lufthavnen.

”Tirstrup Lufthavn er regionens lufthavn”

Men Hammel Lufthavn spøjte i kulissen lige til 1978. Det år vedtog Aarhus Amt en skelsættende beslutning, nemlig i al korthed: **Tirstrup Lufthavn er regionens lufthavn.**

En beslutning, amtet herefter holdt fast på med bemærkelsesværdig principfasthed. Man havde gjort boet op og erkendt, at løbet var kørt. Billund blev fastere og fastere etableret for hvert år. Ingen kunne forestille sig, at nogen regering og folketing herefter ville acceptere endnu en lufthavn i det jyske. Så hellere straks erkende de faktiske forhold og undgå at anvende økonomi og ressourcer på et måske nok på papiret fornuftigt, men i virkelighedens verden umuligt, projekt.

Robert Svane Hansen stod selv bag den nye erkendelse. Han afløses fire år senere, i 1982, af Ib Frederiksen, der igen afløstes af Johs. Flensted Jensen i 1998. Begge afløsere holdt sig gennem alle stormfulde debatter til afgørelsen fra 1978.

Herefter kunne det så endelig konstateres, at også en ny lufthavn ved Hammel var og blev en død sild.

-

Set i historiens og bagklogskabens klare lys må vi nok erkende, at planerne om en storlufthavn ved Hammel var Østjyllands sidste chance for at få en international lufthavn.

Også Djurslands sidste chance. For selvfølgelig ville det have været en kæmpefordel også for Djursland at få adgang til en international lufthavn ved Hammel, lige i baghaven, frem for at skulle tage til Billund eller København eller Hamborg.

-

Ny terminal, nyt navn, ny selskabsform

1978 var og blev et skelsættende år. Aarhus Amt holdt i de følgende år fast i, at regionens lufthavn lå i Tirstrup, og der skulle den blive liggende.

Nu kunne man endelig tage fat på at bygge en ny terminal. Der var ikke plads til den på den gamle beliggenhed, så resultatet blev, at den nye terminal kom til at ligge så at sige på bagsiden af lufthavnen, nord for start- og landingsbaner.

Begrundelsen var, at derved kom den militære flyvestation til at udgøre et større samlet hele, adskilt rent fysisk fra den civile lufthavn. I slutningen af 1981 kunne den nye terminal – den vi står i i dag - indvies.

1987 åbnede motortrafikvejen omkring Rønde. Det betød væsentlig bedre adgang fra Aarhus til lufthavnen. I de følgende år udbyggedes motortrafikvejen med overhalingsbaner, og i 2010 kom den vestlige adgangsvej til lufthavnen til.

I 1990'erne skiftede lufthavnen uden den store dramatik navn til Aarhus Lufthavn, eller sagt på moderne dansk: Aarhus Airport. Det havde alene med markedsføring at gøre, alle kunne se, at man i en international tid havde en fordel i at knytte lufthavnen til landets andenstørste by, og dermed til en by, der var kendt i udlandet.

I 2000 blev lufthavnen omdannet fra et fælleskommunalt selskab til et privat aktieselskab bestående af amtet og de fire købstæder.

Thomasminde Lufthavn

Alt så fornuftigt ud for Aarhus Lufthavn i begyndelsen af 1990'erne.

Men så blev Storebæltsbroen vedtaget (færdig i 1997).

Det ville naturligvis betyde et dyk i passagertallet på Tirstrup.

Og det betød ny lufthavnsdebat.

På privat basis blev der nedsat et helt nyt organ: **Det midtjyske lufthavnsråd, DML.**

DML pegede nu på en helt ny beliggenhed: Thomasminde!

Men amtet holdt fast: regionens lufthavn er Aarhus Lufthavn i Tirstrup.

Og i Aarhus Byråd afviste et snævert flertal at arbejde for en lufthavn ved Thomasminde.

Dermed var lufthavnen ved Thomasminde dog ingenlunde en død sild. Et nyt byråd i Aarhus, det nuværende, vedtog at undersøge muligheden for en lufthavn ved Thomasminde.

En ny rapport pegede på placeringer i Skanderborg kommune som bedre muligheder, men da Skanderborg kommune betakkede sig, pegede viseren fortsat mod Thomasminde.

Det viste sig, at en sådan lufthavn krævede kommunal støtte ikke alene til anlæg, men også til driften i de første mange mange år.

Enhver politiker ved, at kommunal støtte til private virksomheder er forbudt med henvisning til den såkaldte kommunale fuldmagt.

Ikke desto mindre endte det jo med, at et flertal i Aarhus Byråd vedtog at afsøge mulighederne for en ny lufthavn ved Thomasminde.

Der blev sagt et fuldttonende nej til den kommunale støtte fra både EU og regeringen.

Dermed står det i dag på 70-års fødselsdagen tindrende klart: en ny lufthavn ved Thomasminde er og bliver en død sild.

-

Det er min påstand, at den ofte opreklamerede uenighed mellem Aarhus og de øvrige ejerkommuner er kunstig og er mere politisk bestemt end reel. For:

Selvfølgelig ville det også for Djursland have været en stor fordel, hvis der kunne anlægges en stor international lufthavn ved Thomasminde.

Sagen er bare, at det ikke lader sig gøre uden kommunal støtte, og det er ikke tilladt og ville i øvrigt være en håbløs ide. Så ville alle landets kommuner jo kaste sig ud i en kamp for at bygge og støtte egne lufthavne. Netop derfor er det ikke tilladt.

Flertallet i Aarhus Byråd har naturligvis hele tiden vidst, at det forholder sig sådan.

Alligevel gennemførte flertallet processen, så ingen i dag er i tvivl om, at kommunal støtte til en privat lufthavn ikke har nogen gang på jorden, og at en ny lufthavn ved Thomasminde dermed ikke har nogen gang på jorden.

Vi skylder flertallet i Aarhus Byråd stor tak fordi de har fået det slået fast. Også i den sag har Aarhus og Djursland fælles interesser.

Frem for at blive ved med at køre i den håbløse debat, kan vi nu koncentrere os om fremtiden for Aarhus Lufthavn i Tirstrup.

Litteratur til Tirstrup Flyveplads IV:

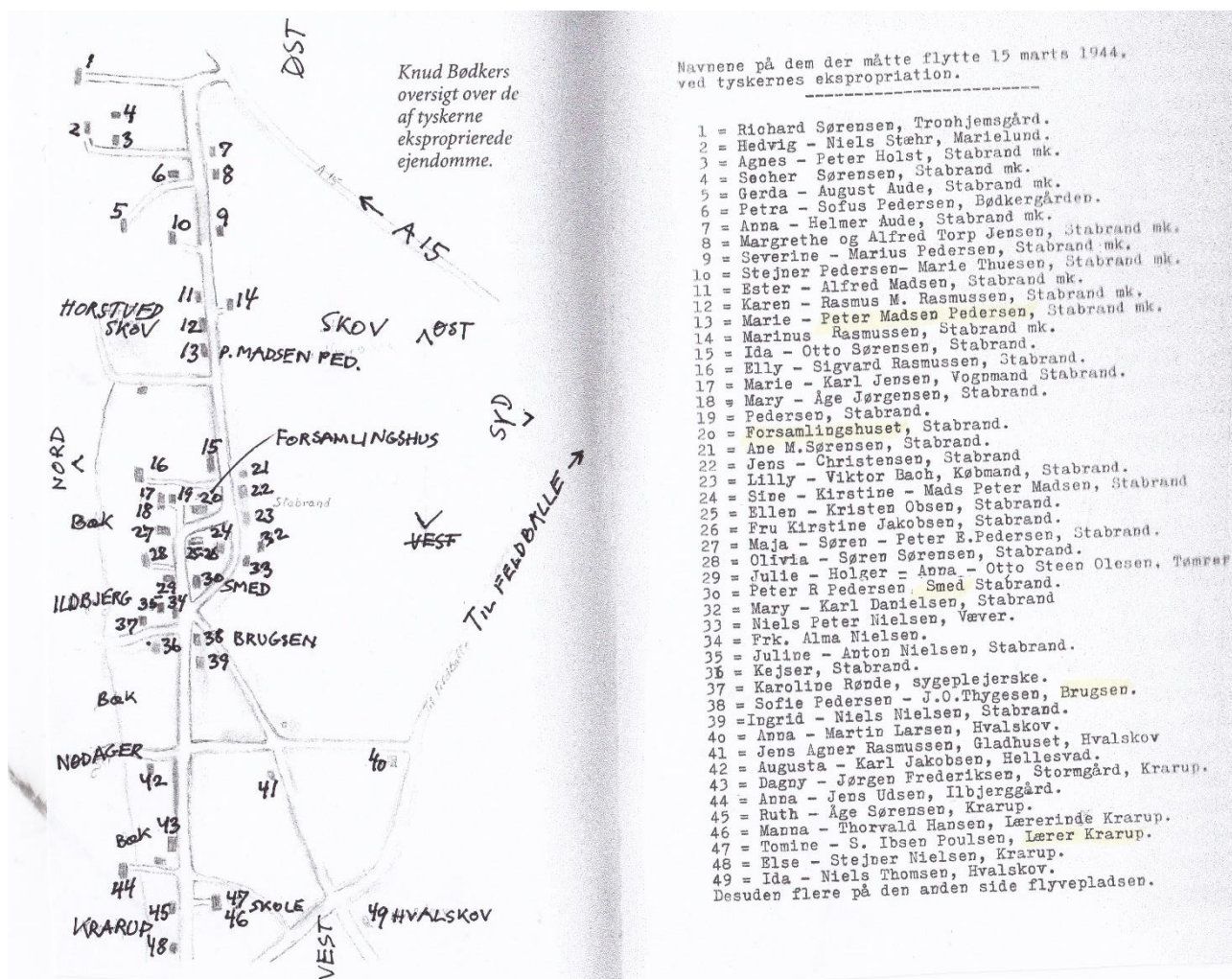
Hansen, Martin: "En lufthavn ved Århus – the never ending story", ses på nettet, oprindelig artikel i Aarhus Stifts Aarbøger (?)

Hansen, Vilfred Friborg: Tale ved lufthavnens 70-års jubilæum 16. september 2016 (utrykt manuskript)

Diverse materiale om Aarhus Lufthavn, avisudklip, artikler etc.

Bilag

De beslaglagte ejendomme i Stabrand (efter Bødker):



Figur 1. Ud over de halvt hundrede ejendomme i Stabrand beslaglagdes mellem en halv og hel snes ejendomme uden for Stabrand.

Tyskernes anvendelse af de beslaglagte ejendomme i Stabrand (Bødker s. 92 – 98, tyskernes anvendelse af de enkelte ejendomme tilføjet af mig ud for numrene efter Bødkers tekst):

