

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Da Thisted gik i luften!

– en analyse af Thisted Lufthavns historie og sociologi

Claus Lassen

Associate Professor of Mobilities and Urban Planning
Department of Architecture, Design and Media Technology
Aalborg University
e-mail: clla@create.aau.dk

Kristian Hegner Reinau

Assistant Professor
Department of Development and Planning
Aalborg University
e-mail: reinau@plan.aau.dk

Abstrakt

I denne artikel fokuseres der med udgangspunkt i den nye aeromobilitetsforskning specifikt på tilblivelsen og udviklingen af Thisted Lufthavn, der indgår som en del af et større forskningsprojekt omkring dansk lufthavns historie. I artiklen argumenteres der med udgangspunkt i thistedcasen for at etableringen og udviklingen af Thisted lufthavn ikke alene kan forklares via konventionelle transportøkonomiske teorier. I forhold til at skabe, implementere og udvikle en lufthavn eksisterer der således en række underbelyste institutionelle, politiske, geografiske, historiske, funktionelle, infrastrukturelle, planlægningsmæssige og sociologiske forhold, som har betydning for at netop nogle lufthavne i dag er blevet vigtige regionale, nationale eller internationale lufthavne mens andre helt – eller delvist – har mistet deres samfundsmæssige betydning. Alt sammen en viden der er centralt i forhold til at kunne forstå det danske aeromobilitets systems DNA. En sådan forståelse er afgørende for, at samfundet i højere grad kan udvikle det danske lufthavnsområde strategisk på en for samfundet hensigtsmæssig måde i fremtiden.

Da Thisted gik i luften!

– en analyse af Thisted Lufthavns historie og sociologi

It is almost meaningless to analyse the dynamics and trends of work, business, family and personal relationships, higher education, professional sport and recreation, popular culture, tourism, diplomacy and virtually, all significant areas of contemporary social life, without taking into account the particular and distinctive time/spaces created by aeromobilities. (Cwerner 2009:5)

Indledning

Artiklen tager udgangspunkt i et igangværende forskningsprojekt på Aalborg Universitet, der fokuserer på tilblivelsen og udviklingen af de danske lufthavne i forhold til en samfundsmæssig forståelsesramme. Formålet med et sådant forskningsprojekt er historisk at analysere, hvordan de enkelte lufthavne er blevet skabt, hvordan de har udviklet sig over tid samt hvilken rolle og betydning de samfundsmæssigt har i dag lokalt, nationalt og internationalt. Forskningsprojektet fokuserer på de 15 historisk set vigtigste danske lufthavne og er metodisk designet som et mobilt etnografisk felt studie, der benytter interviews, fokusgruppeinterviews, statistik, dokumentanalyser af aviser, arkivmateriale samt billeddokumentation som de primære dataindsamlingsmetoder i forhold til at analysere de danske lufthavne der tilsammen udgør et centralt element i den danske aeromobilitets system (Urry 2007).

I denne artikel fokuseres der med udgangspunkt i den nye aeromobilitetsforskning specifikt på tilblivelsen og udviklingen af Thisted Lufthavn, der indgår som en del af ovenstående forskningsprojekt. I artiklen argumenteres der med udgangspunkt i thistedcasen for at etableringen og udviklingen af Thisted Lufthavn ikke alene kan forklares via konventionelle transportøkonomiske teorier. I forhold til at skabe, implementere og udvikle en lufthavn eksisterer der således en række underbelyste institutionelle, politiske, geografiske, historiske, funktionelle, infrastrukturelle, planlægningsmæssige og sociologiske forhold, som har betydning for at netop nogle lufthavne i dag er blevet vigtige regionale, nationale eller internationale lufthavne mens andre helt – eller delvist – har mistet deres samfundsmæssige betydning. Alt sammen en viden der er centralt i forhold til at kunne forstå det danske aeromobilitets systems DNA. En sådan forståelse er afgørende for at samfundet i højere kan udvikle det danske lufthavnsområde strategisk på en for samfundet hensigtsmæssig måde i fremtiden.

Det historiske mobilitetsstudie af Thisted Lufthavn viser således konkret, gennem analyse af lufthavnens etablering, udvikling og foreløbige afvikling, hvordan flyområdet – modsat andre transportformer – har været styret af en betydelig autonomi. Udviklingen af Thisted Lufthaven har således ikke på noget tidspunkt været drevet af national statslig styring, strategi eller planlægning, men i stedet været drevet af en netværkskollation af lokale erhvervsinteresser, gale flyvere, flydrømme, og private nationale/internationale flyoperatører. Helt centralt i udviklingen af Thisted Lufthavn er således en stærk lokal alliance imellem flyklub, flyoperatører og lokale erhvervsinteresser som formåede at aktivere lokale, regionale, nationale og private interesser i relation til at få lufthavnen på dagsordenen og få gennemført de komplekse teknologiske, juridiske og økonomiske processer og netværk, som etableringen og udviklingen af en lufthavn ved Thisted krævede. Lokalt har skabelsen af Thisted Lufthavn fra begyndelsen været set som en vigtig del af et moderniseringsprojekt, hvor flyadgang kunne integrere området i den nationale økonomi og erhvervsudvikling. Etableringen af lufthavnen skal derfor også ses i tæt sammenhæng imellem udviklingen af Hanstholm Havn og egnsudvikling i 1960'erne og 1970'erne med udflytningen af virksomheder fra København til Thistedområdet (se nedenstående). Sådanne faktorer er samlet set afgørende for at der i dag findes en lufthavn ved Thisted. Efter en generel passagermæssig fremgang i 1970'erne har lufthavnen og lokalområdet dog siden starten af 1980 været i en konstant overlevelseskamp. En kamp som har betydet, at lufthavnens symbolske betydning for lokalområdet i forhold til at føle sig forbundet med resten af landet/verden langt har oversteget den faktiske benyttelse af flyruten til København. Manglende komfort, frekvens og regularitet på ruten har således over tid fået mange lokale til at fravælge ruten til fordel for de konkurrerende flyruter i Karup og Aalborg. Historien om Thisted lufthavn

viser således også hvordan etableringen og udviklingen heraf betydningsmæssigt handler om langt mere end et stykke infrastruktur og transport af rejsende fra A-B (Jensen 2013).

Den efterfølgende artikel falder i tre dele. Først opstilles undersøgelsens teoretisk forståelsesramme og det konkrete forskningsdesign gennemgås. Derefter analyseres historisk Thisted Lufthavns tilblivelse og udvikling. Afslutningsvist opstilles på baggrund af analysen en række konklusioner og fremtidige perspektiver.

Fra konventionel flyforskning til aeromobilitets studier

Det teoretiske udgangspunkt for analyserne af Thisted Lufthavn er den ny aeromobilitets forskning. Den nationale og internationale flytrafik er i efterkrigstiden vokset markant (Lassen 2005). På trods af en sådan vækst er flytrafikken som samfundsmæssigt fænomen ét af de mindst udforskede forskningsområder nationalt såvel som internationalt (Crewner et. al. 2008). Den konventionelle flyforskning har traditionelt været drevet af private aktører, som især har fokuseret på økonomisk og teknisk optimering af fly, lufthavne og infrastruktur (Whitelegg, 1997; Lassen, 2005). Specielt med udgangspunkt i at estimere flytrafikkens fremtidige vækst og på den baggrund tilvejebringe den nødvendige infrastruktur, flyudbud og lufthavnskapacitet (Graham, 2001; Humphreys & Francis, 2000). I en sådan forståelsesmæssig optik har lufthavnen ofte været betragtet som neutrale punkter i et nationalt og globalt flysystem, der mest effektivt skulle afvikle flow af rejsende til, fra og igennem den enkelte lufthavn. Ligeledes har etablering af lufthavne i den konventionelle flyforskning traditionelt været set som en rendyrket økonomisk og teknisk disciplin, hvor den i teorien 'mest optimale' geografiske lokalitet kunne findes ud fra 'rene' økonomiske og tekniske parametre.

Ydermere har en række lufthavnsstudier inden for den socialvidenskabelig forskning fremhævet lufthavnen som en rendyrket 'flow maskine' (Fuller & Harley, 2004), en 'mono-kulturelle friktionsløse enklaver' (Hajer, 1999) eller som en 'tredje kultur' (Eriksen & Døving, 1992), der eksisterer udenfor eller på siden af det eksisterende samfund i et globalt social-teknologiske flysystem. Lufthavnen er her således også beskrevet som et ikke-sted (Augé, 1995), der er ikke-historisk, ikke-relationel og som ikke er konstrueret omkring en selv-identitet – men baseret på en 'strømmenes rum' logik (Castells 1996). Der er dog som Cresswell (2006) fremhæver i høj grad mangel på forskning der 'pakker lufthavnen op' og forstår denne ikke kun som en infrastrukturel placering eller global flowmaskine designet til den kosmopolitiske rejsende, men også medtager de sociale, fysiske, arkitektoniske, geografiske og miljømæssige sammenhænge som lufthavnen indskrives i. Eller som Budd fremhæver er der behov for en ny samfundsbevist flyforskning:

"[...] the evolution of airline networks, the growth of airports and aviations apparent ability to 'shrink' global space-time, airspace remains an under-researched and under-theorized site of aeronautical activity. Where it has been considered, it has often been described as a mere 'conduit' or 'space of flows', negating any detailed investigation into how it is socially produced, maintained and contested through ongoing practices of management, negotiation and opposition. (Budd 2008:116).

Budd efterlyser her en forskning, der sætter fokus på hvordan lufthavne er socialt produceret, vedligeholdt og udfordret igennem foranderlige praksisser af ledelses, forhandling og modstand. Forskningsprojektet dansk lufthavnshistorie tager således udgangspunkt i den spirende og tværfaglige aeromobilitetsforskning der er opstået internationalt det seneste årti (Cwerner et al, 2008, Lassen 2005, 2006; Kesselring 2008), som er en del af 'mobilitets vendningen' (Jensen, 2013; Adey 2010; Urry 2007; Cresswell 2006). Den nye aeromobilitets forskning fokuserer især på, hvordan aeromobilities produceres, reproducere, udføres, og reguleres i forhold til de forskellige rum, netværk, systemer og miljøer, som en måde at 'åbne' aeromobilitets systemet 'sorte boks' (Urry 2007). Brugen af termen 'aeromobilitetsforskning', i stedet for slet og ret 'flyforskning', antyder et behov for at bygge bro i mellem en række forskellige skalaer der forbinder det globale aeromobilitetssystem med bestemte lokale aktører, steder, byer, interesser, netværk og relationer (Jensen & Lassen 2011). Cwerner et al. (2008) formulerer således en alternativ dagsorden for en sådan ny tværfaglig og samfundsbevist aeromobilitetsforskning med fokus på fly, flyselskaber,

flyrejsende, lufthavne, lufthavnsbyer, fly- og lufthavnspersonale, flytrafikkens infrastruktur, flypolitikker, flysikkerhedsteknologier og -politikker, fly- og lufthavnshistorie i forhold til en række centrale nutidige samfundsmæssige tematikker såsom globalisering, arbejdsliv, turisme, familieliv, regional udvikling, miljø og energi, risiko, identitet, stratifikation etc. Dette som supplement til den konventionelle forskning på området.

Steder og systemer uden historie?

Med udgangspunkt i den nye aeromobilitetsforskning tager artiklen udgangspunkt i at analysere lufthavnene som en central del af det danske aeromobilitetssystem og her trækker artiklen forståelsesmæssigt på Urrys begreb om 'mobilitets systemer' (Urry 2007). Et mobilitetssystem er ifølge Urry det der:

'[...] enable the movement of people, ideas, and informations from place to place, person-to-person, event to event, and yet their economic, political and social implications are mostly unexamined in social science' (Urry 2007:12).

Mobilitetssystemer er på denne måde det, der materielt muliggør bevægelse og som samtidig skaber et 'forventningsrum' om at rejsen kan udføres. Systemer tillader forudsigelig og relativ risikofri gentagelse. Et sådan system udgøres i forhold til aeromobilitet blandt andet af flymaskiner og flyteknologier, lufthavne og lufthavnsbyer herunder online booking og websider, bagagehåndteringssystemer, online adgang, sikkerhed- og overvågningssystemer, flysupport, brændstofanlæg, bagagehåndtering, servicesystemer etc. Dertil kommer lufthavnsbutikker, lufthavnstog- og metrosystemer, biludlejninger, lufthavnstaxier, motorveje, lufthavnshoteller etc. etc. Alt sammen udgør sådanne elementer det materielle grundlag for at millioner af flyrejser hver dag kan finde sted. Lufthavne er således placeret 'inden for komplekse interaktive systemer, der potentielt forbinder ethvert punkt i systemet' (Fuller 2008:63). En anden vigtig pointe er dog, at aeromobilitetssystemer ikke kun er materiale støttesystemer for potentiel bevægelse. Et aeromobilitets system tilbyder også et bestemt handlingsrationale for de rejsende og de mange aktører der rejser igennem eller arbejder i et sådant systemet. På den måde udgør aeromobilitetssystemet en vigtige del af 'infrastrukturen for det sociale liv' (Urry 2007:12) i et globaliseret, netværks- og vidensbaseret nutidigt samfund (Castells 1996).

Som beskrevet ovenfor er lufthavnene som en vigtig brik i aeromobilitetssystemet ofte blevet fortolket og behandlet som ahistoriske neutrale knudepunkter, der organiserer strømmene i globalt flynetværk. Artiklen følger dog i slipstrømmen på Adey (2006) der, på baggrund af sin analyse af Liverpool Airport, viser hvordan lufthavne i høj grad også er indlejret i de tidslige, rumlige og anvendelsesmæssige kontekster hvor ud fra de forbruges og produceres. Det betyder således, at der eksisterer andre kontekstuelle geografier til lufthavnen (se også Cidell 2006). Selvom en lufthavn har relativt faste koordinater, har den mere karakter af den vektor, hvilket betyder, at det i en samfundsmæssig optik ofte er vanskeligt at vide, hvornår en lufthavn ender og noget andet begynder (Merriman 2007:109-110, se også Fuller & Harley 2004:5). Lufthavnen er således ikke kun, som Kesselring fremhæver, interfaces for et global rum der stabilisere en kosmopolitisk og international mobilitet (2009:48). Den er i lige så høj grad territorial og bundet til de sociale, kulturelle, økonomiske og politiske normer der eksisterer på dens lokalitet. I denne henseende materialiserer lufthavnen en spænding imellem en række forskellige lokale, regionale og globale interesser (Kesselring 2008). Det er dog – som Foucault (1980) har fremført i anden sammenhæng – her værd at bemærke, at lufthavnen forsknings- og samfundsmæssigt i udpræget grad tilhører den type af objekter og fænomener der er blevet behandlet som historieløse.

Dermed udgør det samlede aeromobilitetssystem hvori lufthavnen indgår også et videnssystem. Ikke kun i forhold til at opbygge og håndtere de komplekse teknologiske systemer der understøtter at rejsen kan finde sted men også i forhold til at forstå de grundlæggende logikker og rationaler hvorpå systemet fungerer. Et aeromobilitetssystem rummer således også kulturelle og historiske komponenter der i dag medvirker til at gøre systemet til det det er. Som Molz har fremhævet så arbejder mobilitetsforskere ikke kun med mobilitet som vidensobjekter men indskrives i en kompleks historisk mobilitets- og vidensfortælling (2011:90). Tilblivelsen og udviklingen af de danske lufthavne rummer således en række vigtige informationer om det danske aeromobilitetssystems DNA. Netop fordi flyområdet

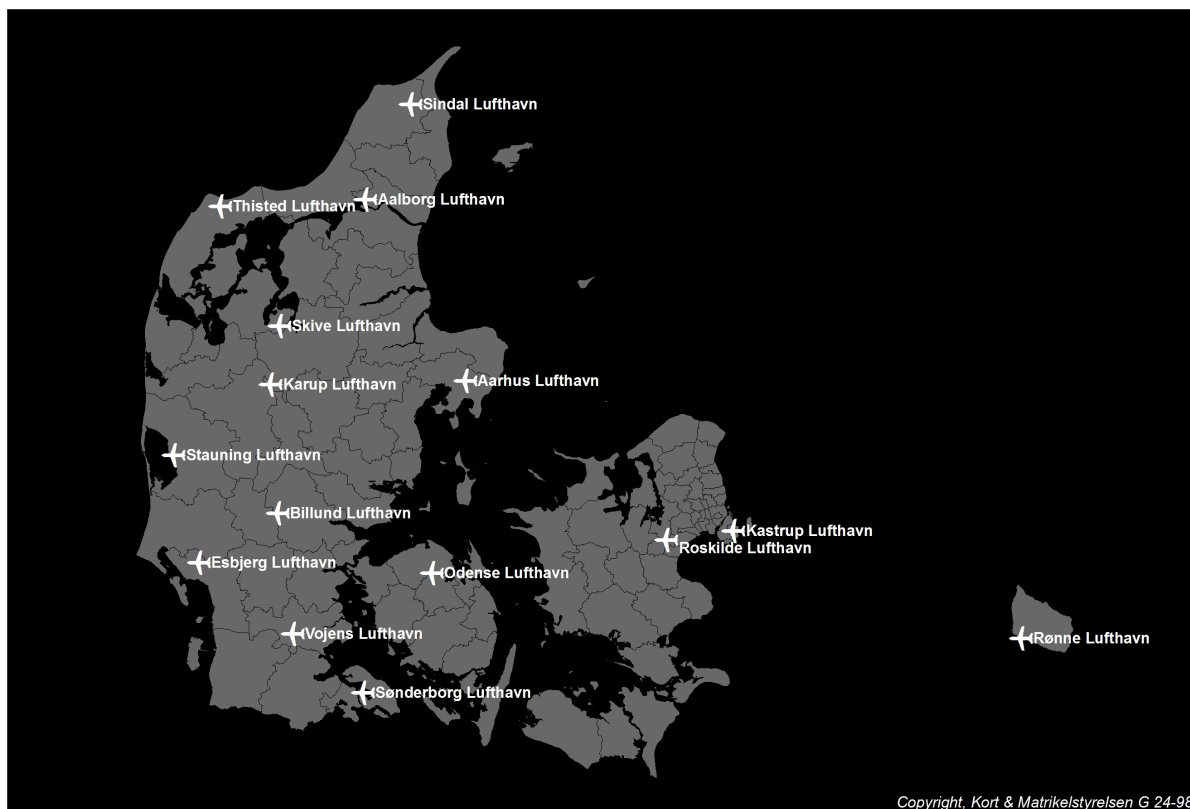
– både i Danmark og internationalt – har været et af de mindst regulerede og udforskede samfundsmæssige områder, hvis der ses bort fra luftfartsselskaber og lufthavnsledelser, mangler der i dag en grundlæggende forståelse for hvordan lufthavene opstår, udvikles og nedlægges på tværs af tid og rum (Lassen 2005). En sådan viden er helt central for at kunne forstå, hvordan området håndteres og udvikles ud fra politiske målsætninger og ønsker til den fremtidige udvikling.

Dansk Lufthavnshistorie

Med udgangspunkt i den ovenfor skitserede forståelsesramme tager forskningsprojektet Dansk Lufthavns Historie udgangspunkt i de 15 danske lufthavne der på et eller andet tidspunkt historisk har haft ruteflyvning med passagerfly til København Lufthavn (se figur 1). Udgangspunktet for projektet er som beskrevet i ovenstående at undersøge tilblivelsen og udviklingen af disse lufthavne. Det styrende forskningsspørgsmål er: *Hvad muliggør det at det danske aeromobility system ser ud som det gør i dag?* Med udgangspunkt i en sådan overordnet problemformulering er der nedenfor opstillet en række forskningsmæssige undersøgelsesspørgsmål som er styrende for analyserne af hver enkelt lufthavn i undersøgelsen:

- 1) Hvad kendetegner lufthavnens genese?
- 2) Hvad kendetegner beslutningsprocessen omkring etableringen?
- 3) Hvilke interesser, netværk og aktører var involveret i etableringen af lufthavnen?
- 4) Hvordan har lufthavnen efterfølgende udviklet sig?,
- 5) Hvilke forskellige faser kan identificeres i forhold til lufthavnens udvikling?
- 7) Hvilke fremtidige perspektiver er der for lufthavnen?

Analysen fokuserer således ikke kun på lufthavnens tilblivelse og udvikling men også på lufthavnens genese (Flyvbjerg 1991:97) i forhold til de historiske, geografiske, teknologiske og sociale kontekster der eksisterede i Thistedområdet før der overhovedet var konkrete tanker om en lufthavn ved Thisted. Metodisk er lufthavnsprojektet udformet som et etnografisk feltstudie, der benytter interviews, fokusgruppeinterviews, statistik, dokumentanalyser af aviser og arkivmateriale samt billedokumentation som de primære dataindsamlingsmetoder i forhold til at analysere de danske lufthavne. Metateoretisk er et sådan studiet funderet på en pragmatisk og explorativ tilgang (Rorty 1999). Det betyder konkret, at analysen af hver enkelt lufthavnscase udvikler sig i forskellige retninger netop, fordi de historiske, materiale, diskursive og institutionelle og samfundsmæssige kontekster og udgangspunkter er vidt forskellige. En af de grundlæggende metodeidéer bag studiet er således at netop forskellighederne såvel som lighederne imellem de 15 forskellige lufthavnscases tilsammen kan give studiet mulighed for analytisk generalisering (Flyvbjerg 1991) og derved producere viden om de grundlæggende betydningsmønstre og mekanismer, der knytter sig til udviklingen af det danske aeromobilitets system. I det efterfølgende analyses den første af de 15 cases der indgår i forskningsprojektet: Thisted Lufthavn.



FIRGUR 1. Viser de 15 danske lufthavne som indgår i forskningsprojektet dansk lufthavnshistorie. De udvalgte lufthavne har alle på et tidspunkt historisk haft en flyrute til Københavns Lufthavn.

Thisted Lufthavn

Prolog: 'De gale flyvere' fra Thisted

Et helt afgørende element for at kunne forstå og forklare, hvorfor der i dag ligger en lufthavn ved Tved imellem Hanstholm og Thisted er det vi benævner 'de gale flyvere' fra Thisted. Tilblivelsen og udviklingen af lufthavnen kan ikke historisk og sociologisk forstås uafhængigt heraf. Uden denne gruppe af lokale flyvere, der var bidt af flyvning, var idéen om og etableringen af Thisted Lufthavn aldrig blevet skabt og realiseret. Historien om 'de gale flyvere' fra Thisted er fortællingen om flyvning som en kropslig arbejds- og hverdagspraksis, spektakulære redningsaktioner, air drømme, risikovillighed, dumdristighed, passion og kærlighed til flyvning osv. De galde flyvere fra Thisted er således fortællingen om en gruppe af mennesker med et helt særligt 'air mind' (Cwerner et. al. 2008). De lokale flyvere er forbundet i et netværk med andre flyfolk på tværs af de danske lufthavne, og har et forhold til fly som gennemsnitsdanskeren har til bilen. Flyet muliggør således netværk imellem de forskellige flyvere og lufthavnsansatte rundt i landet. Som formand ved lufthavnens tilblivelse og indvielse Vegner Pauelsen skriver i sine erindringer fra flyklubben:

"[...] cafeteriet, som blev udliciteret, havde åben hver dag, så det var altid en stor oplevelse af komme i lufthavnen. Weekenderne var særdeles aktive, da skulle de private piloter have luftet deres fly, og kendte mand nogle af piloterne, var der altid et ledigt sæde, så man kunne komme til Skive, Års eller Herning og få en kop kaffe. Der kom altid en del fremmede fly og landede i lufthavnen for at besætningen lige kunne få en kop kaffe og en hyggelig flysnak" (Pauelsen 2003:9).

En række af personer omkring Thisted flyklub kom således som til at spille en rolle i etableringen af lufthavnen ved Thisted. Centralt i fortællingen om Thisted Lufthavn tilblivelse og udvikling står specielt to

personer fra denne gruppe, der indledningsvist er nødvendig at fremhæve: Jens Steffensen og Kaj Pedersen. De stod oprindeligt bag det tidligere North-West Air Service (nu SUN-AIR Thisted Airport deptment) og North Flyvning. Disse personer og firmaer er tæt forbundet med etableringen og udviklingen af Thisted Lufthavn. North-West Air Service startede som et service- og reparationsværksted i 1970 med speciale i at få havarerede et- og tomotorers fly på vingerne igen. Værkstedet blev især i 1970'erne kendt for en række spektakulære redningsaktioner af havarerede fly, det mest kendte var da de rede en arabisk oliesheiks private jet, der var nødlandet på indlandsisen i Grønland (Samvirke 1984). Desuden var selskabet i en årrække ansvarlig for brand og redningstjenesten i Thisted Lufthavn. North Flyvning startede som et lille firma med speciale i luftfotografering men udviklede efterfølgende sine aktiviteter til også at dække taxi- og skoleflyvning, ruteflyvning, flyudlejning mv. Selskabet har gennem tiden også haft afdelinger i Aalborg, Tirstrup og Esbjerg. I dag er selskabet Skandinavien's største taxifylselskab og alene hjemhørende i Aalborg lufthavn (www.northflying.com).

Thisted Flyklub af 1943

En række af 'De gale flyvere fra Thisted' har rødder i Thisted Flyklub. Allerede i mellemkrigstiden var der i Thistedserhvervskredse, som en del af den generelt stigende interesse for flyvning i Danmark, tanker om en flyforbindelse imellem Thisted og København:

"I Thisted have erhvervsfolk også et vågent øje for udnyttelsen af denne mulighed [rutefly]. Der var jo lang rejsetid fra Thisted til København, hvis man skulle rejse med tog, (en foredragsholder brugte i 1945 22 timer på at rejse fra Århus til Thisted) og der var stor interesse for en eventuel ruteflyvning eller taxa-flyvning fra Thisted allerede i 1930'erne, men så kom urolighederne i Europa, som endte med anden verdenskrig og satte en foreløbig stopper for al videre udvikling af disse tanker"(Paulsen 2003:2).

Som den tidligere formand for Thisted Flyklub Vegner Paulsen fremfører i sin historiske gennemgang af flyklubbens historie, så var det i første omgang erhvervslivet i Thy der var drivkraften bag oprettelsen af en flyklub i Thisted til fordel for de egentlige flyveinteresserede – et forhold der efterfølgende ændre sig (Paulsen 2003:2). Det var således erhvervsfolkene i Thisted der sammen med Kongelige Dansk Aeronautisk Selskab tog initiativet til dannelsen af Thisted Flyklub i 1943 (Paulsen 2003:2). Ventetiden inden 2. verdenskrig afslutning blev især brugt på studiekredse, hvor medlemmerne kunne tilegne sig viden om flyvnings muligheder igennem film, lysbilleder og selvoplevede flyfortællinger fra kendte oplægsholdere (Paulsen 2003:2). En vigtig aktivitet for flyklubben blev således også i de efterfølgende årtier foredragsaftner, hvor medlemmerne kunne tilegne sig bred viden om flyvning, erhvervelse af flycertifikat, flyreparation og –vedligeholdelse, flysikkerhed samt håndtering af en flyplads mv. (Paulsen 2003:3). Allerede i 1945 blev planen om en flyveplads i Thisted fremlagt på klubbens årlige generalforsamling, og Thisted Kommune havde på samme tidspunkt udlagt planer om en flyveplads nord for Thisted på gården Krongborg (Paulsen 2003:3). Kommunen tøvede imidlertid med at købe jorden så flyklubben etablerede en midlertidig landingsbane på herregården Rosvang indtil det i 1948 lykkedes at få den planlagte flyveplads ved Krongborg gennemført (Paulsen 2003:4). Flyklubbens bestyrelse arbejdede i løbet af 1950'erne, via henvendelser til Falck, Ingolf Nielsen, Sønderborg Flyveklub og en norsk skibsreder, hårdt på at få oprettet en fast flyrute til København, hvilket der aldrig lykkedes (Paulsen 2003:4). Sidst i 1950'erne benyttede en del private flyvere pladsen og Thisted Kommune gav nu et årligt driftstilskud til pladsen. I 1959 begyndte uddannelsen af piloter på pladsen og førmtalte Jens Steffensen var en del af det første hold af nyuddannede piloter dette år.

I 1963 blev gården Krongborg imidlertid solgt og flyvepladsen måtte finde en anden placering for både motor- og svæveflyvere. Gennem forhandlinger med lodsejer, Thisted kommune og luftfartsdirektoratet blev en ny flyplads ved Sennels en realitet (Paulsen 2003:5-6). Flypladsen blev hjemstedet for en række aktiviteter som fotoflyvning, rundflyvning, taxa-flyvning, skoleflyvning og privat flyvninger:

"Der var en stigende interesse for flyvning fordi man havde set at det var en del af fremtiden. Så kom Steff [Jens Steffensen] med flymaskiner, luftfotografering, flyudlejning, taxifyvning osv. Det endte også op med en flyskole. Det var alt sammen på den lille plads der ude ved Sennels. Inden da havde man jo det man kaldte en godkendt luftlandingsplads, hvor f.eks. ambulanceflyvning kunne foregå til Thisted. Det havde vi på en anden mark inde ved Thisted på en græsmark. Så var det at der blev mere etablerede forhold ude ved Sennels på flypladsen. Der fik man et kommunalt tilskud fordi det var en servicefunktion for kommunen. Det hjalp jo vældigt med til at man kunne drive sådan en plads der ude ved Sennels. Det accelerere simpelthen og på et tidspunkt stod der en seks-syv fly på pladsen. Det var også pladsmangel der var medvirkende til den ny lufthavn –vi kunne simpelthen ikke blive ved med at være der ude med flyvning. Som klub kunne vi godt være der men som flyplads blev det altså for lille. Det var også medvirkende til at idéen om en rigtig lufthavn kom på bordret" Vegner Paulsen, formand for Thisted flyklub i 1970 (Fokusgruppeinterview 2011).

Flypladsen blev således centrum for en stigende lokal interesse for flyvning. Dette kom til udtryk ved et stigende aktivitetsniveau på flypladsen ved Sennels, hvilket i 1964 resulterede i næsten 6000 starter på pladsen – et tal der dog i 1968 var vokset til mere end 10.000. Den stærkt stigende aktivitet betød som beskrevet i ovenstående, at flyaktiviteterne begyndte at have plads problemer på flypladsen (Paulsen 2003:5). Det var ikke muligt at udbygge flypladsen ved Sennels fordi indflyvningen foregik over Thisted og den lå for tæt på byen samtidig var området for kuperet (Fokusgruppeinterview 2011).

'Vi så flyvning som fremtiden med store lys i øjnene'

Udviklingen på Sennels flyplads havde således en afgørende betydning for at idéen om en ny lufthavn i Thisted området blev skabt. En af de centrale drivkræfter bag flypladsens aktiviteter, den tidligere omtalte Jens Steffensen fra det daværende Nordfly, var således i 1968 på Lolland sammen med to kollegaer fra erhvervsforeningen for at indkøbe en todækker London-bus, som erhvervsforeningen ville skulle køre turistreklame i Thy (Fogtmann 1995:1). Det var på denne flyvetur, at idéen om en lufthavn i Thisted blev født første gang:

"[...] vi var tre mænd, der kom i tanke om, at vi skulle have lavet en lufthavn. Det var jo i forbindelse med, at vi skulle have købt en dobbeltdækkerbus til turisterne. Jeg havde jo det her lille flyselskab og så fløj vi til Lolland og købte den her dobbeltdækkerbus. Det var på vejen hjemad – hvem var det vi havde med – det var HM [H.M. Mortensen] og Jørgen Mikkelsen. HM var den gamle formand for lufthavnen. Der blev vi enige om, at det egentlig var smart, at man kunne flyve derned på 1,5 time fra Thisted. Man burde lave en lufthavn - sådan opstod idéen i flyet på vej hjem. Vi sad alle tre i forskellige foreninger. Én sad i erhvervsrådet, andre i en klub der hed round table – vi var jo unge dengang. Så vi kom i tanke om, at vi laver sgu' en lufthavn i Thisted og det gjorde vi så"

Jens Steffensen, Bestyrelsesformand North Flying A/S 1970-1988 (Fokusgruppeinterview 2011).

Efter hjemkomsten var det Jørgen Mikkelsen og Jens Steffensen, der rejste spørgsmålet om en lufthavn ved Thisted i erhvervsrådets idé og kontaktudvalg, hvor de begge var medlemmer. Umiddelbart var udvalget dog skeptisk og erhvervsrådets formand Knud Homann, der var medlem af udvalget, opfattede i første omgang idéen 'som ret så udsædvanlig' (Homann 1970:1). Formandens første skeptisk betød, at han udbad sig et mere sikkert grundlag for økonomien i et lufthavnsprojekt og udviklingen i flyvningen generelt før han ville overveje at rejse sagen i erhvervsrådet (Homann 1970).

Men det lykkedes på et efterfølgende møde i november 1968 for Jens Steffensen ved at fremlægge tal på udviklingen af flypladsen ved Sennels at få Homanns og det øvrige udvalgs tilslutning til projektet (Fogtmann 1995:2)). Trafikudviklingen fra Sennels viste, at der i 1966 havde været 6182 flyoperationer og i de første 10 måneder af 1968 var dette tal steget til 10.323 operationer (Fogtmann 1995:2). Et vigtigt grund til at idé- og kontaktudvalget på mødet blev 'gjort stærkt interesseret' i

lufthavnsprojektet var blandt andet en erkendelse af, at etableringen af statslig lufthavn i området ikke ville være realistisk før århundredskiftet (Homann 1970).

Den voksende flyaktivitet på Sennels udviklede sig parallelt med, at der i 1960'erne var en spirende erhvervsoptimisme i Thyområdet, hvilket etableringen af lufthavnen indskrives i. Der skete således en udflytning af en række københavnske virksomheder som Coloplast, Glostrup Møbler, Hellesens, Joran Bor mfl. både før og efter etableringen af lufthavnen i 1960'erne og 1970'erne (Paulsen 2003:6). Der er således den opfattelse lokalt, at lufthavnen og den øgede adgang til flytrafik har spillet en vigtig rolle i en sådan erhvervsudvikling (Fokusgruppeinterview 2011). Samtidig blev Hanstholm Havn også udbygget i 1967 (kilde). Disse elementer medvirkende ligeledes til, at idéen om en lufthavn ved Thisted vandt indpas i erhvervskredse på det pågældende tidspunkt. I sin historiske redegørelse for lufthavnens tilblivelse beskriver Fogtmann (1995) en sådan stigende interesse for en lufthavn blandt en række af erhvervsrådets medlemmer på følgende måde:

"Under Erhvervsrådets bestræbelser for at skaffe erhvervsmæssig aktivitet til egnen var det erfaret, at en lufthavn var uvurderlig. På Als havde Mads Clausen på Danfoss magtet næsten på egen hånd at etablere en lufthavn ved Sønderborg, og Lego gjorde tilsvarende i Billund. Nu drømte det startende udvalg om "den omvendte Mads Clausen-effekt": I Thy skulle en lufthavn medvirke til at tilkalde industri med mangel på plads og stabil arbejdskraft"
Fogtmann (1995:2).

Mulighederne for at endnu flere virksomheder ville flytte til området indgik således også som en del af Idé- og kontaktudvalgets overvejelser i forhold til at overbevise erhvervsrådets bestyrelse og senere myndighederne om at det ville være en god idé at etablere en ny lufthavn. Der blev derfor af udvalget nedsat et undersøgelsesudvalg bestående af tre personer (de to idémændene fra flyturen til Lolland: Jens Steffensen og Jørgen Mikkelsen samt den lokale landinspektør Frithjof Østergaard). Det nedsatte undersøgelsesudvalg foretog en sondering af thistedborgmesterens holdning til projektet. Thistedes daværende borgmester var den vanskeligste af områdets borgmestre at overbevise om projektet:

"Ja, lidt utraditionelt da fik vi så lov af den gamle borgmester Mikkelsen. Altså først fik vi det igennem erhvervsrådets Idé- og kontaktudvalg, og så forelagde vi det for den gamle borgmester Mikkelsen. Han var jo en strid herre, men efterhånden kom han jo til at tro på det. Efterhånden så fik vi tre overbeviste borgmester Mikkelsen - vi var jo alle medlemmer af round table, det var landinspektør Østergaard, Jørgen Mikkelsen og undertegnede - vi skulle bygge lufthavnen helt uden om teknisk forvaltning. Det var der godt nok noget spektakel om, men det fik vi sku' lov til"
Jens Steffensen, Bestyrelsesformand North Flying A/S 1970-1988 (Fokusgruppeinterview 2011).

Borgmesteren var dog skeptisk i forhold til at støtte en eventuel lufthavn i Thisted uden at der på forhånd, var nedskrevne aftaler med et selskab der ville flyve på ruten:

"Vi brugte jo argumentet om ruteflyvning til København for at overbevise kommunen, men så sagde borgmester Mikkelsen: Mine herrer - vi kan altså ikke bygge en lufthavn uden en garanti for at der kommer ruteflyvning til København. Det er jo egentlig logik. Så stak vi hovederne sammen og fandt ud af, at vi var nødt til at starte flyveren og så flyve over til Trafikminister Guldberg. Det er jo en af de gode historier. Vi sadovre hos Guldberg, og han var vældig positiv over for det. Det ville han egentlig godt love os. Han smågrinte lidt over os tre og så sagde han: 'Ja, hvis I virkelig mener I kan løfte opgaven med at bygge en lokal lufthavn, så skal jeg nok sørge for, at der også kommer en rute'. Da vi først havde den hjemme, så var vi jo egentlig færdige - men så sagde vi, kan vi ikke lige få et stykke papir med to linjer, der bekræfter det. Og det fik vi til borgmesteren. Hans sekretær lavede lige tre linjer

i en fart, som vi kunne stikke i lommen og flyve hjem igen. Han grinte for han troede ikke på det med at private (altså kommunen) kunne løfte selv at lave en lufthavn"

Jens Steffensen, Bestyrelsesformand North Flying A/S 1970-1988 (Fokusgruppeinterview 2011).

Vigtigt er det således her, at trafikministeren gav tilsagn om støtte til rutetrafik uden virkelig, at tro på det kunne lade sig gøre for nogle mindre kommuner/sogne i det nordvestlig hjørne af Danmark at løfte denne tekniske og økonomiske komplekse opgave. Bormesteren i Thisted gav efter at undersøgelsesudvalget havde hentet tilsagnet fra ministeren grønt lys til at planerne om en lufthavn kunne forsætte. Allerede ved det første egentlige møde om lufthavnsplanerne i Idé- og kontaktudvalget var mulige placeringer af en kommende lufthavn blevet drøftet. Ved hjælp af tekniskbistand besluttede det nedsatte idéudvalg sig for en fremtidig placering ved Tvend:

"En af grundende til at vi regnede ud at lufthavnen skulle ligge her var at vi har ikke ret meget spektakel ved indflyvning øst fra. Der var der overhovedet intet og der var kun en enkelt gård her ud mod havet. Det var også en af grundende til at vi valgte den her placering... Men først var vi jo nødt til at finde ud af hvor det var billist at bygge en lufthavn. Det er derfor den ligger her, det er gammel havbund med sand, det var det billigste og området var plan. Du skal ikke til at planere en helt masse"

Jens Steffensen, Bestyrelsesformand North Flying A/S 1970-1988 (Fokusgruppeinterview 2011).

Der blev således meget hurtigt i efteråret 1968 og vinteren 1969 tilvejebragt et grundlag for at en ny lufthavn ved Thisted ikke længere synes så urealistisk som første gang den blev fremført på mødet i Idé- og kontaktudvalget.

Lufthavnen etableres: Jorden blev købt på tre weekender!

Det nedsatte hurtigt arbejdende undersøgelsesudvalg fik ligeledes overbevist Thisted Kommune om, at de selv skulle bygge lufthavnen:

"Vi fik dem overbevist om at det var smartest at vi byggede lufthaven. Det var ikke nemt fordi teknisk forvaltning, de var pissed på os. Jeg kan ikke huske hvad chefen hed på daværende tidspunkt men det fik vi altså lov til...Vi skulle købe jorden af syv forskellige gårde, det er klart, at det kan man ikke sætte tekniskforvaltning til, så går der kludder i det. Det kom til at koste det tidobbelte"

Jens Steffensen, Bestyrelsesformand North Flying A/S 1970-1988 (Fokusgruppeinterview 2011).

I marts 1969 var undersøgelsesudvalget under Idé- og kontaktudvalget nu så langt fremme, at man begyndte at indhente forhåndstilsagn fra de relevante lodsejere i området ved Tvend:

"Vi lavede straks et stykke papir og fandt ud af hvilken gårdejere der have jord i det 1,5 kilometer store område og så begyndte vi. Vi brugte tre weekender på at handle og så fik købt den jord. Det købte vi så privat for egen regning i første omgang. Det kunne tekniskforvaltning jo hellere ikke forstå kunne lade sig gøre. Vi brugte den med at vi havde jo en lille flyplads ude i Sennels som vi skulle have flyttet vi kunne ikke være der ud mere. Det var landinspektøren godt nok ikke helt vild med at vi gik rundt og sagde, at det var den flyplads vi skulle have flyttet. Den græsbane vi havde der ude – men det gjorde vi. På den måde fik vi jo handlet priserne ned på jorden – det tog vist tre weekender så havde vi købt det jord af de syv gårde"

Jens Steffensen, Bestyrelsesformand North Flying A/S 1970-1988 (Fokusgruppeinterview 2011).

Jorden blev købt betinget af de nødvendige tilladelser på kun tre uger for 324.000 kr. (Homann 1970). Undersøgelsesudvalget have lavet en foreløbig slutseddel med de syvgårdejere. Efterfølgende kontaktede gruppen asfaltfirmaet Phønix, der kom for at vurdere bundforholdene og give et tilbud på selve banen. Samtidig fik man fat på en lokal håndværker der tegnede et forslag til lufthavnsbygningerne (Homan 1970, Fokusgruppe interview 2011). Derefter forelå erhvervsrådets formand, og medlem af Idé og kontaktudvalget, Knud Homann erhvervsrådet de konkretiserede planer for erhvervsudvalget med et budget på 2 millioner kr. Udvalget vedtog herefter 'at fremme sagen mest muligt' samt at indhente en amts/kommunal lånegaranti (Homann 1970:2). Det medførte, at projektet efterfølgende modtog tilsagn om en anlægskredit fra Den Danske Landsmandsbank på 2 millioner kr. Det var nu et enstemmigt erhvervsråd, der i maj 1969 på et ekstraordinært bestyrelsesmøde godkendte en indstilling til de nordvestjyske kommuner og Thisted Amt (Homann 1970) som sluttede med ordlyden: *'Lufthavnen er nøglen til landsdelen'* (Homann 1970:3). Efterfølgende blev også den lokale presse også for første gang indviet i projektet og her blev der fra erhvervsforeningens side fremført fire hovedargumenter for etableringen af lufthavnen: 1) Lufthavnen etableres ved den direkte landevejsforbindelse imellem de to udviklingscentre Hanstholm og Thisted; 2) Udbygning af Hansholm Havn – herunder bedre kommunikationslinjer, hvor Thisted Amt vil blive bragt inden for en radius af 1-1,5 time fra København og øget muligheder for at flyve frisk fisk til Nordtyskland; 3) Styrket turisme via forbedret adgang til de rekreative områder tæt på lufthavnen, der vil således kunne arrangeres færdigpakkede dagsrejser til København for de turister som holder ferie i området og 4) Lufthavnen vil kunne danne grundlaget for en yderlig opblomstring af erhvervslivet i en landsdel med landets billigste grundpriser, uanede ressourcer af ferskvand samt en stor og stabil arbejdsreserve (Thisted Dagblad 1969).

Thisted og Hansthols kommunalbestyrelser havde nu principielt tiltrådt planerne om en lufthavn ved Tved men der var dele af amtsrådet og Morsø kommune, der ønskede en placering ved Vildsund. Dette viste sig dog umuligt grundet et kuperet terræn og komplicerede ejerforhold i forhold til de lodsejere, der skulle afgive jord i Vildsund til en kommende lufthavn (Homan 1970, Fokusgruppeinterview 2011). Undersøgelsesudvalget argumenterede dog med de tidligere nævnte tekniske og typografiske forhold overfor amtsrådet (Homann 1970:3). Disse forhold ville således fordyre projektet betydeligt. Enden på diskussionerne imellem kommunerne, amtsråd og erhvervsforeningen blev derfor, at amtsrådet lod sig overbevise om den nuværende placering på et møde d. 22. juli 1969 (Homann 1970). Denne dag betragtes af folkene bag lufthaven som en historisk dag, fordi der her blev opnået enighed imellem kommunerne og amt om at etablere en lufthavn. I september 1969 kunne der således nedsættes et etableringsudvalg med deltagelse af Thisted amt, Thisted byråd, Hanstholm sogneråd, Nors/Tved sogneråd, Thisted erhvervsråd, det nu nedlagte undersøgelsesudvalg (lufthavnsudvalg) samt en række personer der kunne yde teknisk bistand. Amtet trak sig dog efterfølgende i november 1969 fra etableringsudvalget og underskudsgarantien blandt andet som en konsekvens af den forestående kommunalreform i 1970 men ydede inden da et engangstilskud på 700.000 kr. Efter den endelige beslutning i Thisted amt gav erhvervsrådets formand Knud Homann samme dag ordre til at starte med etablering, hvilket skete i starten af august. Formanden overså dog – til stor frustration og vrede hos Thisted borgmesteren – at Thisted kommune først skulle have indenrigsministeriet godkendelse af det økonomiske engagement før projektet kunne igangsættes, godkendelsen kom først i slutningen af oktober (Homann 1970:4). I november 1969 kunne det ydermere konstateres, at budgettet måtte hæves fra 2,2 million til 3 million kr. Kommunalbestyrelserne blev derfor ansøgt om en ekstra bevilling og landmandsbanken om at en forhøjet anlægskredit, hvilket blev imødekommet uden kommentar. Lufthavnen kunne således holde indvielse d. 13. september 1970.

Hvem skal flyve?

Efter at undersøgelsesudvalget have hentet trafikminister Ove Guldberg tilsagn om en fast rute imellem Thisted og København forholdt SAS (der havde koncession på ruten) sig imidlertid passivt til spørgsmålet. Udvalget indledte derfor i slutningen af 1969 og foråret 1970 forhandlinger med Sterling Airways. Sterling Airways, der var repræsenteret ved pastor Krogager og direktør Helgstrand, have den idé, at hvis der skulle flyves på ruten, så skulle være til jernebane priser. Sådan at det ville koste det samme at flyve imellem Thisted og København som en 1-klasse togbillet. I forsommeren 1970 underskrev man så en forpagtningskontrakt med Sterling Airways om at drive Thisted Lufthavn (se figur 2).

SAS var imidlertid ikke interesseret i dette selvom de i første omgang ikke havde vist interesse for ruten ville de undgå at Sterling startede med at flyve til jernbanepreiser. De frygtede, at dette vil gå ud over priserne på Aalborg-ruten. I starten af efteråret 1970 rejste den ny etablerede lufthavnsbestyrelse derfor til København for at tale med trafikministeren om hvem der skulle eller ville beflyve Thisted lufthavn. På mødet, hvor også SAS deltog, slog ministeren fast at SAS nu engang have koncession på al ruteflyvning i Danmark frem til 1985, og Thisted kunne kun beflyves af et andet selskab, hvis SAS meldte fra (Fogtmann 1995:4). Det gjorde SAS af førnævnte grunde ikke og på mødet gjorde man det klart at selskabet ønskede at benytte sin ret til ruten. De indgåede aftaler med Sterling Airways måtte derfor efterfølgende opgives. SAS kom derfor til efterfølgende at spille en central rolle i forhold til at klargøre Thisted Lufthavn til ruteflyvning. Et forhold man ikke i kredsen omkring lufthavnen endnu ikke have taget stilling til hvordan skulle håndteres.

Lufthavnen klargøres til ruteflyvning på under to måneder

I forbindelse med at SAS have afgjort at de ville flyve på ruten sendte de en mand til Thisted, der skulle stå for at hjælpe med at klargøre lufthavnen til at kunne modtage rutefly. SAS udpegede en midlertidig stationschef der i en tremåneders periode var udstationeret til at forberede lufthavnen til ruteflyvning, hvilket skulle klares på under to måneder. Den midlertidige flyleder gjorde klart fra starten, at han måtte have fri hænder til at indkøbe det nødvendige materiale, hvis det skulle kunne gennemføres på så kort tid. Lufthavnsbestyrelsen accepterede dette, hvis der blev indkøbt de billigste mulige løsninger. Derefter gik den midlertidige stationschef ad hoc i gang med at opbygge de forskellige systemer:

”Sådan en lufthavn der er jo mange ting. Der skal jo være en driftshåndbog over hvordan man operer lufthavnen. Så skal man have en form for flyledning. Man skal have brandtjeneste, man skal have snerydnings-tjeneste og alle de ting skulle jeg så i gang med. Det havde jeg aldrig prøvet før men det var jo spændende. Det første jeg kom i tanke om, det var at få fat på en flyleder. Jeg ringede til luftfartsvæsenet og spurgte hvordan får man uddannede sådan nogle afifolk. De sagde: ’vi kører et kursus om to måneder’. ’Jamen det kan ikke hjælpe, vi skal flyve om to måneder!’ Så fik jeg en bog over hvad de skulle kunne og opdagede at det var næsten det samme teori som en erhvervspilot. Så fik jeg fat på Lomholt og Riss, som jeg kendte. Jeg sagde: ’kom i gang med at læse!... efter et stykke tid fik så en mand op fra luftfarsdirektoratet, der skulle holde eksemen med os...Det var så flyledelsen der var på plads. Det næste punkt der var så vores brandtjeneste. Vi skulle have en brandbil så jeg ringede til et firma der lavede brandbiler... Jeg sagde hvor lang leveringstid er der på sådan en, de sagde 6 måneder. Det dur ikke vi skal flyve om to måneder. Så jeg tænkte hvad skal sådan en brandbil indeholde. Jeg tog ud til Falck og fik demonstreret alt deres udstyr... så viste jeg alt om, hvad sådan en brandbil skulle kunne. Vi skulle spare på pengene så vi ikke overskred budgettet mere. Ude ved CF-kolonnen der fik jeg at vide at de havde nogle brugte brandbiler... så fløj vi til CF i Skovlunde og købte en Brandbil der var rigtig billig....I Aalborg var der et sted som lavede reparationer af brandbiler. Det viste sig at de havde en stor vandtank som havde kørt rundt med Falck...Jeg holdt et møde med dem inden i Aalborg og så fik vi konstrueret en brandbil...Så skulle vi også have noget snerydningsgrej. Der tog jeg så ind til Aalborg til CF-kolonnen jeg viste de havde noget brugt udstyr, der købte vi en traktor med kost. Det var billigt alt sammen. Det var helt specielt for jeg fik lov at købe det jeg gerne ville. Så var der så driftshåndbogen. Jeg ringede ned til Stavning Lufthavn og sagde: I har sådan en lufthavn ligesom vores kan jeg ikke låne jeres driftshåndbog. Jo, det kunne jeg da godt. Så komponerede jeg den lidt om...Så skulle vi også lave brandtjeneste tjeneste, der lavede vi så brandøvelser. Brandfolkene var lastfolkene, der også skulle være brandmænd....og vi var faktisk færdig en uge før lufthavnen skulle åbne med hele skidtet” Court Christoffersen SOFF, Første lufthavnschef under opstart af Thisted Lufthavn 1970 (Fokusgruppeinterview 2011).

I forhold til etablering af statslige lufthavne generelt i den pågældende periode, hvor der var tale om langt længere tidsperspektiver, må den beskrevne fremgangsmåde betegnes som utraditionel. Lufthavnen og

rutetrafikken blev etableret på en hurtig og billig måde, hvor man løbende fandt billige lokale ad hoc løsninger på de komplekse økonomiske, lovgivningsmæssige og institutionelle krav, der eksisterede for at etablere lufthavnen. Ved indvielsen af lufthavnen havde lufthavnen kostet kommunerne ca. 4 millioner kr., hvilket Thisted Dagblad beskrev som en "næsten verdensrekord i lave anlæggelsesudgifter" (Thisted Dagblad 1972). Det skulle dog efterfølgende vise sig, at lufthavnen var vanskelig at drive rentabelt uden en eller anden form for offentlige subsidier (se de nedenstående afsnit). I 1973 var der samlet investeret 10 millioner i lufthavnen, idet banen var blevet forlænget til 1600 meter og der var etableret et ILS-blindlandingssystem så der også kunne modtage større fly i al slags vejr (Poulsen 2002:38). Til sammenligning kostede etableringen af Roskilde Lufthavn i 1973 staten ca. 71 millioner kr. (Thisted Dagblad 1974).

Dermed var grundlaget for en hurtig etablering af en ny lufthavn ved Thisted tilvejebragt. Thisted Lufthavn blev således skabt via en *koalition* imellem flyaktive og lokale erhvervsmæssige interesser. Der gik således mindre end to år fra at tre thyboer på hjemrejsen fra Lolland fik idéen til lufthavnen til at SAS første gang landede i den ny etablerede Thisted Lufthavn. For at illustrere den korte tidsperiode for beslutningsprocessen i forhold til etableringen af Thisted Lufthavn er der på figur 2 lavet en opsummering af de vigtigste begivenheder i beslutningsprocessen.

Beslutning/begivenhed	Tidspunkt
Beslutning præsenteres første gang i erhvervsudvalgets Idé- og kontaktudvalg	Oktober 1968
Flyvnings betydning og udvikling samt en mulig placering af en lufthavn blev diskuteret i Idé- og kontaktudvalget	11 november 1968
Erhvervsrådets bestyrelse orienteres om planerne	12. december 1968
Idé- og kontaktudvalgets "3-mandsudvalg" indgår købsaftaler med lodsejere. Samtidig bliver Phønix bedt om jordbundundersøgelser og skitseprojekt	1. marts 1969
Syvmands udvalg besøger Sønderborg Lufthavn	11. marts 1969
De konkretiserede planer forelægges erhvervsråd med et budget på 2 mill. Det beslutes at kontakte amt/kommuner om støtte og lufthavnsudvalg nedsættes	13. marts 1969
Møde med Thisted kommune og Thisted amt	2. april 1969
Den danske landmandsbank giver tilsagn om anlægskredit på 2 mill.	11. april 1969
Erhvervsråd laver samlet indstilling til amt og kommuner	13. maj 1969
Godkendelsesansøgning fremsendes til luftfartsdirektoratet	16. maj 1969
Luftfarts direktoratet godkender placering	29 august 1969
Første møde i etableringsudvalg	1. september 1969
Anlægsudgifterne overskides til 3 millioner.	14. november 1969

Forhandling med Sterling Airways om beflyvning om forpagtning af lufthavn	8. december 1969
Landingsbane planeret og udlagt	24. december 1969
Kontrakt med Sterling underskrives	27 juli 1969
Lufthavnsbestyrelse til møde i trafikministeriet – SAS overtager	24. august 1969
Lufthavn indviedes	13. september 1970
SAS starter rutetrafik	1. november 1970

Figur 2. Illustrerer opsummeret beslutningsforløbet fra idé til indvielse af Thisted Lufthavn (baseret på Homann 1970).

Det første tiår med Danair

Nu var lufthavnen en realitet. Den tidligere omtalte personkreds omkring Thisted Flyklub og den gamle flyplads ved Sennels kom nu til at spille forskellige roller i driften af lufthavnen. Jens Steffensen oprettede firmaet North Flyvning i lufthavnen og sammen med Kaj Pedersen etablerede han også North-West Air Service. Begge firmaer fik som beskrevet i ovenstående en vigtig betydning for lufthavnens udvikling i de efterfølgende årtier. Jens Riis, der var flyver og ansvarlig for "tårnet" på den gamle flyplads, blev den første (og mangeårige) lufthavnsdirektør og flyver Simon Lomholt blev flyleder i kontroltårnet mens flyklubbens formand Vegner Pauelsen blev den første forpagter af cafeteriet i lufthavnen (Pauelsen 2003). Dermed markerede indvielsen af lufthavnen også et vigtigt skifte, hvor en stor flyinteresse hos en række af de lokale flyvere nu blev omsat til en levevej. Samtidig bevægede man sig fra den meget farverige og virksomme opstartsfasen til en driftsperiode, hvor lufthavnen nu var en virksomhed der – som alle andre lufthavne – løbende måtte forholde til passagerudvikling, nye tekniske og skattemæssige krav, samfunds- og teknologiudviklingen, rentabilitet etc.

Det blev i praksis Danair der blev etableret i 1971 kom til at side på Thistedruten frem til 1991. Thisted Lufthavn oplevede generelt en stigende passager tilgang på ruten i løbet af 1970'erne. I 1971 rejste og ankom ca. 30.000 passagerer igennem lufthavne, hvilket i 1973 var steget til næsten 38.000. Et problem på ruten var dog fra starten at belægningsgraden var lav, hvilket fra starten gjorde det vanskeligt at gøre ruten rentabel (Pouelsen 2002:39). Belægningen skulle i de næste mange år vise sig, at blive rutens helt store akilleshæl. Oliekrisen og den økonomiske afmatning medførte i perioden en generel afmatning af flytrafikken, og nabolufthavnen i Stavning var ramt ekstra hårdt af nedgangen. Det betød, at Danair af politisk årsager allerede fra midten af 1970'erne følte sig tvunget til at slå ruterne fra Thisted og Stauning sammen til en ny fælles rute, hvilket fik en negativ betydning for Thistedruten:

"Der var man [Stavning] helt nede på 6000 passagerer så man ville lukke ruten. Uheldigvis boede der en 3-4 folketingsmedlemmer lige omkring Stavning. De tog hurtigt over til trafikministeren, SAS havde jo stadig eneret, og sagde det må du gøre noget ved. Så besluttede man sig til at så skulle den samkøres. Så lavede man en trekantsrute med Thisted..."

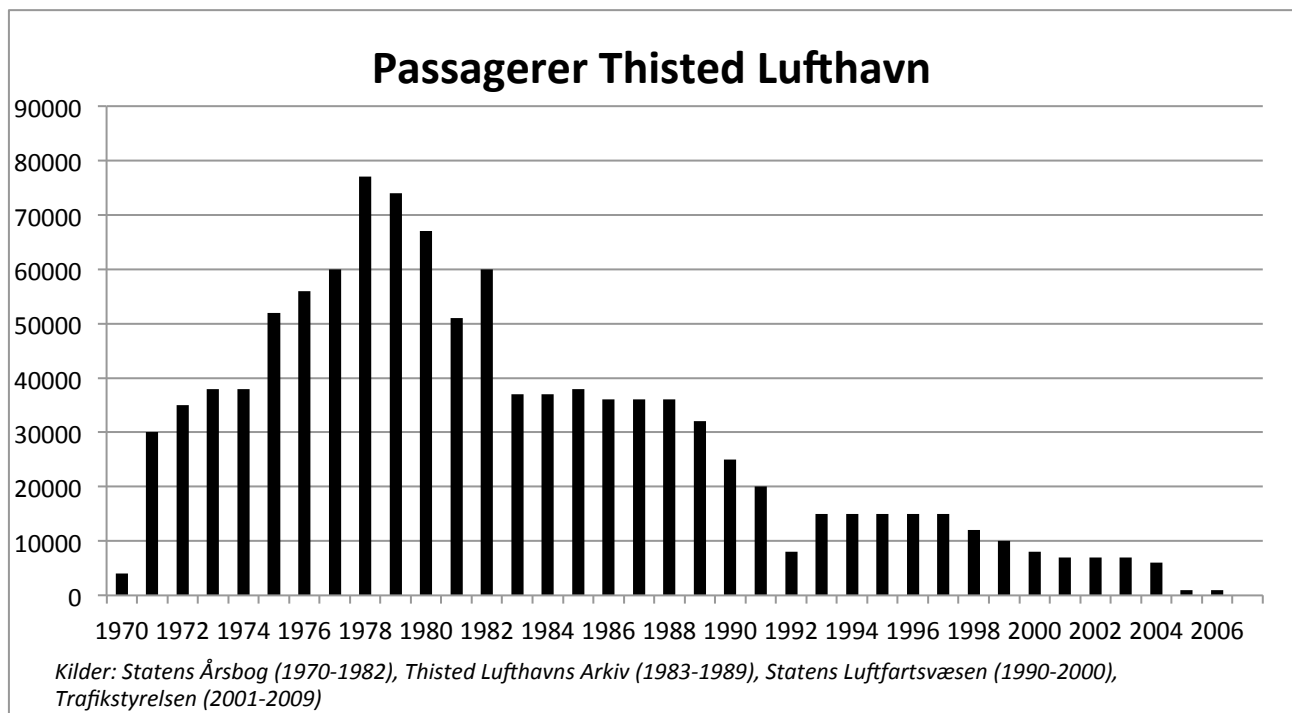
Simon Lomholt, tidligere flyleder Thisted Lufthavn 1970-1979 (Fokusgruppeinterview 2011).

Fra 1975 fløj man således København-Stauning-Thisted-København, hvilket betød, at de rejsende der fløj retur fik en ekstra mellemlanding på den ene af turene. I løbet af 1976 oplevede man dog fremgang i det årlige passager antal på ruten. Det skyldes formentlig, at Cimber der overtog flyvningen fra Maersk indsatte en VFW-614, der var en lidt mindre to motors jetmaskine, der var hurtigere end de tidligere fly på ruten. En anden vigtig forklaring var dog nok også, at man i 1976 startede med såkaldte grønne afgang og lavpristilbud (Thisted Dagblad 1976). Fremgangen fortsatte således i både 1978 og 1979 med mere end

75.000 passagerer igennem lufthavnen begge år. Fremgangen skyldes blandt andet større fly, hvilket toppede da Cimper Air i 1979 indsatte et Fokker 28 fly med 65 sæder. Fremgangen betød dog ikke, at ruten fik forbedret økonomi, da den stigende rejseaktivitet skete på baggrund af større fly og billige billetter (Poulsen 2002:42).

Fokker 28 blev derfor igen erstattet af Fokker Friendship og Dash 7. De mindre fly på ruten medførte at det samlede passagertallet i 1981 faldt til 51.000 passagerer. I 1983 besluttede Danair, at de ikke længere ville beflyve Stauning Lufthavn og Thisted var nu igen alene på ruten til København, hvilket betød, at flystørrelsen faldt til 16 sæders fly uden betjening for de rejsende (Poulsen 2002:42). Afkoblingen af Stauning medførte igen stigning i passagertallet 1984/1985, hvor lufthavnen med Air Business fra Esbjerg som ny operatør på ruten oplevede en fremgang i antallet af afrejsende passager på 11%, hvilken var den højeste procentmæssige fremgang for en dansk lufthavn i denne periode (Jyllandsposten 1986).

I perioden imellem 1982 og 1984 fik Thisted Lufthavn ydermere sin egen udenrigsrute da man blev forbundet på udenrigsruten imellem Esbjerg og Stavanger. Ruten var specielt møntet på offshore rejsende og var den første udenrigsrute uden for København. Baggrunden for dette var at lovgivning var blevet lempet sådan at man nu måtte lave ruteflyvning ud af landet (Fokusgruppeinterview 2011). Men man måtte kun etablere ruter imellem sekundære lufthavne. Efterfølgende opstod der som følge af denne lovgivningsmæssige åbning tilsvarende ruter imellem Esbjerg-Aberdeen og Stavning Stauning-Aberdeen. Det betød i 1983 en fremgang i lufthavnens samlede passager grundlag (se figur 3).



Figur 3. Viser den historiske udvikling i det totale antal rejsende igennem Thisted Lufthavn. Medtager både afrejsende og ankomne på alle rutefly samt passager på ikke-ruteflyv.

Begyndelsen til enden?

Selv om Thistedruten i midten af 1980'erne oplevede en procentmæssig fremgang i passagertallet var der dog stadig problemer på ruten i forhold til forsinkelser og aflysninger (Poulsen 2002:43) Der var dog som Poulsen (2002) fremfører i sin historiske beskrivelse af Thisted lufthavn problemer med tryk i kabinen, således skriver Thisted Handels- og industriforening følgende i en henvendelse til lufthavnens bestyrelse:

"Maskinens manglende trykkabine medfører, at nogle passagerer ved fremkomsten er generet af utilpashed, herunder hovedpine. Dette findes særdeles uheldigt, da disse passagerer i reglen skal til møder, konferencer etc., hvor det er vigtigt, at velbefindendet er i

orden" Thisted Handels og Industriforening i en henvendelse til Thisted Lufthavnsbestyrelse (Poulsen 2002:42-43).

Dette betød, at ruten langsomt mistede rejsende til Aalborg Lufthavn. Som det blev fremhævet i den lokale presse ved overgangen til 1990'erne så var '*...rutens passagermæssige tilbagegang var nært forbundet med kvaliteten og komfort i de fly, der var sat ind på ruten*' (Thisted Dagblad 1990b). Samtidig ønskede Schlüter-regeringen i sidste halvdel af 1980'erne at gennemføre en fuldstændig liberalisering af flytrafikken, hvilket var kritisk for Thistedrutens overlevelsesmuligheder, da ruten ikke var rentabel i sig selv. Lokalt blev man derfor meget bekymret, da flyselskabet Newair i 1989 søgte om tilladelse til at overtage ruten med små 18-20 personers fly, hvis Cimber Air, der nu betjente ruten for Danair, eventuelt ville opgive den (Poulsen 2002:43). I lufthavnen mente man ikke ruten kunne overleve med de helt små fly (Ibid.). Cimber Air valgte dog, at bibeholde ruten fordi DDLs bestyrelse i 1990 pressede SAS til at dække underskuddet, der var en halv million kr. pr. måned. Årsagen til at dette lykkedes var blandt andet den lokale folketingsmand Svend Heiselberg (V) som var medlem af DDL-bestyrelse argumenterede for, at SAS var forpligtiget til at opretholde flyruter til tyndt befolkede områder (Ibid.). Danair besluttede dog endeligt i starten af 1990'erne at indstille rutetrafikken fra Thisted Lufthavn med virkning fra 1. april 1991. Årsagen hertil var en nedgang i passagertallet og et årligt underskud på ca. 10 millioner ved at opretholde ruten (Poulsen 2002:43-44, se også figur 3).

Daniars beslutning var startskuddet til en meget turbulent tid for lufthavnen. Det sidste halve år inden Danair havde besluttet at ville stoppe på Thistedruten overlod man den til Muk Air, der indsatte et fly med 18 sæder, der havde form af et langt tyndt rør, hvilket i folkemunde blev døbt 'cigaren' (Poulsen 2002:43). Cigaren blev upopulær blandt de rejsende der udover dårlig komfort ofte oplevede ikke at kunne komme med flyet, idet der nu var begrænset sædeplads på flyet. Det medførte i 1990 en nedgang på 30% i passagertallet sammenlignet med 1989 (se figur 3). Lokalt forsøgte man for at bevare ruten og forbedre komforten at danne et lokalt flyselskab, der skulle investere i en Fokker F27 til 11 millioner. I spidsen for dette projekt stod tidligere omtalte Kaj Pedersen fra North West Air Service, der holdt til i lufthavnen. Der blev i september 1990 afholdt sonderingsmøde om planerne med relevante lokale aktører men efter mødet måtte Kaj Pedersen konstatere, at mødedeltagerne havde afholdt sig afventende til situationen og samtidigt 'at aftenens møde manglede en stor del af tyngden i det lokale erhvervsliv' (Thisted Dagblad 1990). Lufthavnen var således som så mange gange før ude i en overlevelseskamp.

Flytrafikken liberaliseres – Daniar stopper

Idéen blev således aldrig ført ud i livet, hvilket medførte, at det var Muk Air der fortsatte flyvningen på den nu liberaliserede rute efter, at Danair havde trukket sig (Poulsen 2002:45). Danairs beslutning betød, at lufthavnen strategisk nu befandt sig i en helt ny og anderledes situation. Det var ikke længere tale om, at rutetrafik var et anliggende imellem staten og lufthavnen/det lokale område. Nu skulle lufthavnen – som så mange andre lufthavne oplevede det i løbet af 1990'erne – til selv at opsøge operatører og overbevise dem om, at de skulle flyve på ruten. Der gik ikke lang tid efter Muk Airs overtagelse før lufthavnen erfarede de nye rammebetingelser for indenrigsrafikken. Muk Air forlangte således at de skulle fritages fra alle lufthavnsafgifter for at dække deres underskud – et ønske der blev afvist af lufthavnen (Ibid.). Muk Air regerede ved at reducere antallet af daglige afgang fra tre til to og måtte i slutningen af 1991 helt opgive ruten (Ibid.).

Kommunerne og Viborg Amt indså dog i begyndelsen af 1992, at det ikke var muligt at opretholde rutetrafikken på et liberaliseret flymarked uden et lokalt offentligt tilskud. Viborg Amt gave derfor et tilsagn om to-årig støtte på 600.000 kr. Hanstholm og Thisted kommuner bidrog udover deres årlige driftstilskud 2.2 millioner kr. med yderligere 900.000 kr. Thisted Lufthavn indledte nu en jagt på en ny operatør til ruten. Der blev ført forhandlinger med selskabet United Europe Airways, der var ejet af udenlandsdanskeren Anker Struwe. På samme tidspunkt var United Europe Airway, der ikke ejede et eneste fly, også ved at etablere sig i Stauning, hvor man renoverede lufthavnsbygninger og indsatte en chartret Fokker (Poulsen 2002:46). Det var imidlertid en kort bekendtskab, idet selskabet lukkede på stauningruten efter kun 1 måned, da forskellige pengeinstitutter i Ringkøbing ikke længere ville støtte selskabet (ibid.). I forbindelse med kontakten til United Europe Airways var det imidlertid lykkedes yderligere at rejse 650.000 kr. i støtte fra lokale virksomheder.

Der var derfor skabt et nyt økonomisk grundlag for ruten og i slutningen af 1992 lykkedes det så at indgå en aftale med Sun Air der kom til at operere på ruten i en toårs forsøgsperiode. Aftalen betød, at kommunerne og amtet stillede en underskudsgaranti, hvilket blev godkendt af både tilsynsrådet og konkurrencerådet (Poulsen 2002:46). Processen efter Danair exit med at finde et nyt selskab der ville indgå en længere varende aftale illustrerede således at:

”Vi må – nødtvunget – acceptere, at befolkningsgrundlaget i Thy ikke er så stort, at en flyrute er en selvfølge. Derfor er det kun muligt at fastholde ruten ved at gøre den til en folkesag for Thy og ved et tæt samarbejde mellem amt og kommuner” Svend Heiselberg, Formand for Thisted Lufthavn ved lufthavnens 25-års jubilæum 1995 (Thisted Dagblad 1995a).

I 1994 blev der indgået en ny fireårig aftale med Sun Air, hvilket betød at der for et stykke tid blev skabt ro omkring lufthavnens situation og samtidig en vis optimisme. En sådan fremtidsro blev italesat ved lufthavnens 25-års jubilæum af lufthavnens daværende formand og folketingsmedlem Svend Heiselberg (V):

”Et godt og velfungerende erhvervsliv er alfa og omega for en egn som Thy. Og ikke mindst derfor er det af afgørende betydning for alle thyboer, at vi har en moderne og velfungerende lufthavn. Den sætter Thys virksomheder i stand til hurtigt at komme rundt i verden, og den betyder at endnu flere er i stand til at besøge egnen. På den måde er lufthavnen en vigtig brik i arbejdet med ”sælge” egnen, og den har i særlig grad en praktisk betydning, fordi den øvrige kollektive trafik til og fra Thy hører til blandt landets dårligste... Der er altså god grund til at se med fortrøstning på fremtiden. Og sammenholdt med at vi nu har en belægning på i gennemsnit 70%...ja, så er der ekstra god grund til at glæde sig i jubilæumsstunden” Svend Heiselberg, formand for Thisted Lufthavn (Thisted Dagblad 1995b)

Optimismen betød, at der i forbindelse med lufthavnens 25-års jubilæum blev arbejdet med en række planer om en ombygning og forbedring af faciliteterne (Thisted Dagblad 1995b). Desuden blev der i forbindelse med lufthavnens jubilæum afholdt et større flyshow (Thisted Dagblad 1995b). Ovenstående citater viser, hvordan lufthavnen havde fået en stor symbolsk betydning for thyområdet i forhold til at være forbundet med resten af landet/verden. Lufthavnens betydning i den lokale selvforståelse kom også til udtryk i den lokale presse hvor lufthavnen indgik i et logo med tog og lastbil under overskriften: ”Thy midt i verden” (Thisted Dagblad 1998b, se figur 4). I forhold til at benytte ruten i praksis var opbakningen dog langt mindre fra lokalbefolkningen, idet en undersøgelse fra 1994 viste at 9 ud af 10 fra Mors valgte at flyve fra Karup (Morsø Folkeblad 1994).



Figur 4. Logo som Thisted Dagblad en overgang brugte i forbindelse med artikler der omhandlede egens transportformer (Thisted Dagblad 1998b).

I 1998 opstod der endnu en gang problemer for lufthaven i det staten pålagde alle indenrigsruter en passagerafgift på 75 kr. (Poulsen 2002:47). Det lykkedes dog før omtalte Svend Heiselberg, at overbevise regeringen om, at Sindal og Thisted lufthavne skulle have en særordning, der betød at de slap for afgiften (Poulsen 2002:47). På trods af den spirende optimisme ved lufthavnes jubilæum blev sidste halvdel af 1990'erne dog præget af tilbagegang (se figur 3). Underskudsgarantien betød, at Sun Air i 1995 fik udbetalt 800.000 kr. fra kommuner og amt (Poulsen 2002:46). I 1998 kom ruten endnu en gang under pres, da Sun Air i september meddelte, at de ville stoppe flyvningen fra starten af oktober, når den firårige aftale udløb (Thisted Dagblad 1998a). Dette gav lufthavnens bestyrelse og kommunerne meget kort tid til at finde en løsning. I 1998 indgik lufthavnen derfor en ny 1-årig aftale med Sun Air der indebar, at støtten til flyruten steg til 2.2 million kr. årligt, hvor der var budgetteret med 16.000 passagerer og ti ugentlige dobbeltafgange (Poulsen 2002:47). Lufthavnen valgte dog at indgå en aftale med Sun Air, da det gav dem tid til at finde en mere permanent løsning og der blev nedsat et udvalg der skulle forsøge at finde en mere varig løsning (Thisted Dagblad 1998a).

Resultatet af dette arbejde blev dannelsen af Thistedruten A/S som et lokalt selskab der skulle drive ruteflyvningen til København. Viborg Amt og kommunerne i Thy og på Mors, brugergruppen af lokale virksomheder samt SunAir A/S tegner hver en tredjedel af selskabets aktiekapital på 4,5 mio. kr. (Thisted Dagblad 1999a). Selskabet måtte ikke selv beflyve ruten men skal overlade denne til Sun Air. Der var generelt stor opbakning til projektet fra det lokale erhvervsliv (Thisted Dagblad 1999b). Det blev dog i første omgang til en kort fornøjelse, idet Sun Air i foråret 2000 meddelte at de indstillede flyvningen for Thistedruten A/S (Thisted Dagblad 2000a). Dermed var selskabet uden operatør til ruten. Der var samtidig i samme periode problemer med at landingsbanen behøvede et ny asfalt for at kunne fungere. Kommunerne var efter diskussion af forskellige modeller indstillet på at investere 3 million kr. i ny belægning (2000b). Dette var nødvendigt for, at der kunne findes en ny operatør til thistedruten. Scancon Airways havde også gjort sit indtog lufthavnen. Selskabet havde startet en ny udenrigsrute til Stavanger som i begyndelsen var forbeholdt håndværkere men efterfølgende også modtog almindelige passagerer (Thisted dagblad 2000c). Selskabet ønskede imidlertid et svar fra kommunerne om lufthavnens fremtid (Thisted Dagblad 2000d). I første omgang var der ikke noget samarbejde imellem Scancon Airways og Thistedruten. Det blev dog imidlertid Scan Con Airways der overtog ruten efter Sun Air og genstartede ruten i efteråret 2000.

Thisted Lufthavn "privatiseres": Scancon Airways overtager

I 2001 var pengekassen i Thistedruten imidlertid tom og liberaliseringen af lufttrafikken tog endnu et skridt i Thisted Lufthavn, da Scan Con Airways forpagtede Thisted Lufthavn af kommunerne, der efterfølgende gav et fast årligt driftstilskud på 2.5 millioner kr. (Poulsen 2002:47). Denne konstruktion markerede, at det nu var slut med den kommunale underskudsgaranti og økonomiske indskud (Ibid.). Scan Con Airways var en del af Scan Con koncernen, hvis hovedfokus var udlejning af timelønnede smede og elektrikere til især norsk off-shore industri (Berlinske Business 2003). Scan Con koncernen oprettede Scancon Airways for at kunne flyve medarbejdere billigst og hurtigst muligt til arbejdsopgaver i Norge. Idéen var så, at de pladser, der ikke blev benyttet af medarbejderne, skulle sælges til almindelige passagerer (Berlinske Business 2003). Scan Con, der med 4.500 månedlige passagerer var et mindre selskab, havde generelt store ambitioner. Visionen bag at forpagte Thisted Lufthavn var underover københavnsruten som var overtaget fra Sun Air og Thistedruten A/S at etablere en udenlandsrute til Stavanger og Ålesund i Norge samt en helikopterrute til norske oliefelter i Nordsøen (Thisted Dagblad 2001). Udover Thisted-København og driften af Thisted Lufthavn overtog selskabet i 2002 ruten imellem Roskilde og Aalborg og forsøgte sig med udenrigsruter til Norge imellem Aalborg-Oslo og København-Thisted-Ålesund. Roskilde-Aalborg ruten var dog en stæk medvirkende faktor til at selskabet i 2003 gik konkurs men hvor de fleste af aktiviteterne efterfølgende blev videreført i et nyt selskab. Op igennem nullerne lykkes det dog aldrig Scan Con at skabe et tilstrækkeligt passagermæssigt grundlæg for ruten (se figur 3) der nu havde vanskeligt ved bare at nå de 12.000 passagerer, der var defineret som rutens kritiske punkt i forhold til økonomisk bæredygtighed. Ruten var lige som tidligere præget af små fly og manglende trykkabiner. En journalist gav således i 2003 følgende rejse beskrivelse fra en ladning i lufthavnen:

"Det er en lille time siden, at piloterne ved afgang fra Kastrup advarede om, at den hårde modvind kunne give en lille forsinkelse på Scan-Cons rute fra København til Thisted, og at det 'godt kunne komme til at ryste lidt' under landingen. Det sidste holder mere end stik. Fra cruise-højden på 2,5 kilometer går det lille fly, som ikke har trykkabine, ned gennem de lave skyer. I et kort øjeblik er det, som om en stor hånd tager ved maskinen og ryster den. Var det ikke for selerne i sædet, ville de fem passagerer have det som terninger i et raflebæger. Men i stedet for panik imponeres man af piloternes professionalisme, der køligt og kontrolleret lander maskinen engleblidt" Journalist Morten Crone (Berlingske Business 2003).

I 2006 støder Scancon ydermere på nye problemer, idet der på europæiske niveau kommer krav om at der på alle fly med mere end ni sæder skal installeres et nyt advarselssystem 'Enhanced Ground Proximity Warning System' for at øge flysikkerheden i det europæiske luftrum (Nordjyske 2007). I starten af 2007 har selskabet dog på trods af, at de nye krav havde været udmeldt i god tid endnu *'ikke haft mulighed for at bestille værkstedsplads tids nok til at være klare 1. januar 2007'* (Nordjyske 2007). Scancon håbede dog på at få dispensation til at flyve på ruten med det eksisterende advarselssystem, idet selskabet først kunne få tid på flyværkstedet i slutningen af foråret 2007. Dispensationen kom dog aldrig og thistedruten kommer ikke vingerne igen. I slutningen af januar 2007 besluttede selskabet derfor fra den ene dag til den anden at indstille al virksomhed i Thisted lufthavn og øjeblikkeligt fritstille personalet. Lufthavnsdirektøren i Thisted lufthavn under Scancon Erling Klingenberg gav i forbindelse lukningen af ruten følgende analyse:

"Vi har hele tiden troet på, at passagererne nok skulle komme, men det er aldrig sket. Der er ganske enkelt for mange, som vælger at flyve fra Aalborg - og ser vi syd for Vilsund - så kører folk til Karup...Ruten til Kastrup har omkring 9.000 passagerer årligt. Det er rundt regnet 3.000 færre, end der er nødvendigt for at nå et årligt passagertal på 12.000, som er minimum for at drive ruten, så den blot løber rundt økonomisk. I runde tal koster det 24.000 kroner at flyve fra Thisted til Kastrup og retur.... Vi har konstateret, at mens ruten fra Aalborg til København har haft en stigning i passagertallet på 20 procent, har vi ikke haft nogen fremgang, og jeg tror at forklaringen er den helt enkle, at passagererne ikke er til stede i lokalområdet trods alle forsikringer om det modsatte. De er der ikke, og kommer heller ikke selv om der både flyves tre daglige afgang og indsættes større fly... rutens fremtid afhænger af en politisk beslutning som er ret enkel. Det handler om at afgøre, hvor mange penge, der skal hældes i en underskudsgivende rute, som der tilsyneladende ikke lokalt er det fornødne passager-underlag til at drive som en forretning" (Nordjyske 2007b).

Dermed var der sat et foreløbig punktum for ruteflyvning i mellem København og Thisted. Thisted Kommune åbnede lufthavnen igen efter et par måneder men denne gang var det på et langt lavere niveau end tidligere. Der er sat 800.000 kr. af på Thisted Kommunes budget til drift af lufthavnen imod de 2,5 mio. kr. som Scancon årligt modtog i driftstilskud (Nordjyske 2008b). Lufthavnen er i dag kun åben for fly, der kan lande uden at bruge instrumentlandingsudstyret. Udstyret er funktionsklart, men for at spare gebyrer til Statens Luftfartsvæsen er instrumentlandingsudstyret lukket ned (Nordjyske 2008a). Skal lufthavnen igen åbnes for rutetrafik kræver det, at der skal investeres et ukendt beløb i opgradering og fornyet godkendelse af det tekniske landingsudstyr. Der er i dag en enkelt ansat i lufthavnen til at varetage kontroltorn, optankning, vedligehold samt græs og snerydning. Årsagen til, at Thisted kommune stadig holder lufthavnen åben, er, at Sun Air stadig har deres flyværksted i lufthavnen med 15-20 ansatte og at det er nødvendigt at kunne starte og lande fly for at bibeholde sådanne aktiviteter (Nordjyske 2008a). I efteråret 2012 var det dog igen historier i de lokale medier om, at Sun Air overvejede at genstarte thistedruten, hvis Thisted kommune igen ville foretage de nødvendige investeringer i at gøre lufthavnen godkendt til ruteflyvning, hvilket Thisted kommune ikke har ønsket at imødekomme (Nordjyske 2012). Samtidig var der blandt det lokale erhvervsliv også igen et ønske om forbedre flyforbindelser til området – dog uden at den store investeringslyst var tilstede. Eksemplet viser dog, hvordan de lokale politikere endnu en gang måtte tage stilling til hvilken pris en direkte flyrute var værd for området. Thisted Lufthavn fremstår i dag således på mange måder tom og forfalden tilbage som et symbol på flyvningens storhed og fald i Thy.

Konklusion og perspektivering

Analyserne i denne artikel af Thisted lufthavns etablering, udvikling og foreløbige afvikling, viser hvordan flyområdet – modsat andre transportformer – har været styret af en betydelig autonomi. Udviklingen af Thisted Lufthavn har således ikke på noget tidspunkt været drevet af national statslig styring, strategi eller planlægning, men i stedet været drevet af en netværkskollation af lokale erhvervsinteresser, gale flyvere, flydrømme, og private nationale/internationale flyoperatører. Historien om Thisted lufthavn er fortællingen om en stærk lokal alliance imellem flyklub, flyoperatører, lokale erhvervsinteresser, kommunerne. De lokale aktører var fast besluttet på, at de ville have en *lokal* lufthavn og som formåede at aktivere lokale, regionale, nationale og private interesser i relation til at få lufthavnen på dagsordenen og få gennemført de komplekse teknologiske, juridiske og økonomiske processer og netværk, som etableringen og udviklingen af en lufthavn krævede. Det lykkedes således en lille gruppe af mennesker i erhvervsforeningen på under to år at få fundet en egnet lokalitet, opkøbt jord, etableret startbaner og lufthavnsbygninger samt gøre lufthavnen klar til ruteflyvning. Lokalt har skabelsen af Thisted Lufthavn fra begyndelsen også været set som en vigtig del af et moderniseringsprojekt, hvor flyadgang kunne integrere området i den nationale økonomi og erhvervsudvikling. Etableringen af lufthavnen skal derfor forstås i tæt sammenhæng imellem udviklingen af Hanstholm Havn og egnsudvikling i 1960'erne og 1970'erne med udflytningen af virksomheder fra København til Thistedområdet.

Etableringen af lufthavnen er dog også kendetegnet af to meget forskellige faser: *etablering* og *drift*. Fra den meget hektiske og dynamiske etableringsfase hvor alt kunne lade sig gøre til en efterfølgende driftsfase, hvor lufthavnen over tid i stigende omfang har måtte agere på markedsvilkår. Efter en generel passagermæssig fremgang i 1970'erne har lufthavnen og lokalområdet siden starten af 1980 været i en konstant overlevelseskamp. En kamp som har betydet, at lufthavnens symbolske betydning for lokalområdet i forhold til at føle sig forbundet med resten af landet/verden langt har oversteget den faktiske benyttelse af flyruten til København. Manglende komfort, frekvens og regularitet på ruten har således over tid fået mange lokale til at fravælge ruten til fordel for de konkurrerende flyruter i Karup og Aalborg. Generelt har lufthavnen således kæmpet med, at det naturlige opland til lufthavnen var for lille til, at det var muligt at flyve med tilstrækkelige store fly til at opfylde den standart de rejsende efterlyste. Historien om Thisted lufthavn viser således også, hvordan etableringen og udviklingen heraf betydningsmæssigt handler om langt mere end et stykke infrastruktur og transport af rejsende fra A-B. Som en replik til en del af den internationale lufthavnsteori kan det derfor afslutningsvist fremhæves, at Thisted lufthavn i udpræget grad er en lokal lufthavn! Lufthavnen er således i høj grad et sted med en historie og identitet som kulturelt er tæt forbundet med lokalområdet. En lære fra Thistedcasen er derfor, at lufthavne ikke kun er globale knudepunkter –ikke-steder – for globalt rejsende! Udover at en række studier, som fremhævet i ovenstående artikel, peger på at globale lufthavne også har forskellige historiske og kulturelle betydninger kan vi lære fra Thistedcasen, at en lufthavn i udpræget grad kan være lokal med en vigtig kulturel betydning for lokalbefolkningen og de *lokalt rejsende*. Arkitektonisk og udformningsmæssigt er der også langt fra Thisted lufthavn til de store globale knudepunkts lufthavne rundt om på kloden er ofte danner rammen for lufthavnsstudier i den aktuelle forskning. Det er dog vigtigt, at fremhæve at denne artikel kun er det første skridt i retningen af forstå tilblivelsen og udviklingen af det danske aeromobilitets system.

Referencer:

- Adey, P. (2006) Airports and air-mindedness: Spacing, timing and using the Liverpool Airport, 1929-1939, *Social and Cultural Geography*, 7, pp. 343-363.
- Adey (2010): *Mobility*. London: Routledge.
- Augé, M. (1995) *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity* (London: Verso).
- Budd, L. (2008): Air craft: producing UK airspace, In Cwerner S., Kesselring, S. and Urry, J. (eds): *Aeromobilities*. London: Routledge.
- Castells, M. (1996): *The Information Age: Economy, Society and Culture*, Vol. 1: *The Rise of the Network Society* (Oxford: Blackwell).
- Cidell, J. (2006) Air transportation, airports and the discourses and practices of globalization, *Urban Geography*, 27(7), pp. 651-663.
- Cresswell, T. (2006) *On the Move: Mobility in the Modern Western World* (London: Routledge).
- Cwerner S., Kesselring, S. and Urry, J. (eds)(2008): *Aeromobilities*. London: Routledge.
- Eriksen T. H. and Døving R. (1992): In limbo: Notes on the culture of airports. Paper presented at the workshop "The Consequences of globalisation for social anthropology" 2nd EASA Conference, Prague 30 Aug-3 Sept 1992.
- Flyvbjerg, B. (1991): *Rationalitet og magt, bind I, Det konkrete videnskab*. København: Akademisk forlag.
- Foucault, M. (1980). *Language, Counter-Memory, Practice: Selected Essays and Interviews*. Ithaca, NY: Cornell University Press. p. 139.
- Fuller, G. & Harley R. (2004) *Aviopolis. A Book about Airports* (London: Black Dog Publishing).
- Graham, A. (2001) Performance indicators for airports. *Business Management for Airports*. Loughborough: Loughborough University.
- Hajer, M. (1999) Zero-friction society, *Urban Design Quarterly*, 71, pp. 29-34.
- Humphreys, I. & Francis, G. A. J. (2000) A critical perspective on traditional Airport performance indicators, *Transportation Research Board*, 1703, pp. 24- 30.
- Kesselring S. (2008): Global transfer points: the making of airports in the mobile risk society, in Cwerner, S. Kesselring, S. and Urry, J. *Air Time-Spaces*. London: Routledge.
- Jensen, O.B. (2013) *Staging Mobilities* (London: Routledge).
- Jensen, O.B. & Lassen, C. (2011) Mobility challenges, *Danish Journal of Geoinformatics and Land Management*, 46(1): 9-21.
- Lassen, C. (2005), *Den mobiliserede vidensarbejder: en analyse af internationale arbejdsrejsers sociologi*, Ph.D. dissertation, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg: Aalborg Universitet.
- Lassen, C. (2006): Work and Aeromobility', *Environment and Planning A* 38(2): 301-312.
- Lassen, C. (2009): A Life in Corridors: Social Perspectives on Aeromobility, in Cwerner, S. Kesselring, S. and Urry, J. *Air Time-Spaces*. London: Routledge.
- Merriman, P. (2007) *Driving Spaces: A Cultural-Historical Geography of England's M1 Motorway*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Molz, J.G. (2011): Connectivity, Collaboration, Search. In *Mobile Methods*. Edited by M. Büscher, J. Urry & K. Witchger. London: Routledge, pp. 88-103.
- Rorty, R. (1999): *'Philosophy of Social Hope'*. New York: Penguin.
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Whitelegg, J. (1997) *Critical Mass: Transport, Environment and Society in the Twenty-First Century*. London: Pluto.

Thisted Lufthavn:

- Aalborg Stiftstidende (1982): 'Det kan man da ikke'. Artikel, søndag d. 20 juni. 1982.
- Berlinske Business (2003): 'Flyselskab i brat landing', april 2003
- Berlinske Business: (2003): Det bliver en hård landing, august 2003
- Fogtman 1995: Som mobilt luftkastel førte bussen Victoria til Thisted Lufthavn, I Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1995, side 9-18.
- Homann, K. (1970): Kortfattet notat vedr. Thisted Lufthavn Historie og tilblivelse. September 1970.
- Jyllandsposten (1986): Lille lufthavn – som vokser mest, Februar 1986.

Nordjyske (2007a): 'Flyrute håber på dispensation', januar, 2007

Nordjyske (2007b): 'Lukker og slukker på Thisted-ruten' 2007, januar 2007.

Nordjyske (2012a): 'Erhvervsliv ønsker flyrute', november 2012.

Nordjyske (2008a): 'Alene Bo på banen', Januar 2008.

Nordjyske (2008b) 'Tilfredshed med lufthavnen, februar 2008'.

Nordjyske (2012): Flyrute rumler igen, november 2008.

Morsø Folkeblad (1994): Den nemmeste tur til København går over Thisted men ni ud af ti fra Mors vælger Karup. Juni, 1994.

Paulsen, V. (2003): Thisted Flyklubs Historie. Upubliceret notat.

Poulsen, O. (2002): 'Gode forbindelser'. I Andersen, K.N., Poulsen, O. og Skipper, F.: Samvirke (1984): 'Det årner vi...', Artikel, januar 1984.

Thisted Dagblad (1972): 'Thys lufthavn foran betydelig udvidelse', april 1972, Thisted dagblad.

Thisted Dagblad (1974): 'En lufthavn med fem fastansatte'. Februar 1974. Thisted Dagblad.

Thisted Købstads Historie. Mellem opbrud og tilpasning Thy 1970-2000. Thisted: Forlaget Knakken.

Thisted Dagblad (1990): 'Afventer udviklingen'. September 1990.

Thisted Dagblad (1990b): 'Hvorfra flyver de så fra...'. September, 1990.

Thisted Dagblad (1995a): 'Håndslag til Lufthavnen'. September 1995.

Thisted Dagblad (1995b): Thisted Lufthavn 1970-1995. Tillæg til Thisted Dagblad, september 1995.

Thisted Dagblad (1994): Thisted-ruten klarer sig. Marts 1994.

Thisted Dagblad (1969): 'Argumenter for lufthavnen'. Maj, 1969.

Thisted Dagblad (1976): 'Deres tegnebog ser ikke rødt når de flyver 'grønt', annonce, maj 1976.

Thisted Dagblad (1998a): 'Tid til at finde en løsning', Oktober, 1998.

Thisted dagblad (1998b): Helikopter til Billund en utopisk tanke, august 1998.

Thisted Dagblad (1999a): 'Tre aktionærgrupper bag lokalt flyselskab', juni 1999.

Thisted Dagblad (1999b): 'Erhvervslivet tror på den ny flymodel', marts 1999.

Thisted Dagblad (2000a): 'Sun Air stopper på ruten', Maj 2000.

Thisted Dagblad (2000b): 'Nær en afgørelse om lufthavnens asfalt', marts 2000.

Thisted Dagblad (2000c): 'Smutvej til Norge', marts 2000.

Thisted Dagblad (2000d): Scan Con Airways ønsker sikkerhed fra lufthavnen, juli 2002

Thisted Dagblad (2000e): 'Thisted ruten på vingerne igen', september 2000.

Thisted Dagblad (2001): 'Thisted Lufthavn står foran aktivitetsudvidelse', august 2001