

Trondheim lufthavn Jonsvatnet 1935 - 1939

Av Knut L. Vik.

Starten

En start i stillhet: Det første ordinære rutefly til Nord-Norge. Vellykket debut tross dårlige værforhold.

Dette er en overskrift i Adresseavisen 8. juli 1935. Dagen før, kl. 10.00, hadde flyet "Ternen" fra Det Norske Luftfartsselskap (DNL) landet i Valsetbukta på Jonsvatnet på sin første ordinære tur fra Bergen til Tromsø. Trøndelag og Nord-Norge var med dette kommet på ruteflykartet.

Adresseavisen så dette i den store sammenheng:

Kommunikasjonsmessig sett er det en begivenhet på linje med den som fant sted en julidag for 43 år siden da "Vesterålen", den første hurtigrute på kysten, løste fortøyningene på Trondheim havn og satte kursen nordover.

Hurtigruten startet i en forholdsvis gyllen tid, i en nordnorsk oppgangsbølge, i en tid full av virksomhet og tro på fremtiden. Under lignende heldige auspisier kan luftruten dessverre ikke sies å være satt ut i livet. Forholdene er ulike vanskeligere, men dette til tross har luftruten - og kanskje i ennu høiere grad enn i sin tid hurtigruten - tvunget sig frem

med nødvendighetens kraft.

Nidaros hadde en lengre og mer dramatisk reportasje med disse overskriftene:

"Ternen" fant ikke Jonsvatnet i tåken, gikk ned ved Skansen. Bare Domkirketårnet synlig.

Det var nokså mange folk møtt opp på Skansen i går morges for å ta imot Trondheims første rutebuss, flyet "Ternen" på første tur nordover. Flyet som gikk fra Bergen kl. 5.30 og anløp Kristiansund kl. 8.15, skulle være her kl. 9.20.

Været var rusket med regntykke og vind, og man begynte allerede å frykte for at flyet kanskje blev forsinket, da det plutselig hørtes kraftig motordrønn ute i fjorden, og konturen av den vesle flyvemaskinen kom stikkende frem gjennom skodden. Klokken var da bare ett kvarter over 9. Flyet gikk så en runde over byen og tok sjøen ute på Ilsvika. Bølgene gikk høit og vasket gang på gang over flottørene, men maskinen seilte fint inn Skanseninnløpet og fortøyet ved en bøie.

Ring til Jonsvannet! kom en av flyverne ut og skrek. Si at vi ikke kunde gå ned der på grunn av tåken. Og kom med båt. Begge deler var lettere sagt enn gjort, da det hverken var telefon eller

ledig båt i nærheten, men omsider lykkes det dog en politimann å finne frem et lite skall såpass at flyverne kom sig på det tørre.

Blandt folk var det adskillig forbauselse over at flyet skulde lande på Jonsvannet, da Iilsvika og Skansen helt til lørdag kveld var utpekt som flyets havn.

Første mann op var den her i byen så kjente flyver Hellesen. Han fortalte at han ikke kunne se annet av byen enn Domkirketårnet for ikke å tale om Jonsvannet, og han tok da risken å gå ned på Iilsvika, skjønt sjøen var nokså stygg for en flyvemaskin.*

Så kom beskjeden om at det var siktbart og fint over Jonsvannet, og i faderlig fart bar det opp på vingene igjen.

Ved Jonsvannet blev det en liten halvtimes venting. Her var postfullmektig Fladval møtt op med to biler post fra jernbaner og hurtigrute, den nyutnevnte rutechef for Trondheim ingeniør Langballe, bensinfyller, fotograf og noen få til.

Etter en halv time dro "Ternen" videre og kom fram til Tromsø kl 16.35 - et kvarter før ruta.

*. Hellesen sto bak et forsøk på å starte flyrute Trondheim (Nidaros) - Tromsø i 1930.



Topografisk kart over Norge. Blad 46D. Trondheim. Utgitt av NGO 1887, revidert i marken i 1927. Kilde: Statens Kartverk.

Den viktigste grunnen for opprettelsen av denne ruta var postverkets behov for raskere forsendelse av posten. I Tromsø ble det understreket at en nå ville få svar på et brev til Bergen på to dager mot før åtte dager. Flyvningene i 1935 var en måneds prøverute for post (til 3. august), og det kunne tas med passasjerer hvis det var plass, dog ikke mer enn en eller to av gangen. Billettprisen for turen Bergen - Tromsø var 180 kroner.



“Ternen” har landet på Jonsvatnet på åpningturen nordover 7. juli 1935. Posten lastes ombord. Mannen på vingen er Ole Walseth fra gården Valset. Han var hjelpesmann i flyhavna og assistent for Widerøes flymekaniker. Dette bildet er motivet på et frimerke utgitt i 1996 til Postverkets 350-års jubileum i 1997. Bilde utlånt av Postmuseet.

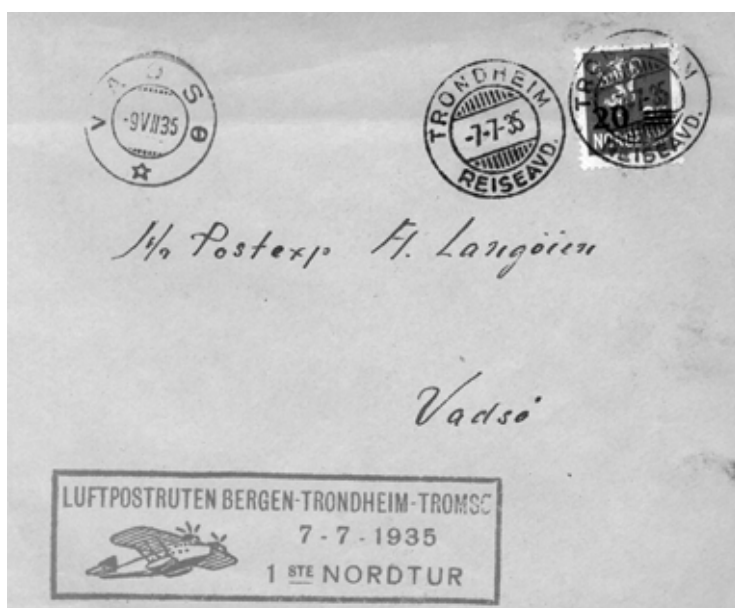
“Ternen” var et enmotors fly av type Junkers W-34 med plass til 8 personer - 2 førere og 6 passasjerer. “Ternen” hadde kjennemerket LN-DAB. Denne sommeren het flygerne Halvor Bjørneby og Erik Storm - den ene fløy sør for og den andre nord for Trondheim. Sammen med dem på alle turer var radiotelegrafist Per Hegle.

Om Jonsvatnet som landingssted står det i reportasjen i Nidaros:

Rutechef Langballe opplyser at Jonsvatnet i alle fall i sommer vil bli den faste stasjon for ruteflyet, da forholdene ved Valset ligger meget gunstig an med smult vann og fin bunn. Her vil det nu bli anordnet en provisorisk bedding for flyet ved anløpene. En fast mann vil herefter bli postert der for å ekspedere post og passasjerer.

- Hvorfor ikke ta Skansen?

- I Ilsvika og utenfor Skansenmoloen



Dette brevet er sendt med flyet nordover på den første turen 7. juli 1935. Brevet er stemplet med spesialstemplet for turen.

Det ble sendt 145 kg post fra Trondheim med flyet i følge avisa Nidaros - postfullmektig Fladval anslo det til å være 13.000 - 14.000 brev. Han sa at forsendelsen ikke var mange kilo tyngre enn den vanlige postforsendelsen nordover - det var færre enn ventet av filatelistbrev som dette.

kan rett ofte sjøgangen være for stor for flyvemaskiner, og dessuten kan det her være trafikk med båter og annet som vanskeliggjør nedstigning. Jonsvannet er en meget gunstig plass.

Flyet gikk fra Bergen søndag, onsdag og fredag og fra Tromsø tirsdag, torsdag og lørdag. Det stoppet i Ålesund, Molde, Kristiansund, Trondheim, Brønnøysund, Sandnessjøen, Bodø, Svolvær, Narvik og Harstad. Flyet gjorde 12 turer den sommeren.

Adresseavisen hadde også en reportasje da flyet kom tilbake nordfra med følgende overskrifter: **Ung dame med luft-ruten som første passasjer. Stor postmengde til Nord-Norge. Større maskiner og daglig rute vil vise sig nødvendig. "Ternen" 50 minutter for-**

sinket på sydtur. Tåke på kysten. Mellomlanding i Leka.

Om den unge damen sto det: *Passasjerflyvningen skal som bekjent ikke åpnes før i neste uke, men med spesiell elskverdighet fra linjens side var en passasjer allikevel blitt tillatt å følge med igår fra Bodø til Bergen. Det var sykesøster Ingeborg Berentsen, Ekersund, nu ansatt ved Rønvik tuberculosehjem. Hun blev hermed den nord-norske luftrutes første passasjer.*

Den modige dame hadde tilsynelatende funnet flyet og det hele meget tilfredsstillende i retning av driftssikkerhet - så sikkert at hun uten videre blankt avlo å la sig assurere før hun steg ombord.

DNL hadde 11. juni åpnet sin første rute, Oslo - Arendal - Kristiansand - Sta-

Flyelskapene Det Norske Luftfartselskap (DNL) og Widerøes Flyveselskap.

I oktober 1933 ble Det Norske Luftfartselskap Fred Olsen A/S opprettet. Rederiet Fred Olsen ville satse på sivil luftfart og overtok selskapet Det Norske Luftfartselskap som var opprettet i 1927. Hjalmar Riiser-Larsen ble ansatt som direktør, han er et kjent navn både i fly- og polarhistorien.

November 1934 ble Bergenske Dampskibsselskap (BDS) med i firmaet, som så fikk navnet Det Norske Luftfartselskap Fred Olsen & Bergenske A/S. Dette var flyelskapets fulle navn fram til 1946. I januar 1934 ble så også kystrederiene Arendalske-, Stavangerske-, Nordenfjeldske og Vesterålens Dampskipselskap aksjonærer.

I april 1935 fikk DNL 10 års konsesjon på flyrutene i Norge. For å komme fort i gang leide DNL et fly fra Lufthansa med tysk besetning - det var "Havørn", og 11. juni ble kystruten Oslo - Bergen åpnet.

Etter sommersesongen ble Havørn kjøpt, og gjennom vinteren ble de norske pilotene utdannet av Lufthansa. Noe av utdanningen skjedde på hurtigruta fordi de skulle lære norskekysten å kjenne. Pilotene ble for det meste rekruttert fra Marinens Flyvevåben, derfra kom Riiser-Larsen som ansatte dem.

Det var rederiet Fred Olsen A/S som sto for DNLs daglige drift - som salg, reklame og for-

holdet til agenter og reisebyråer. Rederiets passasjeravdeling tok seg av alt som hadde med passasjertrafikken å gjøre.

Ved krigsutbruddet hadde DNL 3 Junkers 52 fly ("Najaden", "Falken" og "Hauken") og 1 Junkers W34 fly. Av disse overlevde "Najaden" og "Falken" krigen.

Widerøes Flyveselskap ble stiftet i januar 1934 av brødrene Arild og Viggo Widerøe. Fra 18. juni til 4. september 1934 fløy dette selskapet en prøverute Oslo-Kristiansand-Stavanger-Haugesund med et amerikansk 5-seters fly av type Waco. I 1934 hadde Forsvarsdepartementet fått søknad både fra DNL og Widerøe om konsesjon på en rute langs kysten. Stortinget og departementet ville at de statsunderstøttede flyrutene skulle drives av bare ett selskap, og ba selskapene slå seg sammen. Enden på dette ble at Widerøe trakk sin søknad, og at DNL fikk konsesjonen.

Widerøes Flyveselskap fortsatte med andre typer flyging, men ved en aksjeutvidelse i mars 1936 fikk DNL 51% av aksjene, og Widerøe ble et datterselskap av DNL. Dette varte til april 1939 - da kjøpte de andre aksjonærene i Widerøe DNLs aksjer. I denne perioden trafikkerte Widerøe flere av rutene DNL hadde konsesjon på. DNL fløy stamrutene og Widerøe lokalrutene og rene postruter. I 1936 hadde Widerøe 9 fly.

vanger - Haugesund - Bergen, og med det var norsk ruteluftfart for alvor kommet i gang. DNL chartret da et sjøfly av type Junkers (Ju) 52/3 fra Lufthansa med tysk besetning. Flyet fikk navnet "Havørn" og kjennemerke LN-DAE. Dette var et større fly enn "Ternen" - det hadde tre motorer og plass til 17 passasjerer og et mannskap på tre.

Regulær rute i 1936.

Prøvedriften i 1935 viste at ruten til Nord-Norge hadde livets rett. Året etter ble første år med regulær rute. Erfaringen viste at man trengte et større fly for å få med både post og passasjerer - i det første året hendte det at passasjerer måtte stå igjen fordi posten tok opp plassen.

Fra Trondheim bystyrets forhandlinger

Sak nr. B 20/1936

Leie av plass for sjøflyvehavn på Jonsvatnet og bevilgning av kr. 18.000. – til anlegg av havnen.

Trondheim, 3. februar 1936.

Herr Borgermesteren, her.

S j ø f l y v e h a v n f o r T r o n d h e i m .

Man kan med absolutt sikkerhet gå ut ifra at flyveforbindelsen mellom Trondheim og Nord-Norge i mange år vil komme til å foregå med sjøfly. Det vil visstnok bli tilfelle også en tid efter at landflyveplassen på Heimdal er ferdig. Og i alle tilfeller vil luftforbindelsene både syd og nord måtte foregå med sjøfly inntil Heimdalsplassen er ferdig om ca. 5 år. Der kan efter den tid kanskje tenkes en løsning med amfibiefly som kan lande både på landflyveplasser og på sjøflyveplasser. I såfall skulde kanskje en sjøflyveplass bli mindre nødvendig for den ordinære rutetraffikk. Men jeg tror man sikkert kan gå ut ifra at der vil gå en årrekke før man velger en slik ordning, om den da overhodet blir aktuell.

Vil derfor Trondheim være med i lufttrafikken, må vi sørge for utbygning av en sjøflyvehavn. Foreløpig kan det jo skje nokså enkelt. Men der bør dog settes den minimumsfordring at alle de tekniske innretninger er tilstede som er nødvendig for en f a r e f r i landing. Dessuten må der, om havnen ikke legges i forbindelse med noget annet anlegg, sørges for enkle ekspedisjonslokaler.

I min første utredning om flyvehavn for Trondheim var Ilsviken nevnt som brukbar under visse forutsetninger. En befaring i høst med representantene for Det norske Luftselskap og med havneingeniøren og havnefogden gav som resultat at Ilsviken på grunn av den ubeskyttede fjord ikke kan betegnes som nogen ideell plass. Dessuten krever utbygning i Ilsviken at der utføres adskillig arbeide innenfor

moloen ved siden av det som er nødvendig for å skaffe landingsplass og ekspedisjonslokaler. Befaringens resultat blev derfor at man foreløpig i hvert fall, så lenge det bare er tale om sommerflyvning, bør velge et sted ved Jonsvatnet som det best egnede.

Ved Jonsvatnet kunde det være tale om å legge flyvehavnen enten i Valsetbukta, eller i bukta ved Jervan, eller muligens i Kusetbukta. Valsetbukta er den beste av disse plasser, og har dessuten den fordel at den ligger nærmest byen. Det var der man landet i fjor under prøveflyvningen med Ternen. For landingen var der da ingen spesielle innretninger. Men det kan ikke fortsette. Slik som det var i fjor kan man nårsomhelst risikere at maskinene renner sig opp i grunnen og blir sittende fast ved pålandsvind. Dessuten kan man ikke ved regulert passasjertrafikk undgå de innretninger som er nødvendig for å bringe passasjerene farefritt ombord i maskinen. Og ved forsinkelser kan man heller ikke la dem stå ute og vente på maskinen. Der er jo nu fra Nord-Norge og fra Trondheim søkt om å få en større 3-motors maskine inn i ruten spesielt for å øke trafikk-sikkerheten. En slik maskine som Havørn, f. eks. krever bedre landingsforhold enn Ternen. Den er også langt dyrere, hvorfor de verdier som settes på spill ved et mangelfullt anlegg er enda større. Et havari på det grunnlag at de tekniske forhold i sjøhavnen ikke var tilfredsstillende, vilde antagelig for en tid sette Trondheim utenfor luftruten.

Ut fra disse betraktninger og på grunnlag av en normalplan for den slags anlegg som er anvendt i sjøflyhavnene sydpå, har jeg så oppstillet vedlagte plan med overslag. Planen omfatter følgende anlegg:

Flytebro med landgangsbro og landingsbrygge. I forbindelse med denne er der utbygget 2 slipper med en helning av ca. 15 grader, 1 på hver side av landgangsbroen. Disse er nødvendig som sikring for det tilfelle at maskinene skulde komme med stor fart og for at de da

ikke skal renne sig fast i grunnen. Flytebroen er projektert på samme måte som de der er anlagt i havnene sydpå. Det er mulig at der kunde spares et mindre beløp ved å bygge op en pontong med tomme bensinfat. Jeg tror dog ikke det vil lønne sig av hensyn til vedlikeholdet. En slik pontong vil også bli mere uhåndterlig og vanskeligere å slippsette. Og man må her huske på at flytebroen av hensyn til isen må trekkes op på land om høsten. Jeg har derfor benyttet det skjema for flyvebroer som jeg har fått tilsendt fra Det norske Luftfartsselskap. Under detaljbearbeidelsen vil jeg overveie en litt annen form som jeg så i Kristiansand. Men den blir neppe billigere.

Ekspedisjonshuset er på 60 m² og inneholder ekspedisjonsrum, passasjerrum og et betjeningsrum. Dessuten bør der inne i ekspedisjonshuset være et rum for lagring av olje o.lign. I et lite hus ved siden av har jeg projektert W.C., og materialbod for tauverk o. lign. grove saker. Begge hus opføres lettest mulig. Dog bør ekspedisjonshuset opføres således at det eventuelt kan flyttes og således ikke blir

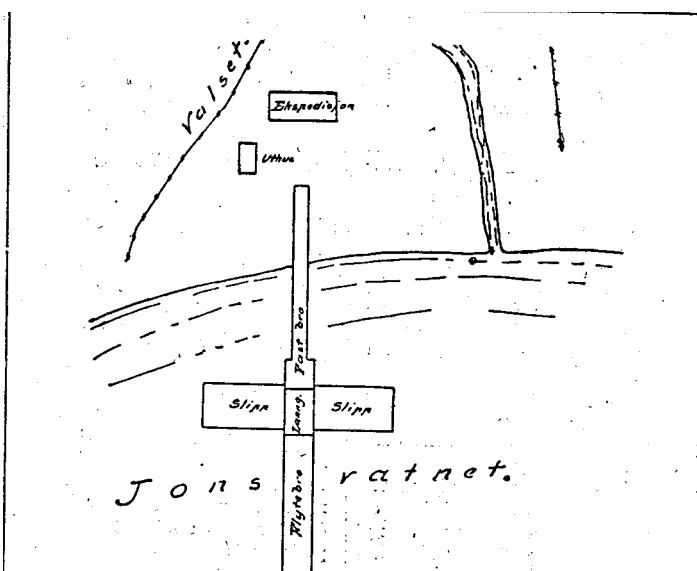
verdiløst hvis man opgir denne flyvehavn. Pontongene mener jeg også bør utføres således at de lett kan demonteres og flyttes til et annet sted. Det koster ikke noget mer.

Der må sørges for vann og en kloakkledning fra pissoiret. Denne kan bli ganske billig, da den bare legges som sommerledning.

Som det fremgår av profilet, er der temmelig langgrunt på dette sted. Flytebryggen må projekteres således at der også ved lavvann blir nok vann til maskinene. Dermed er også landgangsbroens lengde gitt. Jeg forutsetter at det meste av disse arbeider bortsettes på anbud, og at det hele anlegg skal være ferdig i midten av mai.

I følge vedlagte overslag koster anlegget kr. 18.000,00. Tilsammenligning anfører jeg at der i Bergen skal være anvendt ca. kr. 40.000,00 til sjøflyvehavn og at anlegget i Kristiansand, hvor selve landgangsbroen så å si på forhånd var tilstede, har kostet ca. kr. 15.000,00.

T. Thesen, Stadsingeniør



Skisse av flyvehavnen ved Jonsvatnet med flytebro, landgang og fast bro og en slipp på hver side for at ikke «Havørn» skal gå «i akern».

Fra Dagsposten 17. april 1935.

Et flyhavnanlegg ble bygd i Valsetbukta av Trondheim kommune, og 7. juni 1936 var det høytidelig åpning av både flyhavn og flyrute. Da landet "Havørn" på veg fra Bergen til Tromsø. Til ruten Oslo - Bergen hadde DNL kjøpt sin andre JU 52/3 - "Najaden" - LN-DAF.

Flyet hadde et mannskap på fire - to flyvere, en mekaniker og radiotelegrafist og en post- og bagasjebehandler. På åpningsturen ble flyet ført av et kjent navn i flyhistorien, Bernt Balchen. Han var året før blitt ansatt i DNL som sjefsinspektør og direktør Hjalmar Riiser-Larsens høyre hånd. Han skulle både planlegge rutene og fly dem. Annenflyver var Finn Lambrechts. Han var sjefsflyver i DNL og ble etter krigen general og sjef for Luftforsvaret.

I februar 1936 bevilget Trondheim kommune kr. 18.000 til bygging av anlegg for sjøflyhavn i Valsetbukta. Av dette var kr. 12.000 til flytebro og tilhørende brygge, kr. 4.600 til ekspedisjonshus, kr. 600 til WC og redskapsbod, kr. 700 til vannforsyning og kloakkledning og kr. 100 til veiutbedring. I forbindelse med en inspeksjonstur som DNL hadde langs kysten, kunne en lese i Dagsposten 3. juni:

Flyvehavnene langs kysten er for en stor del meget enkle. "Havørn" må der ligge med en av de 3 motorer gående for å holde opp mot vinden. All forbindelse med land skjer ved hjelp av motorbåt. Havnen på Jonsvatnet er derimot

helt moderne og vakte stor tilfredshet blant flyverne. Både slippet, flytebryggen og stasjonsbygningen er meget praktiske. Det er satt opp to høie master for kortbølge og langbølgesending og til søndag vil alt være klappet og klart.

Avisene hadde selvsagt reportasjer om åpningen av flyruta 7. juni. Både Dagsposten og Adresseavisen hadde en medarbeider med i flyet. Flyet startet fra Bergen kl 6.40 og kom til Jonsvatnet 9.30. Der holdt ordfører Ivar Skjånes en liten innvielsestale. Etter en time dro "Havørn" videre og kom til Tromsø kl. 15.25 - bare åtte minutter forsinket.

Fra turen mellom Bergen og Trondheim skriver Dagsposten bl. annet:

Været er regnfullt i Bergen. Ruskeværet og tåken gjør det nødvendig å følge dampskibsleden og fly lavt. Det finnes også en flyveled som går over land rett mot Ålesund, men den krever andre værforhold. Så snart Stadt passerer, blir det imidlertid klarvær, og da får man for alvor følelsen av det vidunderlige ved å fly. ...

Stort mer inntrykk får man ikke av Trondhjem som forøvrig tar sig meget fordelaktig ut nedover mot fjorden. Man føler seg liksom så overlegen i flyet, føler seg høit hevet over husklyngene der nede og de stakkars båtene som sakter så ubehjelpelig efter og bilene som ruller i støvet. Man føler seg som herre over sjø og land.

Adresseavisens medarbeider var med flyet nordover fra Trondheim, og han har en kort beretning mandag 8. juni - og senere i uka en lang reportasje fordelt over to aviser. I den første artikkelen står det bl. annet:

Været var langs hele kysten så strålende som det kunne ønskes. ...

Overalt hvor "Havørn" hadde anløp, blev den mottatt med flaggene til topps der det bare fantes en stang å heise flagget på. ...

Mest imponerende var fremmøtet i Bodø, hvor kaiene og den lange molo var fullsatt av mennesker. Uten større

overdrivelse kan man si at byens befolkning var møtt frem in corpore, med ordføreren i spissen.

På Jonsvannet blev det bragt ombord 280 kg. post. ...

Blant passasjerene som steg ombord i Trondheim, var en baby på halvannet år, som gav inntrykk av å være den fødte flyvepassasjer. Han tok turen som den største selvfølgelighet, hvilte litt, sov litt, lekte litt og var hele tiden i det beste vigør. Hans litt eldre søster som også fulgte med, måtte dessverre mate krabben underveis, forøvrig den eneste luftsyke passasjer på hele turen. De skulde til Bodø.



Flyhavna før krigen med brygge, hus og to radiomaster. Vegen til havna gikk på skrå ned fra midt i bakken. Til høyre for vegen er Valsetbakken. Denne eiendommen var fra 1926 eid av Strinda tuberkuloseforening og var feriekoloni for barn.

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

Journalisten i Adresseavisen var også opptatt av at de passerte fire nordgående hurtigruter mellom Bergen og Tromsø. Dagsposten hadde i sin reportasje til og med bilde av *fruen og de to små barna*.

Den lange reportasjen i Adresseavisen hadde overskriften *Med "Havørn" til eventyrland*, og er ikke minst en blomstrende beskrivelse av hva journalisten ser ovenfra. Han skriver bl. annet:

Over Namdalseid står løvskogen ennu bare i begynnende løvsprett. Det er glissent ned gjennom liene, og når man tar i betraktning at "Havørn" just nu passerer et av landets beste elgterreng, ligger det temmelig nær å speide ut gjennom ruten for om mulig å få et blikk av skogens konge.

Nu lyktes dette ikke på optur, men tanken var allikevel ikke så forfløien som den kanskje høres for. På sydtur stod lykken oss nemlig bi. Elgen hadde sannsynligvis tilbragt dagen på en av de mange kollene, vi fikk i alle fall se den på nedtur fra en slik. Skremt av motorlarmen fant den det best å søke skjul i skogen. Den tok myrene i lange jordvinende sprang, kastet sig travel og uvøren nedover liene og gjorde veier i bjerkekrattet. Nu kunne det vært av interesse å se hvor langt den flyktet, men "Havørn" kjenner ikke begrepet ro, og såvel elgen som strøket hvor den ferdes var snart latt langt tilbake. Imidlertid er det ingen grunn til å tro at elgen skremmes fra valdene av en smule

motordur. Om noen uker er elgfamilie der inne så fortrolig med den støende, men høist ufarlige kjempefugl at de ikke engang gidder å spisse ørene når den larmer avgårde over hodet på dem.

Artikkelserien slutter med: *Det kommer en eldre mann forbi i en båt mens flyet ligger fortøyd på et av stoppestedene, reiser sig i båten og napper flyveren i jakken: "Skull dokker sjå sill, så må dokker varsku", sier han. Aja, et fly kan brukes til meget annet enn å frakte turister, travle mennesker og post. Til meget annet.*

Sommeren 1936 gikk flyet nordover fra Bergen søndag, tirsdag og torsdag og tilbake sørover mandag, onsdag og fredag. Flyet startet i Bergen kl. 6.30, kom til Jonsvatnet kl. 9.30, dro videre kl. 10.10 og kom til Tromsø kl. 15.20. Sørover dro det fra Tromsø kl. 8.00, var på Jonsvatnet kl. 13.20 - 14.00 og kom til Bergen kl. 17.00. Det landet på de samme stedene som i 1935 unntatt i Svolvær og Narvik. Flyet gikk fram til 28. august - det hadde da foretatt 27 turer. Ruten hadde det fine navnet "The Midnight Sun Airway". Dagsavisen skriver 26. mai: *Prisen for en tur Trondhjem - Bergen er 95 kroner og Trondhjem - Tromsø 130 kroner - ikke dyrt for den som har det travelt.* Flyet fraktet også gods - prisen var kr. 1.20 pr. kilo mellom Bergen og Trondheim.

I Harstad korresponderte flyet med en lokalluftrute til Narvik, Svolvær, Grav-

dal, Storkmarknes og Risøyhavn. Det var "Ternen" som ble brukt. Fra 12. juli korresponderte flyet med en rute Tromsø - Hammerfest - Honningsvåg.

"Havørn"-ulykken

Tirsdag 16. juni skjedde det en ulykke som gjorde et sterkt inntrykk. - "Havørn" kjørte på fjellet Lihesten i Sogn i tett tåke ved 7-tiden om morgenen. Alle sju som var ombord, ble drept - mannskapet på fire og tre passasjerer. Avisene hadde stort oppslag om ulykken. De forteller at flyet lå på en klippeavsats

400 m over havet, som var meget vanskelig tilgjengelig - man måtte ha fjellklatrere for å komme dit. Dagsposten forteller senere i uka at det ikke hadde vært mulig å komme opp der flyet var. Senere klarte to klatrere å komme seg opp og hente tre av de forulykkede og noe post - det var en stor bragd.

Dagsposten snakket med sjefsflyver Lambrechts om hva som hadde skjedd og om det å fly i et land med vanskelige terrengforhold:

Jeg har alltid vært en motstander av at



LN-DAH "Falken" lander i Valsetbukta. Dette er et Junkers JU 52/3 fly, og det ble innkjøpt av DNL fra Lufthansa i 1936 etter ulykken med "Havørn". Det ble konfiskert av tyskerne i 1940 og fikk tysk kjennemerke D-AQUI. Flyet ble brukt til sivil flytrafikk under krigen. Etter krigen fikk det nytt navn, LN-KAF Askeladden, og DNL brukte det til 1956. Så ble det solgt til Ecuador hvor det ble brukt i fem år. Det lå som vrak i jungelen til 1969 da det ble funnet, reparert og fløyet til Florida. Flyet ble kjøpt av Lufthansa i 1984, restaurert og heter nå Berlin-Tempelhof og er Lufthansas stolthet. Bilde fra Postmuseet.

man skal fly blindt langs vår kyst hvor der er så mange høie fjell og vanskelige terrengforhold. Dette er overmåte farlig. Jeg har derfor alltid innprentet flyverne at de i usiktbart vær aldri må slippe kontakten med vannet. Setter det da plutselig inn med tåke, kan man alltid foreta landing og ligge i ro på vannet inntil det igjen blir siktbart.

Fra enkelte hold er det antydnet at "Havørn" har fløyet for lavt. Jeg tror snarere at "Havørn" har fløyet for høit. Derved tørnet flyet mot fjellet da tåken satte inn. Hadde flyet holdt en lavere kurs, kunde det ha landet på vannet. Vi kan ikke her som i utlandet gå høit til værns når det blir tåke. I utlandet finnes der nok av radio- og peilestasjoner som til enhver tid kan dirigere flyet. Slikt har vi ikke ennu.

Det var et ungt mannskap som førte flyet og omkom: Førsteflyver Ditlef Smith var 27 år, annenflyver Erik Storm 32 år, og radiotelegrafist Per Hegle var 28 år.

"Ternen" ble dagen etter satt inn i ruten for å befordre post. Ruten fra Harstad ble innstilt for sommeren. DNL kjøpte en ny JU-52/3 fra Lufthansa, og dette flyet ble døpt LN-DAH "Falken". Et slikt fly kostet kr. 400.000. Dette flyet ble satt inn i ruten søndag 28. juni. Resten av sommeren ble "Ternen" satt inn i en ny rute Bergen - Sogn.

Årene etter

I 1937 var det av en eller annen grunn bare rute mellom Trondheim og Bodø i perioden 3. juli til 30. september. Denne ruten ble fløyet av Widerøes Flyveselskap med et Bellanca fly, og det var stopp i Brønnøysund og Sandnessjøen. I Adresseavisen 2. juni står det: *Så blir det flyrute i år også, skjønt det mørkt så ut, og selv om det ikke blir "Falken" eller en av de andre store fuglene som drønner nordover.*

Til å begynne med skal Viggo Widerøe selv føre maskinen, og som annenflyver og telegrafist er ansatt Helge Bjørneby. Ved flyvehavnen ved Jonsvatnet residerer meteorolog Maurstad, mekaniker Stenberg, og dessuten to telegrafister. Meteorologen, som er fra Tromsø, skal tjene som mellomledd mellom værvarslingen og flyverne.

Bortsett fra mandag og lørdag gikk flyet fram og tilbake til Bodø på dagen - med start i Trondheim kl 9.30 og retur 18.50.

I 1938 var det igjen rute mellom Bergen og Tromsø - fra 6. juni til 30. september. Flyet gikk kl. 7.00 fra Bergen og var i Tromsø kl. 16.00. Det var på Jonsvatnet kl. 10.10 - 10.35 på nordtur og kl. 14.00 - 14.25 på tur sørover. Tirsdag, torsdag og lørdag dro flyet nordover, og turen sørover gikk mandag, onsdag og fredag. I tillegg ble det opprettet en rute til mellom Trondheim og Tromsø bare for postførsel, slik at det ble sendt post begge vegene hver dag i uka unntatt søndag.



Posten på veg ut til flyet. Ekspedisjons- huset og uthuset i bakgrunnen.

“Falken” ved flytebrygga.

Bilder fra Postmuseet.

Denne ekstraruten ble fløyet av Widerøe.

I 1939 foregikk flyvningene mellom 6. juni og 2. september med samme rutetider som i 1938. Postruten mellom Trondheim og Tromsø gikk fra 8. juli videre til Hammerfest, Vadsø og Kirkenes, med start kl 09.30 fra Trondheim og ankomst kl 20.00 til Kirkenes.

Så kom krigen, og isen i Valsøbukta ble flyplass for tyskerne i april dagene 1940. Det har Asbjørn G. Johansen skrevet om i *Årbok for Strinda historielag 2002*.

Drift av flyhavna

I sin reportasje 28. mai 1936 skriver Dagsposten:

Stasjonschef i Trondhjem er ingeniør Langballe med vernepliktig flyver Lundde som assistent. Radiotelegrafist Claussen skal bo på stasjonen og holde vakt og blant annet sørge for radiopelling hvis nødvendig. Dessuten er det et mannskap til manøvrering av flyet og en hjelper bl. a. til å klare med bensinfyllingen.

Driften av flyhavna var det flyselskapet som sto for. Trondheim kommune bidro med støtte til driften, i budsjettet for 1936 -1937 var det satt av kr. 1400. Av dette gikk kr. 300 til eier av gården Valsø for leie av plassen, kr. 100 til diverse utgifter, og kr. 1000 som bidrag til ekspedisjonsutgiftene for at ruten kunne holdes i gang lengre utover høsten. By-

ens regnskap neste år viste at det var brukt kr. 1312,22.

Til sammenligning bevilget Trondheim kommune i 1936 kr. 125.000 til bygging av flyplass på Heimdalsmyrene! Staten bidro med like mye. Sjøfly og en sjøflyhavn var nemlig bare en midlertidig løsning. Det var flyplass på land man måtte ha for å få en lønnsom flyrute. Flyplass på Heimdal ble bestemt og påbegynt i 1935, og den var planlagt ferdig i 1941.

Flyrutens ekspeditør og DNLs representant i Trondheim var Det Nordenfjeldske Dampskipsselskap (NFDS). De tok seg av alt som hadde med passasjerer å gjøre. At Nordenfjeldske fikk den oppgaven, var vel naturlig da selskapet var aksjonær i DNL.

En oppgave var tilbringertjenesten. I et brev fra passasjeravdelingen i NFDS til passasjeravdelingen i DNL i 1936 står det at *tilbringertjenesten til Jonsvannet starter utenfor Nordenfjeldskes kontor 35 minutter før avgangen og fra Britannia Hotel 30 minutter før avg., samt at passasjerer som kommer sydfra anbefales å oppebie tilbr.tj. i Britannia hvor der vil være anledning til å få en lettere frokost, vask etc.*

Britannia Hotel ga et tilbud på kr. 2 på frokost til luftrutens passasjerer - for *kaffe, te eller melk compl. med egg og marmelade*. I et brev den 4. juni ber NFDS om at DNL sender oppover flagg

til bilen som skal gå mellom byen og Jonsvatnet, og luer med DNLs merke.

I budsjettet for 1937-38 foreslår Borgermesteren i Trondheim kr. 1600 til flyhavna - kr. 300 til leie, kr. 50 til assurance og tilfeldige utgifter, og kr. 1250 til vedlikehold og til opptrekking og utsetting av pontonger og flytebrygge. Formannskapet bevilget kr. 900 ekstra til *delvis dekning av utgifter til bil, vaktmann og renhold av stasjonen*. Det ble overskridelser, så regnskapet neste år viste at det ble brukt kr. 6.782,38.

I budsjettforslaget for 1938 - 39 er beløpet kr. 7600. Borgermesteren skriver at beløpet er fastsatt etter konferanse med DNL på bakgrunn av at det var fremmet en stortingsproposisjon for en lov som ga staten anledning til å kunne pålegge *kommuner som innen sitt område eller i sin nærhet har anlegg som benyttes som faste anløpsteder for statsstøttede norske flyruter å yde distriktsbidrag til Staten til hel eller delvis dekning av de med anløpene forbundne utgifter*.

I 1938 var Statens driftsbidrag til DNL for alle flyrutene kr. 530.000, og Postverket betalte kr. 585.000. DNL hadde det året et overskudd på kr. 97, mens det de andre årene fram til 1940 var underskudd - samlet tap var kr. 305.335.

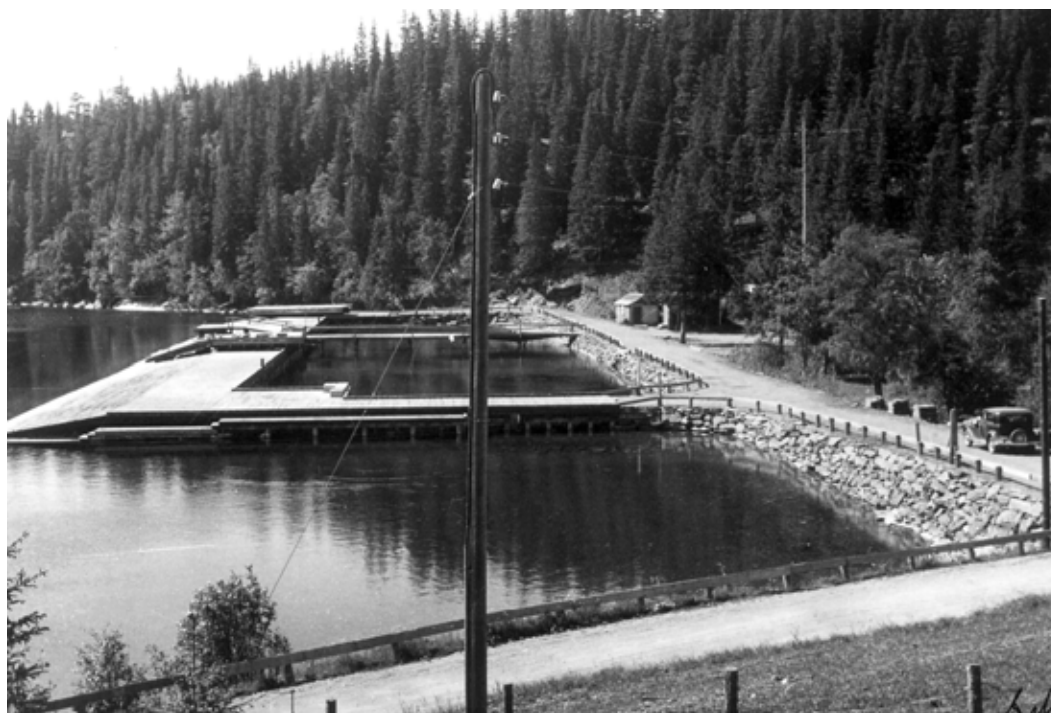
I budsjettet for Trondheim for 1939-40 var beløpet avsatt til flyhavna kr. 9000. Stadsingeniøren skriver:

Som bekjent skal vi refundere luftfartsselskapet dets utgifter til havnens betjening. Det er utsikt til at disse vil stige, bl. a. fordi det nå har vært nødvendig å ansette en sjef for lufthavnen, som helt skal lønnes av oss. Forøvrig krever havnen et forholdsvis kostbart vedlikehold, fordi vi av hensyn til isen må trekke pontongene på land om høsten og sette dem ut igjen om våren. Dessuten volder isen når den legges ved ugunstig vannstand ofte ødeleggelser på slippene og den faste bru.

Stadsingeniøren skriver i 1939 at det var ansatt en lufthavnsjef - Bjørn Moss Simonsen. DNL mente i 1938 at det ikke var nødvendig å ansette det de kaller en stasjonssjef. De skriver i et brev til DNFS:

Flyveledertjenesten skal i år overtas av den besetning som går på, og når flyet er startet fra Jonsvannet skal ennvidere flyveledertjenesten under dårlige værforhold varetas av den førsteflyver som er kommet med flyet inn til stasjonen. Under vanlige værforhold skulde det ikke være nødvendig at førsteflyveren behøver å komme til Jonsvannet før den vanlige passasjerbuss avgår fra Trondheim. Men krever værøstendighetene det, vil det nok allikevel i det lange løp bli billigere for oss å la de reise op med en spesiell vogn.

Delvis p.g.a. mangel på personale (utdannede flyveledere) og også av økonomiske grunner vil vi forsøke å få



Tyskerne bygde dette store anlegget - både brygga med slipp og den oppmurte vegen langs bukta. Det er ca 100 m bredt. Bildet er fra 1949. Brygga og husene ble revet i 1949 eller 1950.

Foto: Schrøder.

gjennomført denne ordning fra og med i år i Trondheim. M.h.t ekspedisjon av passasjerer og billetter, så er jo dette en sak som ligger helt og holdent i ekspeditørens hender, men for å lette vår ekspeditør (D.N D/S) for dette, har vi anmodet annenførerne på flyene om å være behjelpelig ved utskrivelse av billetter samt værsedler på flyhavnen i Trondheim.

Det var Styrkaar Melbye som drev tilbringertjenesten. Han var innehaver av Jonsvannsbussen og hadde konsesjon på bussrute til Jonsvatnet. DNFS og DNL var i 1938 opptatt av at omkostningene

med tilbringertjenesten var temmelig store, og kunne ha tenkt seg at andre tok over, men DNFS skriver at det var umulig p.g.a. Melbye sin konsesjon. DNFS skriver også: *imidlertid vil vi gjøre oppmerksom på at Melbyes service har vært meget god, han har gode biler og busser, og ikke minst viktig, hans folk kjenner ruten og er helt fortrolig med den smale og mange steder vanskelige vei.*

Melby kjørte egne turer med passasjerene - rutetidene for bussene som gikk til Kuset (5 ganger om dagen), passet ikke. For sommeren 1939 tok han samme priser som i 1938 - kr. 9 pr. drosje og kr. 12



Forfall i 1949. Foto: Schrøder.

pr. buss. *Dette er rimelig da det er tur-retur, og passasjerer, flyvere og gods hentes på forskjellige steder.*

Postruta som Widerøe fløy, startet og endte i Trondheim, og selskapet hadde flymekanikere stasjonert på Jonsvatnet for vedlikehold av flyene. Disse mekanikerne leide rom på gården Valset. Kona på gården, Sigrid Walseth, drev servering til passasjerene i lufthavna. Flygerne overnattet også på gårdene ved flyhavna.

Krigen

I 1940 etablerte tyskerne seg fort i flyhavna og på eiendommen Valsetbakken. I bygningsarkivet i Trondheim kommune er det et kart som viser ideer om ut-

bygging både av flyhavna og av Valsetbakken til det som ble et rekreasjonssted for tyske flymannskap. Dette kartet er datert allerede 30. mai 1940. I samme arkiv er det tegninger av bygningene på Valsetbakken datert 30. september 1940.

Tyskerne bygde etter hvert ut flyhavna til det vi ser på bildet fra 1949 (s. 101). De laget den oppmurte vegen langs bukta - den vegen er like bra og solid den dag i dag. Før krigen gikk vegen på skrå ned til flyhavna fra bakken opp mot Valset. Utbyggingen av flyhavna var ferdig i 1942, men flyhavna var tydeligvis en reservehavn - den ble meget lite brukt. Tyskene hadde sjøflyene sine i Ilsvika og i Hommelvik.

Det ble ikke noen sivil rutefart sommeren 1940. Alle DNLs fly ble tatt av tyskerne og fikk tyske navn og kjennetegn. Lufthansa satte i slutten av september i gang trafikk med disse flyene mellom Trondheim og Tromsø og videre til Kirkenes to dager i uka hver veg. Denne ruta gikk fra Hommelvik hvor tyskerne anla en sjøflyhavn. DNL administrerte ruta for Lufthansa, og Finn Schanche ble sendt nordover fra DNL i Oslo for å være flyveleder i Hommelvik. DNLs flygere fløy ruta sammen med tyske flygere. Det var fortsatt Melbye som hadde tilbringertjenesten. Fra begynnelsen av november ble ruta fløyet når været tillot det. I starten av april var det slutt på

samarbeidet mellom DNL og Lufthansa. Årsaken var at flyverne Finn Lambrechts og Finn Jørgensen og mekaniker Hans Rønningen hadde stukket av til Sverige etter en ankomst til Tromsø. Også andre av DNLs flygere dro til England og meldte seg til krigstjeneste. Lufthansa fortsatte imidlertid å drive ruta nordover under resten av krigen. DNLs "Hauken" med registrering D-AQUB "Hans Berr" havarerte og sank 1. mars 1943 etter landing i Hommelvik.

Etter krigen

Etter krigen kom den sivile rutefarten etter hvert i gang. I 1945 var det en rute



Flyhavna i Hommelvik i 1948. Ved brygga til venstre er Short Sandringham flyet LN-LAI "Jutulen" og til høyre Junkers JU 52 flyet LN-KAG "Veslefrikk" (Najaden før krigen). Ute på redan venter et Short Sandringham fly på å få plass ved brygga. Sandringhamflyene på vei nordover og sørover møttes i Hommelvik. Ruta var Stavanger - Bergen - Oslo - Trondheim - Tromsø. "Veslefrikk" kom samtidig fra Vestlandet. Sandringhamflyet hadde plass til 37 passasjerer i 5 lugarer - 2 for ikke-røykere og 3 for røykere. DNL brukte denne flytypen mellom 1947 og 1951. Foto: Schrøder.

Oslo - Trondheim med Ju 52/3, men ruten nordover kom ikke i gang av mangel på fly.

Våren 1946 ble et nytt DNL etablert med en aksjekapital på 25 mill. kroner. Dette selskapet ble senere den norske del av SAS i 1951. Selskapet satte i gang både utenlandsruter og innenlandsruter, og ruten Trondheim - Tromsø ble åpnet 27. mai. Flyhavn var i 1946 Ilsvika og med Jonsvatnet som reserve.

Fra 1947 erstattet DNL sine JU 52 fly med større fly av type Short Sandringham. De hadde 4 motorer og plass til 37 passasjerer og et mannskap på seks. Disse flyene ble kalt "De flyvende hurtigruter". Da ble Hommelvik brukt som flyhavn. Flere av disse flyene var dess-

verre utsatt for ulykke. På tur nordover 2. oktober tippet LA-IAN "Bukken Bru-se" over i sterk vind og høy sjø ved landing i Hommelvik. Vingen tok ned i sjøen, og vinduer ble slått inn av bølgerne. I løpet av åtte minutter sank flyet - 19 personer omkom og 27 overlevde. Blant de som ble reddet, var filosofen Bertrand Russell som kom for å holde foredrag i Studentersamfundet. Siste året DNL (SAS) benyttet Hommelvik, var i 1951. I 1952 flyttet selskapet sin aktivitet til Værnes

En kunne tro at det var aktuelt å bruke Jonsvatnet som reserveflyhavn i denne perioden. Men bildet av det falleferdige anlegget i 1949 tyder ikke på det. Anlegget ble til og med revet - en hadde tydeligvis ikke bruk for det.



Flyhavna og Valssetbakken i 1953. Den lille flytebrygga var for flyene som brukte havna som reserveflyhavn. Sør-Trøndelag husflidskole overtok tyskernes anlegg på Valssetbakken i 1947. Foto: Widerøes Flyveselskap. Kopi fra Universitetsbiblioteket i Trondheim.

Men Valsetbukta fikk imidlertid et liv som reservehavn på 1950-tallet. Vestlandske Luftfartselskap i Bergen startet 14. mai 1951 en post- og passasjerrute Bergen - Ålesund - Molde - Kristiansund - Trondheim (Møreruten). Denne ruten ble opprettholdt fram til oktober 1957. I denne perioden ble Jonsvatnet brukt som reservehavn. Når vinden blåste fra nord, kunne det være vanskelig å lande i Hommelvik. I Valsetbukta var det en liten flytebrygge som bildet fra 1953 viser. Passasjerene ble kjørt i en minibuss fra byen, og bensin og post kom fra Hommelvik.

Adresseavisen har 22. april 1953 en reportasje i forbindelse med starten av Vestlandsruten det året. Flyselskapet hadde tre Short Sealandfly i ruten - dette var en lillebror av Sandringham sjøflyene som DNL hadde brukt. Flyet hadde to motorer og kunne frakte 8 passasjerer og noen hundre kilo last.

Flyselskapet håpet det var siste året de skulle lande i Hommelvik - det hadde planer om å sette inn et større amfibiefly med plass til 20 - 25 passasjerer kommende år. Da skulle de lande på landflyplassene Flesland og Værnes og på sjøen i Ålesund, Molde og Kristiansund. Short Sealand flyet var også et amfibiefly, men hjulene var tatt av for å øke lasteevnen. *Hommelvik er ikke særlig tilfredsstillende som sjøflyhavn, og det ville bety en del for regulariteten om vi kunne lande på en landflyplass ved Trondheim*

- Er ikke Jonsvannet bedre skikket som sjøflyhavn?

Vi bruker Jonsvannet som reserve. Vi kan gå ned der enkelte ganger når forholdene er vanskelige i Hommelvik. Men det fører til forsinkelser, og Jonsvannet er heller ikke noen ideell sjøflyhavn.

Flyet gikk fra Bergen tidlig om morgenen, returnerte så til Bergen og gikk videre til Stavanger. Utpå kvelden gikk det så tilbake til Bergen. Prisen mellom Bergen og Trondheim var kr. 185.

Etter 1957 har det ikke vært ruteflyving på Jonsvatnet, men Trondheim flyklubb har fram til i dag brukt vannet som flyplass. Siden den gang er vannet blitt byens drikkevannskilde, og det fører til konflikter med aktiviteter som kan forurense. I mars 2003 bestemte Trondheim kommune at flyklubben ikke kunne bruke Jonsvatnet som flyhavn lenger. Men i august 2003 forlenget Luftfartilsynet flyklubbens tillatelse i 10 år til. Dette har kommunen protestert på, og der står saken nå.

I dag er Jonsvannsområdet et fint og mye brukt turområde. Ofte passerer vi Valsetbukta, og det er interessant å tenke på at her lå Trondheims første "flyplass", og å filosofere over hvor enkelt et anlegg en da trengte! Der er også tankevekkende at Staten og Trondheim kommune i samme periode hver bevilget kr. 500.000 til anlegg av flyplass på

Flyvningens forhistorie i Trondheim.

Søndag 1. oktober 1911 var byen svart av folk. Den svenske "flygende baron" Carl Cederstrøm var på flyoppvisningstur i Norge i samarbeid med avisen Tiden Tegn. Hans vertskap var NTH-studentene, og flyplassen var høyskoleplatået. Flyet het Nordstjernen. Tidens Tegn forteller 2. oktober at Cederstøm fløy rundt katedralen hele fem ganger, siste gang la vere enn spiret. Så fløy han ut til Munkholmen og avsluttet med å kaste seks "bomber" over Kristiansten fra 200 meters høyde. Bombene var sitroner. Han traff innenfor murene med fem av dem. Cederstrøm kastet også ned et antall "Tidens Tegn" - de var pakket i et spesielt omslag, frankert og adressert til kjente menn i Norge og Sverige. Flyturen varte i 21 minutter.

Den første gang et fly ble brukt til å frakte post til Trondheim for Postverket, var sommeren 1918. Da var jernbanen til Trondheim (Rørosbanen) blokkert p.g.a. flom, og Postverket engasjerte "Nordisk Luftaktieselskap" til å frakte utenlandspost fra Kristiania til Trondheim.

Flyet startet 7. juli, og flyver var Hjalmar Riiser-Larsen. Turen ble avbrutt på Rena for bensinfylling, og flyet kom fram til Trondheim den 9. juli. Da var jernbanen allerede i gang igjen. Posten skulle fram i de dager!

Jonsvatnet fikk besøk av et fly i 1920 - 28. desember landet flyverne Omdal og Lier der etter en tur fra Kristiania, forteller avisa Nidaros. Flyet var på en reklametur for Tidemands Tobaksfabrikk. De startet på sin reklameflyvning over byen hvor de slapp plakater og sigaretter over byens befolkning. Men da de like før kl. 15 gikk ned på Jonsvatnet igjen, var de så uheldige å kjøre maskinen mot en jordbakke, så den ble delvis ødelagt. En vinge og propellen brakk.

I 1930 var det et forsøk av "Nordenfjeldske Luftruter A/S" på å åpne en post- og passasjer-rute Trondheim - Tromsø. Den første flyvningen var 16. juni. Flyet var en Junkers F-13, og flyverne var John Stranderud og selskapets eier Christian Hellesen. Det ble bare med en rundtur Trondheim - Tromsø, da det ikke ble enig-het med Postverket om tilskudd til ruten.



Bilder fra Baron Carl Cederstrøms flyoppvisning i Trondheim med flyet Nordstjernen 1. oktober 1911. Foto: Schrøder.



Heimdalsmyrene - en flyplass som det aldri ble noe av.

Kilder:

Egil G. Gløersen: Det var slik det begynte. En DNL/SAS-veteran ser seg tilbake. DNL/SAS historielag 1998.

Johan Nerdrum: Fugl Fønix. En beretning om Det Norske Luftfartselskap. Oslo 1986.

Egil H. Thomassen: Norwegian air mail. Norsk Filatelistforbund og Filatelistisk forlag 1998.

Torleif Lindtveit og Gunnar Thoresen: På vingene over Norge. Bilder fra flyhistoriens barndom. Oslo 1980.

...det sto i avisa 1900 til 1920.

...har du hørt om 1920 til 1940.

Redigert av Gerd Sørå. Nidaros Forlag 1983 (Fra avisa Nidaros)

Rune Hovd: Værnes: fra høvdingesete til storflyplass. Værnes flystasjon og Stjørdal historielag, 2000.

Viggo Widerøe og Helge Skappel: Pionertid. 10 års sivilflyging i Norge. Oslo 1945.

Diverse nummer av avisene Adresseavisen, Dagsposten og Nidaros.

Trondheim bystyres forhandlinger 1935 - 1939.

Kopier fra DNLs arkiv - nå ved Norsk Luftfartsmuseum i Bodø.

Sirkulære fra Poststyret fra 1930- og 1950-tallet.

Norges offisielle statistikk: Norges Postverk. 1935 - 1939.

Bjørn Storberget: Posten får vinger. Postverket og Dato Forlag AS 1995.

“De flyvende hurtigruter”. UKE-Adressa. 8. mars 1997.

Egil H. Thomassen: Historien om “Junkers” og den norske luftposten. Norsk Filatelistisk Tidsskrift nr. 5, 1990, s. 180 - 184.

Knut Richard Rasmussen: Flyruten Nidaros - Tromsø 1930. Filatelistisk Årbok 1989. s. 66 - 68.

Takk til Andreas Glimstad, Håkon Vollan, Bernhard Simonsen, Ole Sivert Walseth, John Jervan, Thor J. Hafstad, Postmuseet og Norsk Luftfartsmuseum v/ Karl L. Kleve og Vidar Gynnild for opplysninger og hjelp.



Flyhavna høsten 2003.
Foto: Knut L. Vik.