

## 1914 Første flyging på Værnes

Den første flygingen på Værnes fant sted 26.mars 1914 med et plan som fikk døpenavnet «Olav Tryggvasson». Turen tok 7 minutter og ble utført av Sem Jakobsen og mekaniker Nilsen. Nå var denne flyturen ikke den første flygingen i Trøndelag. Det var det Baron Cederstrøm som foretok over Trondheim 1.oktober i 1911. Som en kuriositet kan nevnes at trønderne har påberopt seg den første ”flyulykken” i Norge. Det var drengen på Nytrø i Lånke som forsøkte ”å fly” fra stabburet i 1850. Det ble med det ene forsøket ! Første dødsulykke med fly i Trøndelag fant sted den 28.august 1919. Da omkom sekondløytnant Thomas Pihl Jordan (den første militærflyger som fløy over Dovre) og premierløytnant Johannes Elias Stokke. De skulle foreta årets siste tur før vinteren, og falt ned fra 100 m etter avgang fra Værnes. Flyet tok fyr og de omkom i flammene.

Hvordan begynte det hele på Værnes ?

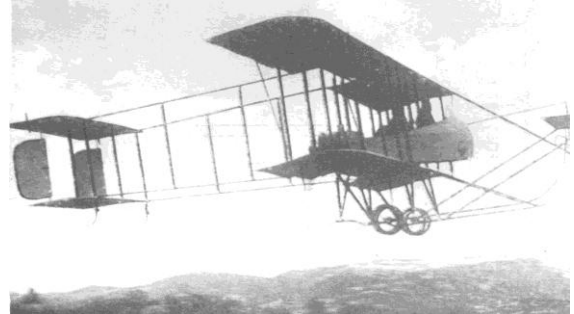
Et opprop i Adresseavisen den 23.mai 1912 ba om tilskudd til en ”*Landsinnsamling til Luftflaate*”. Den 29.juni ble det dannet en hovedkomité som hadde som formål å skaffe Trøndelag et forsvar. En tok sikte på å få et fly allerede til høstmanøveren. De ledende herrer var ordfører i Trondheim, Klingenberg, varaordfører Erichsen, general Strugstad, grosserer Thaulow, godseier Finne og redaktørene Oppedal, Retvedt, Valseth og Aars Johansen. Det ble ikke så lett å samle inn penger. Faktisk klarte de kun Kr 6 000.- Gjennombruddet kom via direktør Ragnvald Blakstad som ga ”Olav Tryggvesøn” som gave ved å stille ca Kr 20 000.- til disposisjon. Hvor meget dette var, kan en se ut i fra de bidrag som ulike andre givere kom med. Det aller første bidraget til innsamlingen kom fra A/S Maskinagentur – som ga hele 25 kr. Direktør Blakstad hadde en forutsetning tilknyttet sitt bidrag, nemlig at flyet skulle komme det nordenfjelske forsvar til gode. Dette har vel i ettertid blitt tolket dithen at flyet burde for all tid ha vært i Trøndelag. Ved inngangen til nytt årtusen befinner ”Olav Tryggvasøn” seg ved teknisk museum i Oslo. Det hadde vært fint om det kunne hengt under taket i Terminal A på Værnes ! Det sier ikke så lite om de følelser som var i gang gjennom komitéens ønske om å gi flyet navnet ”Trøndelagen”, mens hovedgiveren mer enn mindre krevde at flyet skulle døpes ”Olav Tryggvasøn”.

I 1912 hadde fire mann vært i Frankrike og fått sin opplæring. I 1913 ble rittmester Henrik Thaulow og ingeniørkaptein Einar Olaf Sem Jakobsen beordret som sjefer for henholdsvis *taktisk og flyteknisk* avdeling på Værnes. Flyet – en Maurice-Farman – skulle sendes fra Rouen til Trondheim med dampskip. Nevnte Thaulow, general Strugstad og distriktsingeniør Hanoa dro til Værnes for å finne egnet start- og landingsbane. Valget falt på Kirkesletta, tett opp til Værnes kirke. Dette viste seg senere å være ugunstig, og ”flyplassen” ble etter hvert flyttet lengere vestover. Årsaken til at Kirkesletta ble valgt lå i hensynet til øvrige militære avdelinger på Værnes.

Den 11.mars 1914 ble ”Olav Tryggvasøn” sendt i to vogner med jernbanen fra Trondheim til Stjørdal stasjon. Adresseavisen skrev da: ”*Værnes er nå jordens nordligste flyplass*”. Da flyet ble montert ble det gitt nr. 16 – hvilket hadde sin årsak i at de lavere nummer var forbeholdt Sønnenfjelske flyveavdeling.

Selve flygingen var planlagt å finne sted den 25.mars. Klokken 1700 var alt klart. Folk sitret av spenning. Men under ”utbretting” av flyet brakk en brakett for et feststag. Dette ble raskt reparert, og klokken 1900 var alt klart igjen. Sem Jakobsen tok plass. Men flyet ville ikke starte, tross flere forsøk. Grunnen var ”olje på magneten”. Da så dette også var ordnet, var det

imidlertid blitt for mørkt, slik at flygingen ble utsatt. Folk ruslet skuffet hjem. Dagen derpå var det blitt sterk sørøstlig vind. Først ved 18-tiden løynet det såpass at de fant et forsøk forsvarlig. Sem Jakobsen og mekaniker Nilsen tok plass om bord, ”takset” mot nord, ca. der hvor de to røde byggene står (Flygeskolens kaserner fra 1952), ga gass og satte kursen mot Stjørdalselva – og etter noen få meter var de oppe. De fløy over Stjørdalshalsen – til glede for noen – til skrekk for andre. Etter landing – og en kort pause – ble det foretatt en tur til. Den gikk over Halsen, Hell og oppover mot Hegra. Klokken hadde passert sju (1900) om kvelden. Et sted mellom 14 og 26 over klokken nitten begynte festen. Tallene står så fint til begivenheten. Luftfarten var innledet på Værnes. I dag er Værnes landets nest eldste konstruerte og myndighetsregulerte flyplass – etter Kjeller, men siden Kjeller ikke lenger er i operativ bruk, er Værnes nå den eldste operative lufthavn i landet.



Den 29.mars hevdet Adresseavisen at rittmester Thaulow og kaptein Bøckman hadde satt norsk rekord i flygefart under en visitt over Trondheim. Farten var visstnok 94 km/t. Og som om ikke det var nok, ble ”den første postruten” med fly her i landet ”åpnet” den 7.mai samme år. Da bragte rittmester Thaulow en hilsen fra feltpostmesteren på Værnes til postmester Bryn i Trondheim. Nå gikk det ikke helt planlagt. Motoren stoppet, og Thaulow måtte foreta en nødlanding utenfor byen og overnatte mens motoren ble reparert. Hva som skjedde med posten er det vel ingen som vet – trolig gikk den videre med hest.

Utover 30-årene tilspisset det seg en dragkamp om en flyplass for Trøndelag. Trondheim ville ha Heimdalsmyrene, og Stortinget ga sitt samtykke, men så kom krigen. Og da NATO i begynnelsen av 50-årene satset på Værnes – og gikk inn med midler – ble alternativer som Heimdal, Lade m.fl – skrinlagt.