

1919 Kontrolltårnene på Værnes

De fleste av oss har en tendens til å rangere alt mellom himmel og jord, så også innen luftfarten. Vi faller lett for fristelsen til å sette forhold og begivenheter opp mot hverandre, spesielt når vi har laget ”fasiten” først – og tilpasser det hele etter et egetdefinert bestillingsverk, ofte relatert til geografisk beliggenhet og lokal patriotisme. En helt menneskelig handling, som gir oss det lille ekstra puffet og binder oss lokalt og regionalt sammen. Så den første, meste, største o.l - kan nok diskuteres ut fra ståstedet og diverse finurlige tolkninger, men for å være diplomatisk og ”korrekt historisk vitenskapelig” så får jeg vel benytte uttrykket: ”med stor sannsynlighet”.



Med stor sannsynlighet er Kjeller den eldste landflyplassen (ikke landingsplass) i Norge, og vi skriver 1912. Vi holder svensken Cederstrøm unna her. Den første nordmannen som fløy i Norge var nestkommanderende på ubåten ”Kobben”, marineløytnant Hans Fleischer Dons. Han fløy med ”Start” fra Horten til Øra utenfor Fredrikstad lørdag den 1.juni 1912. Den første norske sivile flygeren i landet var med stor sannsynlighet ingeniør Christian Lie fra Elverum. Det skjedde på Terningmoen 28.juli 1912. På Værnes fant den første flygingen sted torsdag den 26.mars 1914. Da ble flyplassen etablert med rullebane, hangar og fasiliteter. Sola ble Norges første sivile landflyplass i mai 1937. Av dette følger at Kjeller og Værnes er landets to eldste flyplasser, hvorpå Kjeller - som er rangert som nr.1 - kun i dag er en flyplass, mens Værnes er i dag landets eldste operative lufthavn. Og slik kunne vi fortsatt med oppramsingen. Alt dette kun som en innledning for å sette Værnes enda mer markant på kartet luftfartsmessig.

Med stor sannsynlighet hadde Værnes landets første ”flygekontroll” og ”kontrolltårn”, og i år 2003 har plassen hele 4 kontrolltårn stående. Det er ikke usannsynlig at Trondheim Lufthavn, Værnes - er den flyplassen i verden med flest kontrolltårn. I god trønderånd tar vi gjerne den æren også, slik vi i all beskjedenhet og ydmykhet har ledet an på så mange områder innen luftfarten. Værnesnavnet har ikke bare en god og mektig generell historisk klang, men er velkjent langt utenfor landets grenser luftfartsmessig. Det er ikke få innen norsk luftfart som har påbegynt sin karriere nettopp på Værnes. Ref. Luftforsvarets flygeskole gjennom 50 år, og flygelederutdanning gjennom 57 år, hvorav 25 år som regulær skolevirksomhet for alt flygelederpersonell i landet.



Kontrolltårn nr.1 1919 – 1940

Det er ingen som med hundre prosent sikkerhet kan si når dette "kontrolltårnet" ble tatt i bruk første gangen. Nordenfjelske flyveavdeling ble etablert i 1918. I 1919 ble det bevilget kr 15 000.- til radiostasjon og kr 20 000.- til radiomateriell. Det var nok ikke meningen at denne avbildede konstruksjonen skulle bli noe "kontrolltårn". Opprinnelig var det deler av et gedigent ankerfeste tiltenkt luftskipene. Disse var planlagt å ha sin rute over polstrøkene - med bunkring (refueling) på Værnes. Men dette ble det aldri noe av. En del av nevnte ankerfeste ble da benyttet som en plattform for semaforering, hvorpå en flygerfernik tok plass og utøvde datidens flygekontroll, lenge før Davis i St.Louis, Missouri - ble regnet som verdens første flygeleder. Konstruksjonen er avbildet sammen med flyveavdelingens fly utenfor den første reelle hangaren (bygd i 1920) - men trolig kom ikke "kontrolltårnet" i regulert bruk før ut på 30-tallet. I 1927 vedtok Stortinget at Nordenfjelske flyveavdeling skulle flyttes til Rinnleiret (Verdal). Nå ble heller ikke det noen realitet grunnet depresjonen. I så fall ville kanskje en flytting kunne ha ført til at Værnes aldri hadde blitt noen sentral flyplass for Trøndelag.



Kontrolltårn nr. 2 1940 - 1975

Denne bygningen er oppsatt i 1939/1940, og var nesten ferdig da tyskerne overtok flyplassen. Bygningen ble ikke truffet av RAF under krigshandlingene, men fikk likevel hard medfart. Tyskerne monterte en stor luftvernkanon på taket. Under bruk av denne oppstod det sprekker og andre skader. Dette medførte at bygningen i flere år fremover ble plaget av lekkasjer. Det er et under at tårnet ikke ble mer skadet enn i form av noen bombesplinter, tatt i betraktning at den kjempestore betonghangaren fra 1933, som stod kun 10 m lengre vest - ble fullstendig ødelagt etter et bombetreff.



Da tyskerne kapitulerte, ble tårnbygningen drevet av engelskmennene (RAF) frem til midtsommers 1945. I denne korte perioden ble kontrolltårnet betjent av sersjanter med flygerutdannelse, og med flygerfernik Halvar Gabrielsen som sjef. Avdøde Gabrielsen ble i henhold til hans familie utsatt for sterke påkjenninger over Frankrike under krigen. Straks etter at freden kom "ørket han ikke tanken på å fly", og ble med tilbake til England på et av de

aller første flygelederkursene. Straks etter utsjekk som flygeleder sluttet han. Han kom seg på en måte ikke ”vekk”, og ofret resten av sitt liv til vanskeligstilte barn.

Utpå sensommeren 1945 overtok norske militære kontrolltårnet på Værnes, blant annet med fenrik Nils Hornes som sambandssjef. Senere ble Hornes flygeleder, og gikk av med pensjon ved Gardermoen kontrolltårn i 1982. Nils Hornes er trolig den flygelederen i Norge som har flest norske og utenlandske utmerkelser for sin krigsinnsats.



Blant de første som vendte tilbake til Norge etter endt flygelederutdannelse, var Carl Tor Norløff og Bjarne Djupvik. De ankom Værnes den 5.april 1946. Ti dager senere, den 15.april, ble sivil sikringstjeneste på Værnes formelt etablert, som: Flygekontrollen Værnes – distriktskontrollen 3, hvis oppgave var å styre flyaktiviteten på Værnes og kontrollere luftrommet over Midt-Norge. Sjøhavnen i Hommelvik var også deres ansvar, og en person dro ut dit når det skulle lande fly der. 15.april 1946 må regnes som fødselsdato både for Værnes kontrolltårn (TWR) og Trondheim kontrollsentral (ACC). Sistnevnte enhet i andre etasjen i bygningen.

Tårnkabin ble bygd på toppen av bygningen før jul i 1955, hvori tårnkontrolltjenesten ble ivaretatt, mens områdekontrollen ble værende nede. Dermed var fysisk sett splittelsen et faktum mellom TWR og ACC fra 1.januar 1956, hvorpå personellet forble ved de respektive enheter, med visse unntak. Assistentene vekslet mellom TWR og ACC til oktober 1962.

Kontrolltårn nr. 3 1975 – 2004

Den 11.juni 1975 flyttet sikringstjenesten inn i nytt bygg. Alle delene av flysikringstjenesten var med på flyttelasset: Værnes kontrolltårn, Trondheim kontrollsentral, Værnes aeradio, værtjenesten og flyredningsentralen. Åpningen av det nye kontrolltårnet ble feiret med rekesmørbrød, og første vakthavende i kontrolltårnet var flygeleder Oddbjørn Nielsen fra Stjørdal. I forbindelse med byggingen av nytt sikringsbygg, ble det skilt ut en egen sivil del av flyplassen. Innvendig har kontrolltårn nr.3 vært under konstant omstrukturering, hvor både operative posisjoner og støttefunksjoner har flyttet litt att og fram. Et nytt tidsskille ved lufthaven kom også i forbindelse med åpningen av ny terminal i 1994.





Tårn 3: 1994 - 2005

Kontrolltårn nr. 4 2005 –

Når dette skrives og trykkes har det reist seg et nytt kontrolltårn på Værnes. Dersom det går etter planen skal det komme i operativ drift i løpet av 2005. Tårn nummer 3 vil bli revet, mens skjebnen til tårn nr.1 og 2 er usikker. Jeg anbefaler ulike ledelser å trø varsomt. Gi historien i seg selv en mulighet til å påvirke fremtiden for nevnte bygg.

Til slutt: Det har også vært 4 passasjerterminaler på Værnes, hvorav nr. 1 er revet. Den stod der driftsbygningen befinner seg i dag (hoved- og vaktport sivil side). Der stod også hangar 1. Terminal nr.2 er søre del av dagens terminal B, og benyttes av cateringfirma, posten og AVINOR's konferansesenter. Terminal nr. 3 er i dag største parten av terminal B fra 1982. Og terminal nr.4 ligger der den ligger som en skinnende trang linjal.

Trondheim Lufthavns historie og Lufttrafikkjenesten historie på Værnes forefinnes detaljert i kontrolltårnets Scrapbook.



Tårn 4: 2005 - ?