

## 1952 SAS sin virksomhet i Trøndelag før Værnes

Ballongferden i 1870 var en av de største sensasjoner på norsk jord, da Paul Rolier og Leon Bezier skulle overvåke tyske stillinger utenfor Paris, men havnet på Lifjell i Telemark. Den svenske baronen Carl Cederstrøm tirret nordmennene på Etterstad i 1910, og da svenskene truet med å komme tilbake og kaste appelsiner på Akershus festning, ble grunnlaget lagt for den første nordmannen på vingene i Norge, premiereløytnant Hans Fleicher Dons, den 1. juni 1912. Den første sivile norske flygeren i Norge var trolig ingeniør Christian Lie. Så har vi Trygve Gran i 1914, Roald Amundsen med det første norske sivile flysertifikatet og så videre.

I 1913 ble det første norskbygde flyet ferdig. Å bygge fly den gangen var i og for seg ikke så vanskelig som i dag. Konstruksjonen var ganske enkel, men så var det desto mer farlig å fly. Under første verdenskrig var det utrolig nok 2 fabrikker i Norge som produserte fly, en for hæren og en for marinen. Danmark var først ute kommersielt. Det Danske Luftfartsselskap (DDL) ble startet allerede i 1918/1919, og er trolig det eldste luftfartsselskapet i Europa. Norge forsøkte også med Det Norske Luftfartsrederi, med en startkapital på 3,3 millioner. Selskapet kjøpte fly med tanke på ruten Stavanger - Bergen. Men det ble med kun åpningsturen, og selskapet ble avviklet etter to år. Det heter seg at den første postflygingen ble foretatt mellom Oslo og Stavanger, da nystartede Bondepartiets hovedorgan "Nationen", ble sendt som flypost til Norges Bondelags landsmøte i Stavanger. Med tanke på hvem som var først, bør en nok minne om at feltpostmesteren på Værnes den 7. mai 1914 sendte post med fly (Olav Tryggvassøn) til postmester Bryn i Trondheim. Dessverre gikk ikke alt som planlagt for flyger Thaulov. Han måtte nødlande utenfor byen, og posten gikk trolig videre med hest.



*Dandringham "Bamse Brakar" (LN-IAU), Junker 52 "Askeladden" (LN-KAF) og ute på fjorden ligger "Jutulen".*

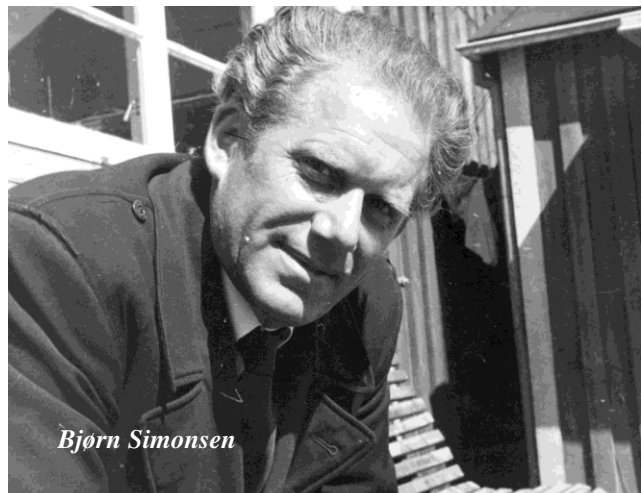
Slik kunne vi poengtert luftfartsmessige milepæler i Norge, men peiler oss raskt inn på sivil flyging. I 1927 åpnet Lufthansa sin sjøflyrute fra København til Oslo, med Dornier og dels med Ju52 på flottører. Flyreisen kunne ta 8 timer og kostet kr 158.- Samme året ble Det

Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) stiftet av Arnold Ræstad. Selskapet kom vel aldri i lufta, og i 1933 kjøper Fred Olsen selskapet. Den 18. juni 1934 begynner Widerøe sine regulære ruter, nærmest som en postrute mellom Oslo og Haugesund. I 1934 ble Det Norske Luftfartsselskap Fred Olsen & Bergersen A/S dannet, og fikk av myndighetene enekonsesjon (monopol) i 1935. DNL åpnet den 11. juni 1935 rute mellom Oslo og Bergen med fem mellomlandinger på Sør- og Vestlandet. Det er også i 1935 at den første landsplanen for anlegg av flyplasser kommer, med en bevilgning på 1 ¼ mill kroner over statsbudsjettet.

DNL startet med ruteflyging med sjøfly fra Ilsvika og Jonsvatnet i 1937, og må sies å være i full sving med sine ruter da krigen kom. I 1943 ble Norges Luftfartsstyre opprettet av regjeringen i London. Fra frigjøringen og frem til nyttår var det Norges Luftfartsstyre som drev de halvmilitære rutene mellom Norge og kontinentet. I februar 1946 la regjeringen frem en innstilling som foreslo at sivil luftfart skulle utøves av et privat selskap under statlig kontroll. Det nye DNL fikk således et klart oppdrag fra Stortinget og Regjeringen om å hevde Norges internasjonale luftfartsinteresser. Den 1. mars 1946 møttes en håndfull mennesker på et kontor på Fridjof Nansens plass i Oslo. En måned senere ble den første regulære flyruten innen DNL åpnet mellom Oslo og København. Den 8. april åpnet de rute til Stavanger og London. Den 26. mai ble ruten til Nord-Norge iverksatt.

I 1946 ble en forløper til dagens SAS etablert gjennom OSAS (overseas), hvor DNL gikk inn. I 1948 kom det tilsvarende for Europa, ESAS - mens dagens SAS ble en realitet i 1951, og DNL opphørte gjennom et konsortium underlagt myndighetene i de tre skandinaviske landene. Tross dette regner SAS av i dag seg som en 63-åring (2009).

Før krigen ble Jonsvatnet brukt som flyhavn for Trondheim. Trondheim kommune satte opp et lite ekspedisjonsbygg, samt en bryggeanordning. Det var tyskerne som virkelig utnyttet Jonsvatnet i april dagene 1940, før isen gikk i oppløsning den 22. april. Etter frigjøringen ble det straks satt inn militære transportfly mellom Oslo og Trondheim. Jonsvatnet ble funnet for lite for flytypene Sunderland og Catalina, slik at den forhenværende tyske flyhavna i Ilsvika ble tatt i bruk. Men Ilsvika var meget utsatt ved nordlig vær. En kommisjon fra Oslo, bestående av folk fra departementet og Norges Luftfartsstyre kom før sommersesongen 1946 til Trondheim. Etter befaring av Ilsvika og Hommelvika ble det bestemt at Ilsvika skulle benyttes, med Jonsvatnet som alternativ. Ilsvika var i 1946 militært område underlagt Luftkommando Trøndelag. Fra før av var det i Ilsvika en flytebrygge med skråbedding. Da det var nødvendig med to brygger, gikk Trondheim havnevesen i gang med en betydelig utvidelse. Flyekspedisjonen ble innredet i ei brakke som den engelske og norske militærtransportflygingen hadde benyttet i 1945. Dessuten fikk tekniske tjenester innredet et kombinert verksted- og lagerrom. For værtjenesten ble det skaffet plass ved siden av flyekspedisjonen. Båttjenesten ble besørget av de militære. Oppe på Jonsvatnet ble den gamle flyekspedisjonen og bryggen samtidig rustet opp. Det tekniske vedlikeholdet av flyene skulle nemlig foregå på Jonsvatnet, hvor det derfor ble innredet et verksted og et lager i et gammelt båtnaust. Værnes hadde lite flyging på den tiden. Fra 1. august 1946 til 31. juli 1947 ble det kun foretatt 1 221 landinger og 1 205 avganger.



Trafikken var ujevn. I september var det 251 landinger mens det i desember var 25 landinger.

Bookingen ble besørget av NFDS (Nordenfjelske Dampskipsselskap), og tilbringertjenesten ble utført av Vinje Vognmannsforretning. Bussen gikk fra NFDS, via Britannia hotell til Ilsvika. Tilbringertiden var satt til 40 minutter. Bussene var i samme farger: grå og røde. Flyruten startet den 27. mai med en Ju52, og ble fløyet annenhver dag frem til 15. juli. Fra denne datoen ble det fløyet hver virkedag frem til 10. oktober. Regulariteten var meget god når en ser bort i fra de siste ti dager da det satte inn med elendig vær. Ruten som ble fløyet var Trondheim - Tromsø, med følgende anløpsteder: Brønnøysund, Sandnessjøen, Bodø, Svolvær, Narvik og Harstad. Trafikkpersonellet bestod av stasjonssjef B. Simonsen og trafikkassistentene Slotsvik, J.W Rolfsen og R. Hoff. Senere utpå sesongen kom C. F. Dons og to bagasjegutter (stuere). Dessuten tjenestegjorde trafikkassistentene Henriksen og Krantz fra Bergen en kortere tid. Den tekniske delen på Jonsvatnet ble ledet av mekaniker A. S. Andersen. For å kunne klare hurtige forflytninger mellom Ilsvika og Jonsvatnet fikk avdelingen anledning til å kjøpe en bil. Dette ble en forhenværende tysk krigsvogn.



Det var planer om å starte en landflyrute mellom Oslo og Trondheim fra høsten 1946, slik at det ble bestemt at påfølgende år (1947) skulle flygingen foregå fra Hommelvik. Ei ny havn, med nødvendige bygninger skulle anlegges ved Grønberg, like nord for Hommelvik Verft og Støperi. På grunn av en heftig tautrekking mellom Trondheim og Malvik kommuner, ble det snart klart at det nye anlegget ikke ville bli ferdig til sesongens begynnelse 1947. Når en her bruker ordet "sesong", henspeler det på det faktum at flyging kun foregikk sommerhalvåret. Det gjaldt hurtigst mulig å få i stand en provisorisk flyhavn som kunne gjøre nytte til det permanente anlegget ble ferdig. I ettertid ser en klart at det var her det sviktet. SAS presset på. Myndighetene var sendrektige. Likevel ble virksomheten iverksatt. Dette ble trolig til fordel for senere Værnes, på bekostning av Hommelvik, Lade og Heimdal.

Ved inngangen til 1947 ble det bestemt at Malvik kommune skulle bygge den nye flyhavna. Men Malvik alene så seg ikke råd til et så stort økonomisk løft, og allierte seg med A/S Djupvasskaia i Hommelvik. Det var på dette selskapets grunn de nødvendige bygninger ble satt opp, og det var A/S Djupvasskaia som var utøvende entreprenør gjennom sitt datterselskap A/S Betongbygg. Malvik kommune kom i bakgrunnen. Da det hele skulle være et provisorisk anlegg, ble det utført på den for kommunens billigste måte, men som likevel tilfredsstilte rimelige krav. Ei flytebrygge med skråbedding for motorbåtene ble lagt ut. Et ekspedisjonshus på 10 x 7 m ble oppført med kombinert venterom, samt to små kontorer og et

toalett. Likeledes kom det opp et skur for båtfolkene. Nytt av året var eget bookingkontor med fjernskriver, som ble innredet i et rom på loftet i NFDS sin bygning i Trondheim. Tilbringertjenesten ble gitt til A/S Busstrafikk, som var en sammenslutning av de største busselskapene i byen. Tilbringerbussene hadde NFDS som utgangspunkt og stoppet ikke noen steder på veien til flyhavna i Hommelvik. Tilbringertiden var 70 minutter.

DNL anskaffet tre store firemotors flybåter av typen Sandringham, som var litt større enn Skymasterflyene som ble benyttet over Atlanteren. Flyene ble bygd i Irland, hvor norske ingeniører samarbeidet med de engelske konstruktørene. Dette ble de første fly i verden med et enkelt radarsystem. Ekspedisjonsforholdene var nokså vanskelige med 2 fly av Sandringhams størrelse samtidig i havna. Sandringham tok 37 passasjerer, mens Junkeren tok kun 15 pax. Det kunne være riktig ille på regnværsdager når ca. 75 passasjerer, pluss to flybesetninger skulle søke ly. Det var nemlig forbudt å være om bord i flyene under fylling av drivstoff. Savnet av en restaurant eller et større venterom var stort. Men en trøstet seg med at forholdene i alle fall til neste år ville bli bedre når den nye havna ved Grønberg skulle tas i bruk. Ja, de skulle bare ha visst! Ekspedisjonsbygningen var, ifølge Simonsen - som ei dukkestue. Stasjonsområdet var ei maurtue, hvorpå det var meget vanskelig å holde kontakt med passasjerene uten noe høytaleranlegg. Etter hvert fikk DNL til en ordning med A/S Djupvasskaia, som kjøpte inn et høytaleranlegg i slutten av juli. Anlegget kostet kr 1 400.- og DNL ble avkrevd ei leie på kr 40.- pr. mnd. Det største problemet var likevel all anleggsvirksomheten på kaia, samt fullt av midlertidige parkerte jernbanevogner som sperret alt som het utsikt. Flere ganger ble DNL regelrett murt inne av plankestabler, sementhauger, stein og annet. Jernbanevogner hindret ofte gangveien til flytebrygga.

Ruten ble fløyet i 1947 fra 2. juni til 16. september, og meningen var at det skulle flys alle hverdager, men på grunn av Kvitebjørns havari ble det kun fløyet annenhver dag fra denne datoen. Dessuten ble Sandnessjøen sløyfet fra samme dato. Anløpsstedene var fra starten i Stavanger: Bergen, Oslo, Trondheim, Brønnøysund, Sandnessjøen annen hver dag, Bodø, Harstad til Tromsø. I 1947 reiste omkring 3 500 passasjer over sjøflyhavna i Hommelvik. Trafikkpersonellet i Hommelvika var: stasjonssjef B. Simonsen, vaktsjef J. W.



Rolfen, trafikkassistentene R. Hoff, O. Torp, K. Pleym Pedersen og fire bagasjegutter. Kaptein Aanestad var flyklarerer og *briefet* besetningene, da det ikke var meteorologisk tjeneste i Hommelvik. Dessuten hadde DNL to båtmenn. - Kvitebjørnulykken inntraff den 28. august 1947 da Det Norske Luftfartsselskaps sjøfly «Kvitebjørn» i tett tåke traff fjellveggen rett ovenfor Urklubben i Lødingsfjellet ved Lødingen, lengst sør i Tjeldsundet. Flyet var av typen Short Sandringham (reg. LN-IAV). Flybåten var på vei fra Tromsø, via Harstad til Bodø. Samtlige 35 ombord omkom i dette som til da var Norges største flyulykke. Ombord var det 28 passasjerer (derav en amerikaner og to tsjekkiske statsborgere), samt et mannskap på sju.

Bookingen var et kapittel for seg selv. Kommunikasjonen med Oslo var bokstavelig talt heller dårlig, og DNL i Hommelvik visste ikke alltid hvor mange seter de kunne disponere. Stasjonssjef Simonsen skrev i en rapport at de flere ganger ikke var klar over hvor passasjerene var. Ansatte kunne stå på kaia og rope på Hansen og Olsen gjentatte ganger.

Vanligvis satt de i flyet. De berømte SAF billettene skapte mye bryderi. Det var passasjerer uten fast plass. Slike reisende nektet ofte å forlate flyet, og problemer med overbooking var stor. Opp i alt dette må en også forstå at telefonsamtaler på den tiden var avhengig av linjer via en rekke sentralbord. Og det var ganske så mange telefoner som måtte gjennomføres, blant annet ovenfor flygekontrollen og værtjenesten. En måtte stå i kø og vente på ledig telefonlinje. Telefonnummeret til DNL på Værnes var Stjørdal telefonsentral nr.99. I Hommelvik var det telefonnummer 156. Etter hvert kom det enkelte direktelinjer.

Bagasjeguttene (stuere) var et sørgelig syn. På mange måter var de avdelingens ansikt utad. Til å begynne med var det en lurvegjøng. Da det omsider ble bestemt at de skulle få uniformer, luer og merker - ble det innkjøpt noen kjeledresser som dessverre ikke holdt mål. De ble fortsatt noe lurvete.

Høsten 1947 ble det bestemt på nytt at det skulle opprettes en landflyrute mellom Oslo og Trondheim (Værnes). De nødvendige ekspedisjonslokaler ble innredet i ei tyskerbrakke som DNL tidligere hadde fått låne av den militære stasjonssjefen på Værnes, og benyttet ved tilfeldige flygninger. Lokalene ble pusset opp, men kun det mest nødvendige ble gjort - og knapt det, da Samferdselsdepartementet ikke ville gå til større uttelling før det var sikkert at det ble kontinuerlige sivile flygninger på Værnes. Ruten ble iverksatt, og ble fløyet alle hverdager fra 17. september til 17. april 1948. Belegget var heller dårlig, og været var ofte årsak til innstillinger. Det var dårlig med avisningsutstyr. Trafikkpersonellet på Værnes den vinteren bestod av vaktstef J. W. Rolfsen og trafikkassistent R. Hoff, samt to bagasjegutter (stuere). Båtmennene Rønning og Tiller tjenestegjorde som hjelpemannskap på Værnes så lenge ruten ble fløyet. Flyklararer var kaptein Aanestad.

Av forskjellige grunner ble det ikke noe av den planlagte nye flyhavna i 1947. En ble snart klar over at en også i 1948 måtte klare seg med den provisoriske havna, men med enkelte utvidelser og forbedringer. Foruten Stavanger - Tromsø, skulle det nå flys en rute Bergen - Trondheim alle hverdager. Det ble innredet eget briefing- og oppholdsrom for besetningene. Et pissoir ble bygd og andre mindre forbedringer utført. Den gamle flytebrygga "nektet" å gjøre tjeneste mer, og ei ny stor brygge i Y-form ble bygd. Den var så stor at den kunne ta imot to Sandringhamfly samtidig. Det ble også etablert en kiosk, hvor det ble anledning til å kjøpe forfriskninger, samt aviser og tidsskrifter. Kiosken ble drevet av det stedlig Samvirkelaget. Savnet av en liten restaurant i flyhavna var økende, da kaféene i Hommelvik ikke tilfredsstilte fordringene. Det ble en travel sommer, ofte med tre fly i havna samtidig. Været var selvsagt avgjørende, ikke bare for selve flygingen, men ved godt vær kunne en ta to fly inn til brygga på samme tid. For å lette tjenesten ble det lagt inn telefon fra skranken i ekspedisjonsbygget ned til brygga, foruten at høytaleranlegget ble forandret slik at det også kunne betjenes derfra.

Også i 1948 ble det fløyet en landrute mellom Oslo og Værnes. Det skjedde annenhver dag i perioden 22. juni til 7. august. Tilbringertiden var satt til 75 minutter. Den 19. april det året startet sjøflyruten igjen. Den ble fløyet annenhver dag frem til 23. oktober. I beste sommertiden mellom 4. mai og 11. september ble ruten fløyet hver dag. Det var meningen at ruten skulle flys videre utover høsten, men grunnet ulykka med Bukken Bruse måtte den planen forandres (se bind 2 - side 171). Anløpsstedene dette året var Stavanger, Bergen, Oslo, Trondheim, Bodø, Harstad og Tromsø. Ruten Bergen - Trondheim ble innstilt den 2. oktober. Regulariteten var dårlig de siste ukene grunnet elendig vær på Vestlandet. A/S Busstrafikk hadde tilbringertjenesten også i 1948. Fra 1. august dette året fikk avdelingen i Hommelvik sin meget omtalte og etterlengtede stasjonsvogn, som viste seg å være en liten buss. De hadde



da i over ett år slitt med en skrøpelig 7-seter (U-7414) som stadig var på verksted. Den nye bilen/bussen ble straks satt inn i tilbringertjenesten og sparte DNL for ca. halvparten av de utgifter man hadde hatt tidligere.

Trafikkpersonellet i 1948 var stasjonssjef B. Simonsen og vaksjef J. W. Rolfsen. Sistnevnte hadde ansvaret for den nye flytebryggen og ombyggingen av ekspedisjonsbygget, da Simonsen var syk og ikke kom til Hommelvik før i slutten av april.

Trafikkassistenter var R. Hoff, O. Torp,

K. Pleym Pedersen og dessuten A. Rønning som var ansatt for sommersesongen. C. F. Dons som var sykmeldt i Trondheim etter et alvorlig uhell på Gardermoen, kom ofte ut til Hommelvik og hjalp til. Det var i alt fem bagasjegutter (stuere), hvorav den eldste også tjenestegjorde som båtmann. Fra Oslo ble det sendt opp en fast sjåfør til stasjonsvogna. Foruten de faste båtmennene Rønning og Tiller, hadde tekniske tjenester dette året stasjonert mekaniker Fidjeland i Hommelvik. Flyklararer var kaptein Aanestad, som nå var innkalt til Luftforsvaret, men fikk fri fra sin militære tjeneste den tid det tok å *briefe* besetningene i Hommelvik. DNL måtte hente værkart på Værnes, da værvarslingssjefen hadde nektet meteorologene å reise ut til Hommelvik. Men vi ser av en rapport fra 1948 at de øynet en mulighet til å få til et bedre samarbeid siden: "...værvarslingssjefen nå har fått en stilling i



*f.v: Bjørn Tiller, Ingolf Barstad, Ola Torp, Bjørn Simonsen, Ragnar Hoff, Fidjeland, Klaus Pedersen, Løvås, C. F. Dons, J. W. Rolfsen*

USA...". I 1949 ble meteorologen kjørt til Hommelvik med bil stilt til disposisjon enten fra Lufttrafikkleidelsen (tårnet) eller Telegrafverket (FNT). Ved landing i Skogn fulgte meteorologen med i første buss. Det var kommunens båt som foretok "sweepingen" av landingsfeltene, og fraktet passasjerer og last når flyene lå i bøye. Det var installert en VHF i denne båten, og båtmannen var stadig i kontakt med flyene under start og landing. DNL hadde selv en servicemotorbåt i Hommelvik. Forholdet til drivtømmer var selvsagt stadig i søkelyset. I 1949 klager DNL på kioskdirften, og på den generelle underbringelsen både for passasjerer og ansatte. Et problem som stadig gikk igjen var oppbevaringen av lett bedervelige saker, som blomster og tomater. Det ble fortalt at de ikke hadde noe annet valg enn å sette alle blomstene i vann, slik at kontorer og området så ute som Edens Have.

Skogn var reservehavn for Hommelvik fra 1949. Før denne kom i bruk ble Hommelvik det året overfløyet 7 ganger. I 1950 ble det foretatt 8 landinger i Holsandbukta i Skogn. Kun en gang det året kunne ikke DNL/SAS lande verken i Hommelvik eller Skogn. Ved forsinkelser fikk passasjerene i Skogn komme inn til fru Alstad som bodde like ved brygga. Her vanket det ofte kaffe og kaker. Likevel kunne ventetiden, tilbringertjeneste etc. være lang. To ganger måtte passasjerene overnatte på Backlund Hotell i Levanger. Ble ventingen en belastning? Ble treneringen av Værnes en belastning? Det er et faktum at passasjerbelegget for DNL/SAS i 1949 sank med 20 % på innlandet. Billettprisene var ganske høye, og flyulykkene sist på 40-tallet kan vel forklare litt.

Da stasjonssjef Simonsen skulle gjøre opp en liten status etter 1948-sesongen hva gjaldt sivil ruteflyging til og fra Trondheim, streifet tankene alle de som i større eller mindre grad hadde hjulpet til og gjort vanskelighetene mindre. Uten forkleinelse for noen nevnte han aller først NFDS sin utrettelige passasjersjef J. Scott-Isachsen. Han gikk for øvrig igjen gjennom flere år som selv krumtappen i hele systemet. Dessuten: sekretær Johnsen og driftsingeniør M. Langballe. Enn videre ble Luftkommando Trøndelag nevnt med oberstløytnantene O. Bull, T. Diesen og R. Thommesen, samt stabssjef major Thorendal. Sjøforsvarskommando Trøndelag med sin sjef, den gamle marineflyger S. Brun, orlogskapteinene Voltersvik og Bakken. Trondheim kommune representert ved forhenværende fylkesmann Skjaanes, rådmann Ræder og forhenværende statsingeniør Thesen. Hommelvik kommune ved ordfører Kalset. A/S Betongbygg og A/S Djupvasskaia ved herrene direktør Muring, sakfører Birch-Aune og disponent Dyrkoren. Norske Shell ved disponent Malmgren. Norsk Brændselsolje ved disponent Holst. Dessuten selvsagt alle ansatte ved avdelingen som gjennom sommersesongene var "gift med DNL". Men lønnen stod nok dessverre ikke i forhold til personellens ytelser i de lange arbeidsdager, da man ofte og uventet måtte kansellere sine private planer for fritiden.

Forholdet til pressen var ikke alltid godt til å begynne med. Simonsen avla rapport om at spesielt en avis var "litt hatsk". Forholdet ble etter hvert bedre, og lokalavdelingen av DNL skrev i 1949 "...mener at SAS/DNL kan være mer gavemild når det gjelder å gi pressefolk fribilletter. En har det mangedoblet igjen og det er billig reklame...". Hvordan dette vil oppfattes i dag, skal undertegnede ikke kommentere.

I 1950 presset lokalavdelingen på for å hindre at Lade skulle legges ned og bebygges med hus. SAS og Luftfartsdirektoratet (AVINOR) mente at Værnes aldri ville kunne bli en tilfredsstillende flyplass for Trondheim og Trøndelag. I 1951 ble



Johan Bidtnes (kildesamler)

ekspedisjonslokalene i Hommelvik pusset opp. Kioskdriften ble overtatt av Narvesen. SAS måtte benytte Skogn 7 ganger dette året, samt Vestlandske Luftfartsselskap benyttet Skogn 3 ganger. Det var kun en ”handling” på selve Værnes i 1951. Det gjaldt et islandsk fly som kom med det islandske fotballandslaget. I 1952 flytter SAS til Værnes, og Klæburuten overtar tilbringertjenesten. Personellet på Værnes ble: en stasjonssjef, 2 trafikkassistenter, bookingassistent, stasjonsmekaniker, 2 stuere og ei dame til kombinert cabinservice og vaskehjelp, totalt: 8 stk.

Det var ikke alltid like enkelt å bruke Trondheimsfjorden. I forbindelse med en tentativ avgang, ble det nok i lengste laget hva gjaldt en taksetur for å etablere en avgangsmulighet. Det var selvsagt om å gjøre å finne et sted der sjøen var rolig. En Sandringham takset fra Hommelvik til Tautra. Men sjøen var like ille der, og de måtte gi opp - og takse tilbake. Turen tok nærmere fire timer, og mange ble virkelige sjøsyke og spydde noe alldeles.



*SAS ankommer Værnes i 1952 og tar i bruk denne ”terminalen”*