

Som mobilt luftkastel førte bussen Victoria til Thisted Lufthavn

Chr. P. Fogtmann

I de højere luftlag over fugleflugtslinjen Sennels-Maribo fødtes i 1968 en højtflyvende idé, der i 1970 blev virkelig gjort af stædige humlebier.

Året 1968 er indført i historien som tidspunkt for et hovedløst studentoprør mod forstenede professorer, men i Thy hører året snarere sammen med stadig mere omfattende bestræbelser for at bringe det forblæste nordvest med i en erhvervsmæssig udvikling, som var begyndt i Danmark allerede i halvtredserne, men kun meget langsomt bredte sig ud mod vest, nordvest og nord.

Til erhvervsmæssig udvikling hørte naturligvis gode trafikforbindelser, - men de udviklede sig negativt for Thy. DFDS stoppede passagerfarten på Aalborg og Århus, privatbanerne Fjerritslev-Aalborg blev nedlagt, og DSB var døv overfor ønsker om jernbane til Hanstholm, eventuelt sammen med en DSB-linie mellem Thisted og Aalborg. SAS havde fremgang, også i indenrigstrafikken, hvor selskabet havde koncession, men samlede sig om så få lufthavne som muligt. Århus, Aalborg, Karup og til nød Rønne var nok for SAS. Med økonomisk grundlag i lokale industrier blev der yderligere bygget lufthavne i Sønderborg (Danfoss) og Billund (Lego), men det skete afgjort ikke med SAS' gode vilje.



Kun indirekte var bussen Victoria opkaldt efter en diger britisk dronning. I London gik dens rute ud fra Victoria Street Station. Både i Lolland og i Thy fik den det landskabeligt kønere

Eneste lyspunkt for Thy var havnebyggeriet i Hanstholm, men endnu var der kun få, som drømte om en færgenhavn deroppe. Bare der kunne udvikle sig en god, stor fiskerihavn....

En forfløjen idé

Thisted Erhvervsråd havde efter stiftelse i 1961 og ansættelse af cand. jur. Mogens Bjerregaard som erhvervs- og turistchef arbejdet travlt med at skaffe mere industri og anden erhvervsmæssig udvikling til Thy, og under ledelse af rådets formand, direktør Knud Homann, blev arbejdet i tresserne uddelegeret til en række underudvalg, så man fik etableret en bred arbejdsfront med mange mennesker impliceret.

Et af disse underudvalg var Idé- og Kontaktudvalget, hvis formand var manufakturhandler Ejnar Søndergaard, og det fik undervejs den idé, at Thisted burde få fat på en

to-dækker-bus, som efter pensionering fra Londons bytrafik havde været clou på en britisk udstilling i København og derefter blev regnet for at være så udtjent, at transport tilbage til London ikke kunne svare sig. Den var solgt billigt og endt i Maribo, ejet og en tid brugt af Maribo Turistforening.

Idé- og kontaktudvalget fandt, at den gamle røde bus nu passende kunne køre rundt i og omkring Thisted som reklame for byen, mens turister kunne få en ekstra oplevelse ved at køre en tur i det transportable udkigstårn.

Udvalget vedtog at sende tre repræsentanter til Maribo for at se på bussen, der allerede havde fået navnet Victoria efter en velkendt britisk dronning. De tre var herreekviperingshandler Jørgen Mikkelsen, el-installatør H. M. Mortensen og fotohandler Jens Steffensen, og turen foregik i taxafly med Jens Steffensen som pilot. Thyboerne blev modtaget med sand lollandsk gæstfrihed, og de fik forevist bussen, der ikke havde det særligt godt på sine gamle dage. Det kunne ses, at den bl.a. havde tjent som hønsehus. Men motoren kunne starte, alt forfald kunne rettes op - og prisen var såmænd kun 7.000 kr. Det var ikke slemt i betragtning af, at thyboerne havde en forhåndsbevilling på nogle tusinde kroner fra Thisted Byråd.

Hen på aftenen - da alle sagførerkontorer og lignende havde lukket - blev købet besluttet, og parterne skrev slutseddel på en af middagsbordets papirservietter, - fordi der ikke var mere præsentabelt papir til rådighed. Servietten kom siden til at fungere som bilag for den kommunale bevilling og må være at finde i kommunens arkiv!



Fra venstre: Fritjof Østergaard, Jørgen Mikkelsen og Jens Steffensen

Så fløj thyboerne hjem - og de har vel været i en lidt løftet stemning. Ikke mindst Jørgen Mikkelsen var begejstret for taxaflyets nemme rejseform, og et sted i lufrummet over luftlinien mellem Lolland og Thy fremsatte han en forfløjen idé: Thisted bør da have en lufthavn!

Flyvepladsen ikke egnet

Thisted havde i forvejen en ret søgt flyveplads, som uden store foranstaltninger var anlagt på en mark ved Hundahlsbakke på vejen mellem Thisted og Sennels. Herfra drev Jens Steffensen et firma for taxaflyvning, og han havde indtryk af et både stort og voksende behov for lufttrafik på Thy. Han ønskede afgjort en lufthavn i Thy,

men fremhævede straks, at det altså ville koste. En asfalteret start- og landingsbane var kun en enkelt af mange nødvendigheder, og flyvepladsen i Sennels var ikke engang egnet. Der skulle nivelleres meget, før der kunne udlægges en asfalteret startbane, og arealet lå for nær Thisted by. Man skulle tænke på indflyvningslinierne.

Men ”ordet skaber, hvad det nævner”! Ideen om en lufthavn i Thy var nævnt, og den blev konkret, da Jørgen Mikkelsen, sekunderet af Jens Steffensen, forelagde den i Idé- og kontaktudvalget i oktober 1968. Her deltog Erhvervsrådets formand, Knud Homann, men han blev ikke uden videre grebet.

Han ville have mere fast grund under fødderne, før han forelagde noget i Erhvervsrådet, og det fik han på et nyt møde den 11. november 1968, da udvalget kunne se på et oplæg: Lidt tanker om flyvning i Thisted Amt. Det var navnlig baseret på oplysninger fra Jens Steffensen. Han kunne fortælle, at antallet af landinger i Sennels i hele 1966 var 6.182, og det tilsvarende tal for blot de ti måneder fra nytår til 1. november 1968 var 10.323. En statslig lufthavn kunne ikke tænkes på denne side århundredskiftet. Gik man til private løsninger, måtte man nok tænke på det flade og helt faste land ved Saarup syd for Hanstholm, som luftfartsinteresserede tidligere havde peget på. Omkostningerne ved etablering af en lufthavn på den gamle havbund blev nu løseligt opgjort til 1.450.000 kr.

Iøvrigt mener vi...

Udvalget blev så varmt interesseret i ideen, at et undersøgelsesudvalg blev nedsat: Jørgen Mikkelsen, Jens Steffensen og landinspektør Fritjof Østergaard. Og udvalgs mødet sluttede med en omskrivning af Cato: Iøvrigt mener vi, at vi bør have en lufthavn.

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.

Faktisk slog denne optimist-teori til: Når Thisted siden fik bl.a. Oticon og Coloplast, blev det begrundet med, at Nordvestjylland havde fået en lufthavn, og al anden aktivitet, der siden voksede op omkring industri, uddannelse og meget mere, havde tilsvarende interesse.

Den 12. december orienterede Knud Homann løseligt Erhvervsrådet om den nye idé - og den fængede. Flere kræfter blev mobiliseret, og mens undersøgelsesudvalget med udnyttelse af Fritjof Østergaards faglige viden nåede frem til et stykke gammel havbund ved Tved som bedste placering, søgtes 29. januar 1969 erfarne råd hos Cimber Air, der i Sønderborg drev en lufthavn af samme størrelse som den, der nu ønskedes i Thy.

Direktør Ingolf Nielsen i Cimber Air blev bedt om en prognose for en lufthavn i Thy, men svarede: - Prognoser? I skal da bare flyve!

Iøvrigt gav han en foreløbig driftsoversigt for det påtænkte anlæg, og derefter ”littede” det lille undersøgelsesudvalg. I løbet af bare tre weekender besøgte det alle landmænd, der havde jorder i det valgte område

ved Tved, og opnåede forholdsvis let en række betingede skøder, som ved effektivering ville betyde køb af ca. 40 hektarer for 324.000 kr.

Arealet ændredes siden en smule, og det samme gjaldt priserne, så den endelige købesum blev 306.700 kr. Under klargøring til entreprenørarbejde sørgede overingeniør Vind-Jensen fra A/S Phønix for bundundersøgelse og leverede et skitseprojekt.

De indblandede og medvirkende blev stadig mere overbeviste om, at den ønskede lufthavn skulle ligge på Bjerre Eng ved Tved: Den gamle havbund var næsten helt vandret, og den var fast. Klimaet i læ af klitplantagen var ideelt, fordi skove har den positive egenskab at ”æde havgus”, og indflyvningsvilkårene var de bedst tænkelige for en bane, der efter de fremherskende vindretninger var orienteret øst-vest. Området havde meget få nære naboer. Man kunne ikke dengang vide, at den drømte lufthavn skulle få Thisted og Hanstholm kommuner som ejere, og at den valgte placering rakte tværs over kommunegrænsen, som skulle trækkes 1. april 1970! Men sådan gik det.

En lettet jordsælger

Udvalget husker fra en af disse handeler et uvarslet besøg hos en landmand, der var i færd med at håndmalke. Da han så tre ukendte herrer, ensartet klædt i de mørkegrønne lodenfrakker, som var den tids udbredte mode, så han lidt urolig ud, og Fritjof Østergaard sagde i en beroligende tone: - Ja, De kan vel ikke gætte, hvem vi er. Manden så endnu engang på loden-uniformerne og svarede med et sidste tag i koens patter: - Jo, I er fra æ toldvæsen!

Da gæsterne hurtigt kunne berolige ham og nå til præsentation af både personer og ærinde, blev de tre inviteret indenfor, og ved et glas Kijafa blev der sluttet en hurtig handel. Jorden i Bjerre Eng var ikke ligefrem nogen pral værd som landbrugsjord, så mulighed for en salgssum kunne godt friste.

Den 11. marts fløj et udvalg på syv personer til Sønderborg, hvor Ingolf Nielsen foreviste ”sin” lufthavn og fortsatte den hjælpsomhed, han havde ydet fra første begyndelse og forøvrigt aldrig standsede.

Fuld kraft fremad

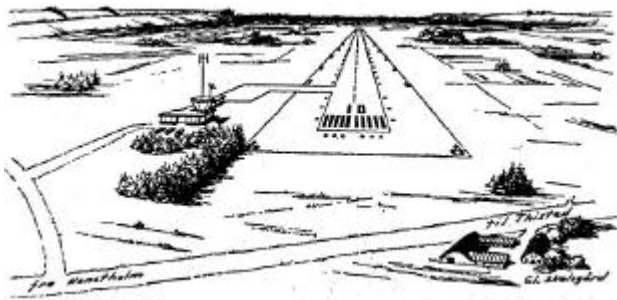
Den 13. marts 1969 forelagde Knud Homann de nu konkrete planer med et budget på 2 mill. kr. i Erhvervsrådets bestyrelse, og fortsatte bestræbelser blev besluttet, først med forsøg på at få støtte fra kommuner og amt. Amtmand Fl. Martensen-Larsen skulle straks kontaktes. Der nedsattes et egentligt lufthavnsudvalg med Knud Homann som formand.

Et brev til amtmanden afgik allerede 17. marts, og 2. april holdtes på amtsgården et møde, hvor lufthavnsudvalget blev modtaget af amtmanden, kontorchef Skaalum og amtsrådsmedlem Aksel Andersen. Der var afgjort positiv stemning, og Aksel Andersen sagde: - Nu har vi netop været til begravelse. (Thisted - Fjerritslevbanen). Så må vi da kende vor besøgstid og investere i fremtiden.

Den hurtige udvikling fortsatte. 2. april gav Landmandsbanken mod garanti fra kommuner og amt principielt tilsagn om en anlægskredit på 2 mill. kr., og dette beløb blev siden forhøjet i takt med projektets udvidelse.

”Lufthavnen er nøglen!”

Den 13. maj 1969 godkendte Erhvervsrådets bestyrelse enstemmigt en indstilling til Thisted Amt og de nordvestjyske kommuner. Den var dateret 9. maj og sluttede med ordene: Lufthavnen er nøglen til landsdelen. Vi anmoder derfor om velvillig behandling og hurtigt vedtagelse, så projektet kan påbegyndes senest 1. juli 1969. A/S Phønix havde udarbejdet komplet projekt med tegninger, kortmateriale og pristilbud, og det samlede overslag var gledet op på 2.198.573 kr. Lufthavnsudvalget foreslog, at amt og kommuner skulle eje den planlagte lufthavn via et andelsselskab.



Landingsbanen – første offentliggjorte skitse.

Samme dag blev Hanstholm Sogneråd orienteret ved et møde i Hanstholm, og den lokale presse fik for første gang oplysning om de store planer. Dagen efter gik nyheden også ud over TV Aktuelt.

16. maj søgtes luftfartsmyndighederne om godkendelse, og det skete uden nervøstet, for overingeniør Vind-Jensen havde under alle forberedelser haft kontakt til disse myndigheder og sørget for, at alle planer stemte med love og regler.

Vildsund i stedet for Tved?

Den 26. juni meddeltes i Erhvervsrådets bestyrelse, at Thisted og Hanstholms kommunalbestyrelser i princippet havde tiltrådt planerne, medens amtsrådet var forbeholdent med hensyn til placeringen. Nogle amtsrådsmedlemmer trak sydpå, og en placering nær Vildsund fandtes formålstjenlig.

Erhvervsrådets bestyrelse vedtog at få nedsat et etableringsudvalg med tre repræsentanter for Erhvervsrådet, tre fra Thisted Købstad, tre fra Hanstholm Kommune og tre fra Thisted Amtsråd. Knud Homann skulle være formand, og det skulle kun sidde, til lufthavnen var en realitet, så ansvar og drift kunne overdrages til en lufthavnsbestyrelse, men dets medlemmer var endnu ikke udpeget, da Thisted Amtsråd den 14. juli og igen 22. juli indkaldte det oprindelige lufthavnsudvalg til møder om placeringen.

Her forelagde Knud Homann en række oplysninger om sikkerhed, lufrum, støj, udvidelsesmuligheder, trafikopland til søsiden og så videre. Det var dels oplysninger, som var fremskaffet, mens man i sin tid fandt frem til at foreslå Tved, dels nye, som nu var skaffet af overingeniør Vind-Jensen, mens han som krævet undersøgte mulighederne for en placering mere i centrum af Thisted Amt og nærmere det forudsete Viborg-Thisted Amt.

Thisted Amtsråd vedtog derefter at godkende placeringen ved Tved, og lufthavnsstifterne betragter siden

den 22. juli 1969 som egentlig stiftelsesdag, fordi det var den dag, amt og kommuner enedes om placering og anlæg.

Lykkeligt uvidende om, at Thisted Kommune skulle have Indenrigsministeriets godkendelse af sin beslutning, før videre kunne foretages, bestilte Knud Homann straks entreprenørerne til at ”tage første spadestik”, og det skete en af de første dage i august, men borgmester Aksel Mikkelsen reagerede meget skarpt: - Jeg vil gøre Dem opmærksom på, hr. Homann, at De står som personligt ansvarlig for hele projektet og alle udgifter, indtil godkendelsen muligvis gives fra ministeriet!

”Privat” lufthavn

- Jeg var altså lufthavnsejer et stykke tid, men det tog jeg forholdsvis roligt, fordi jeg efterhånden troede fuldt og fast på sagen, sagde Knud Homann senere.

Optimismen blev ikke skuffet. Ministeriets godkendelse af Thisted Byråds disposition kom den 31. oktober, og Hanstholm Kommune opnåede den formelle godkendelse i Thisted Amtsråd. Imens var arbejdet i Tved gået videre, og det var et stort held, for vinteren 1969-70 blev streng og standsede i måneder alt udendørs arbejde. Lufthavnsejer Homann havde vundet et forspring, og ”måden” stemte jo egentlig meget godt med hele forløbet forud!

Nors-Tved Sogneråd havde godkendt placeringen allerede 26. juli, og luftfartsdirektoratet godkendte placeringen den 29. august. I september samledes etableringsudvalget for første gang, og dets medlemmer var:

Fra Thisted Amt amtsvejinspektør N.K.A. Sørensen, gårdejer Aksel Andersen, Sennels, konsulent Engelhart Jensen, Tødsø, og direktør Viggo Vestergaard, Doverodde.

Fra Thisted Byråd borgmester Aksel Mikkelsen, dommer Esther Søndergaard og formand Poul Borggaard.

Hanstholm Sogneråd: Sognerådsformand Niels Jensen og auktionsformand Christian Hansen.

Nors/Tved Sogneråd: Tømrermester Hartvig Johansen.

Thisted Erhvervsråd: Direktør Knud Homann, installatør H.M. Mortensen, bankdirektør Gunnar Schmidt og erhvervschef Mogens Bjerregaard.

Fra det afviklede lufthavnsudvalg: Landinspektør F. Østergaard, fotohandler Jens Steffensen og herreekviperingshandler Jørgen Mikkelsen.

Teknisk bistand: Direktør J. Villadsen og overingeniør G. Vind-Jensen, A/S Phønix, driftsleder A. Knakkegaard, stadsingeniør Aage Holm og kommuneingeniør L. Okkels.

Der blev nedsat ni underudvalg til varetagelse af specielle opgaver under etableringen.

Marint dynd under projektet?

26. september kom der urovækkende melding fra Tved om, at der under rørlægning af Storåen i Tved var konstateret marint dynd – dvs. et underjordisk tørvelag - i en dybde af ca. 5 meter. Phønix mente ikke, det var foruroligende, men på forslag fra amtsvejinspektøren blev der foretaget en geoteknisk undersøgelse, og ganske vist betød det økonomisk et blåt øje, men til gengæld blev dyndlaget konstateret tyndt og ufarligt.

28. oktober var der kontakt til Mærsk Air om beflyvning og eventuelt forpagtning.

Amtet ud af ledelsen

Fra Thisted Amt kom der 6. november 1969 en meddelelse om, at det i stedet for at indgå i en garantiforpligtelse ville yde et engangstilskud på 700.000 kr. Samtidig ville amtsrådets repræsentanter udtræde af etableringsudvalget bortset fra amtsvejinspektør N. K. A. Sørensen.

Det var, siger H. M. Mortensen nu med støtte alene i hukommelsen, de to amtsrådsmedlemmer Aksel Andersen, Sennels, og Thomas Lund, Hunstrup, der under de spegede forberedelser til en sammenslutning af Viborg og Thisted Amter fik ordnet, at en kapital, som Thisted Amt havde fået fri ved nedlæggelse af Fjerritslevbanen, blev overført til lufthavnsbyggeriet. Amtsrådsmedlemmerne i det gamle Viborg Amt så vel også nogle fordele i, at fremtidens midt-nordvestjyske amt derved blev fritaget for videre garantier!

Når "de små" selv vil

Om sin personlige holdning sagde den daværende amtmand Fl. Martensen-Larsen kort tid før 25 års jubilæet: - Jeg fandt, at ideen om en lufthavn mellem Thisted og Hanstholm var fin, og at beliggenheden måtte være den rette, fordi jeg forudså en færgerute til Norge.



Fra indvielsen: Prins Henrik hilser på stiftamtmand Fl. Martensen-Larsen, erhvervs- og turistchef Mogens Bjerregaard, Knud Homann og H. M. Mortensen.

Hvad angår amtets forhold til projektet, var jeg betænkelig ved, at amtsrådet blev involveret i rutens drift. Jeg foretrak en engangs-bevilling og var nok her påvirket af, at vi i Thisted Amt havde et smidigt og godt virkende rutebilnet, der fungerede uden tilskud, mens det københavnske busnet for den store og tætboende befolkning krævede stort offentligt tilskud. I Thisted Amt kunne små og fattige rutebilejere ved iver og flid klare alt selv - så kunne en præst eller en anden beskeden mand måske klare det samme i luften!

Den 14. november måtte lufthavnsprojektets økonomiudvalg desværre konstatere en overskridelse af det lagte budget fra 2,2 til 3 mill. kr., og mens kommunerne søgtes om ekstra bevilling, søgtes Landmandsbanken om øget kredit. Begge instanser godkendte uden kommentarer.

Skulle præsten flyve?

Den 8. december førtes en første forhandling med pastor Krogager og direktør Helgstrand om at lade Sterling Airways beflyve den planlagte nye lufthavn, og det interesserede stort i Thy, fordi både SAS og Mærsk forholdt sig noget trægt til planerne. Love og regler ville bare noget andet.

23. december holdtes licitation over lufthavnsbygning etc. Murermester Okkels Lindhardt og tømrermester K. B. Sørensen, begge Hanstholm, fik arbejdet i hovedentreprise for 386.558 kr.

Den 24. december blev det konstateret, at landingsbanen lå planeret og klar bortset fra asfaltering, der på grund af vintervejret måtte vente til foråret. Håbet om en færdiggørelse til maj 70 var bristet.

1. januar besluttede Hanstholm Sogneråd og Thisted Byråd sig for bortforpagtning fremfor kommunal drift af lufthavnen. Vedtægter for Thisted Lufthavn A.M.B.A. blev vedtaget i de to kommunalbestyrelser i februar, og i samme måned gik et "indvielsesudvalg" med Fritjof Østergaard som leder i arbejde for at gøre klar til indvielse 2. august. Kommunaldirektør Svend Rasmussen, Hanstholm, blev taget med i dette udvalg.

Den 5. marts holdtes et møde med pastor Krogager og direktør Helgstrand om forpagtning af lufthavnen. I samme måned besluttedes det, at en lufthavnsbestyrelse skulle have seks repræsentanter for Thisted og tre for Hanstholm, og 27. april, da der var gennemført kommunalreform og holdt kommunalvalg, konstituerede lufthavnsbestyrelsen sig med viceborgmester H. M. Mortensen, Thisted, som formand og borgmester Christian Hansen, Hanstholm, som næstformand.

Bestyrelsen tiltrådte en indstilling fra indvielsesudvalget om, at lufthavnen skulle indvies 13. september 1970.

Derefter fulgte en hektisk travl sommer: 4. juni underskrev bestyrelsen forpagtningskontrakt med Sterling Airways, 19. juni var der rejsegilde på lufthavnsbygningen og samtidig indstilling til trafikminister Ove Guldberg om, at Sterling Airways fik koncession på beflyvningen, 27. juli forelå fra Sterling Airways tilsagn om, at flyklarérer Mogens Klestrup i givet fald ville blive placeret i Tved, - og 24. august rejste et udvalg under ledelse af H. M. Mortensen til København for at få talt med trafikministeren om, hvem der egentlig skulle eller ville beflyve Thisted-Hanstholm.

Så længe varede det faktisk, før dette væsentlige spørgsmål blev klaret, - men på mødet i trafikministeriet kom diverse drømme og ønsker om "flybillet til samme pris som en 1. kl. billet hos DSB" ned på jorden.

Trafikminister Ove Guldberg indledte med at sige, at Thisted Lufthavn i alle tilfælde ville få sin luftrute, men indtil år 1985 havde SAS nu engang koncession på al ruteblyvning i Danmark, og Thisted kunne kun beflyves af et andet selskab, hvis SAS meldte fra.

Og det gjorde SAS ikke. En tre mands repræsentation med direktør Johannes Nielsen i spidsen var kaldt til ministeriet for at møde udvalget fra Thy, og direktøren begyndte efter præsentationen: - Kære venner fra Thy! Så er vi altså blevet lovformeligt gift med hinanden...

H. M. Mortensen replicerede: - Ja, får man ikke den, man elsker, må man jo elske den, man får!

Det blev da også til et absolut venskabeligt samarbejde, som siden videreførtes via Danair, og SAS ydede uvurderlig hjælp i Thisted Lufthavns startfase.

Men fra 24. august var alle forhåndsftaler med pastor Krogager faldet bort, og det var ikke populært i Thy, hvor mange havde følt sig fristet af Krogagers tilbud om charterpriser på flybilletterne.

- Regnede du nogensinde med at få den koncession, spurgte H. M. Mortensen engang senere pastor Krogager. - Nøh, svarede præsten. Men jeg mente, at jeg kunne skubbe lidt bagpå for jer. Og det har jeg forhåbentlig gjort.

27. august landede Ingolf Nielsen fra Cimber Air i den nye lufthavn, som han gav uforbeholden anerkendelse, og 28. august forhandlede en sidste gang med pastor Krogager og direktør Helgstrand om en forpagtningskontrakt, men - det løb var altså kørt.

Endnu et chok, men...

Umiddelbart før indvielsesdagen den 13. september fik Thisted Lufthavn et sidste chok, idet overingeniør Vind-Jensen fra Phønix ringede og sagde, at "forklædet", d.v.s. vendepladsen foran lufthavnsbygningen, var for lille til den store maskine, der før indvielsen skulle lande med alle de københavnske gæster!



Prins Henrik indviede Thisted Lufthavn den 13. september 1970. Borgmestrene Holger Visby, Thisted og Chr. Hansen, Hanstholm holdt den rød-hvide silkesnor, mens prinsens adjutant så til.

En udvidelse skulle ske straks, - og den kunne kun klares ved natarbejde.

- Hvad koster det? spurgte H. M.
- 400.000 kr.
- Vi gør det.

Dagen efter måtte H. M. Mortensen på rådhuset for at melde til borgmesteren om den helt nødvendige udgift, som nu skulle søges bevilget.

- Hvad koster det? spurgte borgmester Holger Visby.
- Kun små 400.000 kr.
- Og en ny formand, supplerede Visby.

H. M. Mortensen var dog alligevel stadig formand, da prins Henrik, som er uddannet pilot, den 13. september 1970 landede en rød Cesna i den nye lufthavn. Forud for prinsen ankom pastor Krogager, direktør Helgstrand med flere fra Sterling Airways i en Fokker Friendship F 27, SAS-delegationen i en Metropolitan, (som nu kunne vende på det dyrt udvidede "forklæde") - og mange flere flyvende gæster.

Prinsen indviede startbanen ved at overklippe et silkebånd med en guldsaks, som bragtes ned til ham med faldskærm. Bag prinsen stod Knud Homann med en reserve-guldsaks i lommen for det tilfælde, at faldskærmsudspringeren skulle lande for langt væk.

Men indvielsen forløb glat, overværet af 17.000 tilskuere, som fik en fantastisk flyveopvisning i tilgift til den nye trafikvej.

Og så begyndte Thisted Lufthavns første 25 bevægede år.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1995, side 9-18).