

SÅ VAR DET DÅ...

En artikel från Linjeflygs personaltidning VIOLIN nr 4 och 5 1971

Lars Lindström (AGHOY) minns och berättar om tiden före Linjeflyg, och fram till 10-års jubileet 1967.

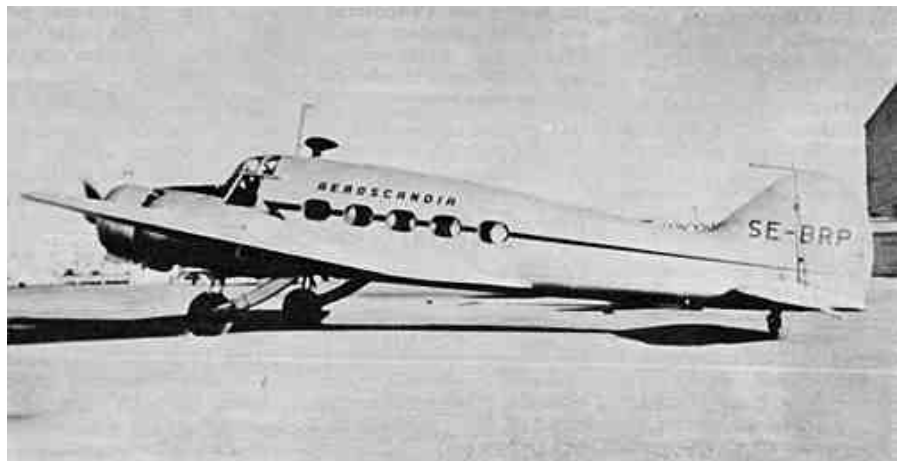
I flygkretsar är 21 år en lång tid, och så långt får man gå tillbaka för att nysta upp det fjortonåriga LINJEFLYGS historiska bakgrund.

I augusti 1950 bildades flygbolaget Aero Scandia av personal från det år 1948 nedlagda flygbolaget Skandinaviska Aero. Initiativtagaren var flygkaptenen Torvald Andersson, smått legendarisk, innehavare av Stockholms-Tidningens flygarbragdmedalj och fortfarande aktiv inom LIN. Som medhjälpare hade han bl. a. Sigurd Fränneby, även han kapten i LIN.

Flygbolaget Aero Scandia bytte 1951 namn, bl. a. beroende på att SAABs nya trafikflygplan hade döpts till "Scandia". Bolaget antog namnet Airtaco (Air Torvald Andersson Co), och dess två nyköpta flygplan av typ Avro Anson 1 målades i Airtacos mörkblå färg.

Flygplanen hade dessförinnan gjort trogen tjänst i Royal Air Force under andra världskriget. Avro Anson kallades bland flygfolk för "långryggen" - maskinen var 8-sitsig, dukklädd och utrustad med 2 st motorer av märket Armstrong Siddley Cheetah 16. Reservdelsförsörjningen fick ibland gå så till, att då "prylar" fattades, man helt sonika åkte utomlands och köpte en hel Avro Anson, vilken sedan flögs till Bromma och "kannibaliserades".

Airtaco hade inriktat sig på att ut från Bromma på förmiddagarna flyga Stockholms kvällstidningar och annan frakt. Därutöver flögs bl. a. blommor från Nizza. För att kunna klara av blomfrakter, fick man se sig om efter mer rymlig flygmateriel. Hösten 1951 levererades 2



Avro Anson

Lockheed maskiner - även dessa surplus från andra världskriget - den största en Lockheed 14 Hudson och den andra en äldre och mindre syster Lockheed 12.

Bland äventyr från den tiden kan följande nämnas:

Under en del av våren 1951 kunde tidningsflyget på grund av tjällossning ej som vanligt landa på ett gräsflygfält i Småland. Man slog sina kloka huvuden ihop och kom fram till att tidningsbuntarna skulle läggas i säckar och kastas ut från planet över flygplatsen. Resultatet blev fatalt! Då piloten och mekanikern återkom till Bromma, hade Småland hört av sig - en av säckarna hade gått igenom ett svinhus, där en sugga fått ta emot lasten för vidare befordran.



Lockheed Lodestar

Tidnings- och fraktflyget blev en succé, nya tidningslinjer öppnades, och på Kronobergshed anlade Airtaco tom ett eget flygfält för tidningsflygningarna. Utvecklingen krävde flera flygplan, och i snabb följd levererades ytterligare plan av typ Lockheed 12 och introducerades Lockheed 18 Lodestar. Flygplanen köptes från flera håll i världen. Ett av inköpen gick så till, att Airtaco köpte en DC-3a, som sedan byttes i Finland mot en Lockheed Lodestar.

År 1955 var det tid för Airtaco att se sig om efter en DC-3 för egen räkning. Detta första flygplan anskaffades i Paris och hade ett spännande förflutet:

- byggt 1942 i USA och i US Air Force under andra världskriget.
- 1947-1954 i Cie Air Algerie
- 1955 i Cie Air Transport Indochine och under denna tid med öm evakueringen av Dien-Bien-Phu i samband med Indokina-kriget
- Airtaco övertog flygplanet och flög det i sina färger, tills LINJEFLYG bildades 1957. Då försåldes DC-3an till det Etiopiska flygvapnet, där den troligen fortfarande gör tjänst.

Under åren 1956-1957 tillfördes Airtaco ytterligare 3 st DC-3, vilka i viss mån ersatte Lockheed 12. En flygning, som Airtaco utförde den 31 oktober 1956 har gått till historien. Kapten Torvald Andersson flög in läkemedel till Budapest i samband med Ungernrevolten. Då allt lossats, och Lockheed Lodestar startade, höll ryska trupper på att inta flygplatsen. Airtacos flygplan var den sista, som lämnade flygplatsen.

Den 2 april 1957 bildades LINJEFLYG AKTIEBOLAG med SAS och - såsom ägare till Airtaco - Stockholms-Tidningen AB och Dagens Nyheter AB som intressenter. Flygplanflottan omfattade vid starten 5 DC-3 och 4 Lockheed Lodestar. Efterhand ställde intressenterna ytterligare DC-3 till förfogande, och Lodestar försvann ur flottan. Följande bild av en flygtur till Visby med LIN belyser den expansiva utvecklingen under våren 1957:

Flygplanet - en DC-3 - hade levererats av SAS. Dekoren var borttvättad, men man hade inte hunnit lackera om i LIN-färgerna blått/vitt. Planet var helt blankt, så när som på registreringsbokstäverna. Som kapten tjänstgjorde, inhyrd av LIN, norrmannen Leif Mangelköd från Fred Olsenflyg A/S iförd sitt bolags uniform och som flygstyrman finländaren Seppo Keskinen i Airtaco-uniform. Att flygvärdinnan var inhyrd från Transair och i deras färger satte pricken över i hos ett flygbolag med växtvärk.



Dåvarande allt-i-allo i Hultsfred Sven grönkvist, assisterad av fru Hildur, "spadar" LIN DC-3a till uppställning på gräsfältet.

Utöver fortsatt trafik på de redan inarbetade tidningslinjerna, öppnade LIN nya linjer bl a på Kalmar, Sundsvall/Härnösand och Nordmaling. Följ med på en tur med LIN tidnings/passagerarlinje Bromma - Kronobergshed - Ronneby - Kalmar - Bromma våren 1958!

- Stallet av LIN DC-3 hade under förmiddagen monterats om från passagerarversion till fraktversion - detta genom ett finurligt stolsystem, som Airtaco hade funnit ut. Med ett enkelt handgrepp fälldes passagerarstolen ihop och fördes upp mot fönstret. På så sätt skyddades även detta lastmatta lades ut för att skydda golvet. Allt var klart för att svälja tidningsbilarnas balar av kvällstidningar f v b till åtta olika flygstationer, från Nordmaling i norr till Malmö i söder.

- 11.30 kom de första färgglada tidningsbilarna från gamla Klarakvarteren med i ordets rätta bemärkelse färska tidningar.

- 11.45 start mot Kronobergshed. Den till sista kilot fullastade DC-3 lämnade Brommas betongbana för att styra mot en gräsdito i mörkaste Småland.

- 13.00 kontakt med Kronobergsheds radio, som sköttes av hemmansägare Arvid Estvall. Denne meddelade på flytande småländska, att allt var klart att landa. Även lampan, som stoppade trafiken på landsvägen över fältet, var tänd.

- 13.10 hjulen i banan och någon minut därefter urlastning av tidningar. DC-3an tankades, och besättningen tog en välbehövlig paus i Estvalls trädgård, där de samtidigt hämtade de ägg, som de lovat sina kolleger i Stockholm att medföra från Estvalls hönsgård.

- 13.40 start mot Ronneby med resten av tidningarna och 20 kg ägg. Nu gällde det för tredje mannen ombord ("bältespännaren") att på de 20 minuter, som flygningen tog till Ronneby bygga om halva flygplanet till passagerarversion, så att passagerare kunde flygas på returen Ronneby - Kalmar - Bromma.

- 14.00 ankomst till Ronneby och urlastning av resterande tidningar samt lunch i det tält, som i denna inrikesflygets barndom tjänade som stationsbyggnad på Ronneby.

- 14.30 start från Ronneby med passagerare mot Kalmar och därifrån direkt till Bromma med ankomst 16.45. Där fick DC-3an ingen ro utan var efter 40 minuter klar igen för att flyga passagerare mot Sundsvall/Härnösand.

Utvecklingen gick snabbt framåt, och snart insåg LIN, att DC-3 var för liten. Man såg sig om efter större flygplan och bestämde sig för Convair Metropolitan, en lösning som innebar, att LIN och SAS hade samma flygplantyper sina inrikeslinjer och kunde hålla gemensamma översynsverkstäder mm. Läget på flygplanmarknaden var sådant, att det var ont om Metropolitan. Tillverkningen hade upphört 1957. SAS behövde sina för egen räkning. LIN inköpte sin första Metropolitan från Philippine Airlines.

Den 29 januari 1960 levererades denna första LIN Metropolitan SE-CRP. Flygplanet hämtades i Manila och flögs till Bromma av LIN-piloterna Sigurd Fränneby och Jens Reiman, som under hösten 1959 fått utbildning på flygplantypen.

Flygvägen gick via Bangkok, Calcutta, Karachi, Bahrain, Damaskus, Rom. Invigningsturen gick den 5 mars 1960 till Ronneby med bl a prinsessan Desirée som hedersgäst. För att riktigt fira att Blekinge hedrades med den första Metropolitanuren, ställde landshövding Erik von Heland till med Amarantverbal, där prinsessan gick i spetsen för fransäsen.



Arvid Estvall fyller på "soppa".

SÅ VAR DET DÅ...

Under våren 1960 levererades ytterligare 4 Metropolitan. Ett av dessa flygplan - SE-CRL - togs omedelbart ur LIN-trafik och uthyrdes till FN i Kongo, där det der ett års tid tjänstgjorde som stabstransportplan. Expansionen fortsatte. Under perioden 1960-1964 öppnades ytterligare nya flygstationer: Ängelholm/Helsingborg, Kristianstad, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, och Borlänge/Falun. De provisoriska byggnaderna, tält och baracker byttes ut mot moderna och ändamålsenliga stationsbyggnader. År 1965 hade LIN Metropolitan nått ett antal av 11 flygplan och den sista DC-3an - SE-BBO - togs ur LIN-trafik. Om någon undrar, vart den tog vägen, kan nämnas, att den såldes till Faroe Airways i Danmark.



Alla friska armar högg i, när det behövdes. Walter Lagerquist - flygmekaniker på den tiden - basar idag för LIN bilverkstad på Bromma.

Övriga DC-3or såldes till Österrike samt till det svenska flygvapnet. Den som någon gång får syn på en militär DC-3a kan vara säker på att det är en före detta LIN-kärra. I april 1967 firade LIN 10-års jubileum. I maj 1967 införlivades de första två Nord 262 - franskbyggda turboprop-flygplanen - med LIN-flottan. Men därmed med måste "barndomsminnena" anses redovisade, och vad därefter kommer eller komma skall höra till "nyare" tid.



Lockheed Electra på Kronobergshed.

Sundsvall/Härnösand har haft inrikesflyg i mer än 25 år.

