

1933 öppnade ABA en ny inrikeslinje med SE-ADR till Gotland/Tingstäde träsk under sommarperioden. På Finlandslinjerna ökade passagerarantalet till 4 563 st.

1934 fick Flygtrafikbolaget AB tillstånd att på prov bedriva linjetrafik mellan Stockholm och Göteborg. Under sommarperioden flögs 56 dubbelturer med ett amfibieflygplan av typen Sikorsky S-38, där biljettpriset var 100 kr t&r. Sikorsky S-38 övertogs sedan av svensk Flygtjänst AB.

Den 30 juni 1933 beslöt Stockholms stadsfullmäktige att Bromma Flygfält skulle byggas och fältet öppnades för trafik 20 maj 1936. Detta blev slutet för Lindarängen som internationell flyghamn, och det markerades med att man mellan 15 maj till 1 juni anordnade en flygutställning där över 100 utställare deltog.

Sista reguljära flygningen med sjöflygplan gick till Helsingfors den 16 december 1936. Verksamheten vid Lindarängen kulminerade 1936 med 2 158 avgångar och 24 599 passagerare.

Under krigsåren utnyttjades Lindarängen av Flygvapnets Marinspaningsförband (F2) och av civila flygföretag som utförde målflygning för försvarets räkning.

Efter krigsåren fram till 1952 bedrev både Svensk Flygtjänst AB och Ostermans Aero AB flygverksamhet på platsen. Därefter tog Stockholms Hamn över verksamheten och fyllde ut Lindarängsviken. Numera är det plats för containerhantering. Själva hangarbyggnaden blev renoverad i mitten av 1990-talet med hjälp av statliga bidrag och förklarades som byggnadsminne 1997.

Bild från utställningshallen idag.

Sture Nilsson



Motoravdelningen

OBS ! "Open Day"

Lördagen den 13 september 03, kl 13:00 – 15:00 visar AFV de flyghistoriska samlingarna i gula fd museilokalen. Välkommen.

Buss 583 från Märsta station eller buss 14 Alfa från terminal 5 till SAS Flygskola / Radisson SAS Arlanda Hotel.

Arlanda Flygmuseums Vänner. Organisationsnr. 80 24 11-6561. Postgironr 35 26 80-3

Ordförande:

Bertil Boberg
Tfn. 08-756 87 34

Sekreterare:

Kurt Ivarsson
Tfn. 018- 38 09 74

Ledamot:

Göthe Johansson
Tfn. 08-512 353 47

Kassör:

Åke Nilsson
Tfn. 08-773 16 18

Medlemsblad

Arlanda Flygmuseums Vänner

Augusti 2003
Utgåva nr. 9

Ansvarig utgivare:
Bertil Boberg

Redaktör:
Sture Nilsson

Rapport 2/2003,

AFV:s frivilliga verksamhet med Arlandsasamlingarna tiden 1/3/03 – 31/7/03.

Tjänstgöringstid tisdagar och torsdagar kl 10:00 – 16:00

Under perioden har 16 AFV-medlemmar deltagit totalt 238 dagar (ca 1400 tim)

Verksamhet:

- Ytterligare 40 pallar med reservdelar mm har basregistrerats och transporterats ut i Blå Tältet och placerats i ordningsställda pallställ.
- Lastbilarna, Scania 6, Hanomag och bandtraktorn har placerats under presenningar
- Brandbilarna Volvo F89 och Dodge har med hjälp av LFFV: fältavdelning placerats längs ena 40-fots containern.
- Tiger Cub och Cessna 172, SE-ESE har lyfts upp på ena containern.
- BeT har placerat om Linktrainern plus utfört montering av vindtunnlar.
- Viss basregistrering har gjorts när det gäller böcker och manualer. Per Björkner i ordningställer pallsystem i containrarna för att vi lättare skall kunna registrera och hitta böcker, manualer, uniformer mm. Per har även varit oss behjälplig, dels när det uppstått vissa problem, och dels med flyghistorik etc.
- På grund av de datorer som finns installerade är gamla och med dålig kapacitet för bildlagring och det tilltänkta Mikromarc-systemet har förseningar uppstått när det gäller registrering.
- Förflyttning av SE-EUR DH Dove och SE-KAL Nord/Siebel från K-rampen till f.d flygmuseet har pga kostnadsbilden och transportsystem försenats. Möjlig transportväg (ca 400 m) genom parkeringsområdet har rekognoserats.
- Föreningen har köpt golvfärg för ca 1250 kr samt 2 st balkvagnar, bultar och ringar (6 st) för 2500 kr för upphängning av flygplan.
- SG-38 Karin har monterats och klar att hängas upp i takbalk.

- Avd för motorutställningen har planerats av GJ. Placeringen har färdigställts i en sektion för kolvmotorer (15 st) och en sektion för jetmotorer (9 st)
- Verkstadsavdelningen med verktyg och maskiner har färdigställts.
- AFV deltog den 31/5 03 i det årliga veteran-bilrallyts evenemang vid Biskopsudden. Tillsammans med Stockholms Motorflygklubb medverkade vi med en 1/3 skalmodellen av Reiseler RIII.
- Den 8/8 03 besöktes AFV av chefredaktören och en journalist från den Tyska flygtidningen "Klassik Flug". Deras intresse gällde naturligtvis Junkersmaskiner, men stort intresse visades även övriga objekt, såväl i museihallen som i reservdelslagret. Besöket arrangerades tillsammans med Flygande Veteraner.



Bertil Boberg

Sjöflyghamnen vid Lindarängen

Text: B. Boberg, S. Nilsson

Lindarängsviken var i slutet av 1800-talet en omtyckt badplats.

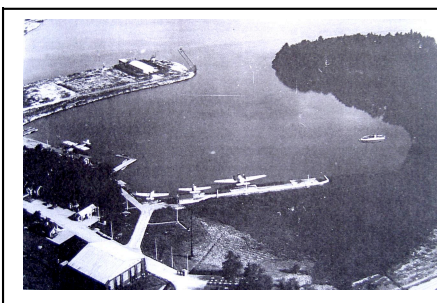
1890 byggdes en kapplöpningsbana i området och denna blev kvar till 1918. Till vissa hästkapplöpningar kom det upp till 30 000 besökare.

1919 startade Svensk lufttrafik AB (SLA) undersökningar om att anlägga en sjöflyghamn i Lindarängsviken och bedriva reguljär Lufttrafik med sjöflygplan.

Den första reguljära flyglinjen startade på försök sommaren 1920 mellan Stockholm och Reval (Tallinn).

För att linjen skulle kunna fungera anlades en mindre hangarbyggnad med slip.

1921 bedrev SLA trafik på Reval under tiden 19 juli till 28 oktober med två dubbelturer i veckan med en Junkers F13 och en Savoia S-16. Flygtiden på den 450 km långa sträckan till Reval var 2 timmar och 45 minuter och denna trafik bedrevs även under 1922.



1930

I början av 1923 avvecklades företaget SLA, och Kungliga Aeroklubben (KSAK) övertog driften av flyghamnen.

Den 27 mars 1924 bildade bröderna Carl och Adrian Florman AB Aerotransport, och några månader

senare öppnade de reguljär trafik med Junkers F13 på linjen Stockholm - Åbo/Helsingfors. Senare under året kom Finska Aero Oy med som partner i trafiken. Samma år uppfördes även lokal för tull och polis jämte väntsal vid Lindarängen.

Totalt beforderades under året 327 passagerare.

Trafiken till Finland pågick 1925 under perioden maj till september med utökning av linjenätet att även omfatta Tallinn. Totalt transporterades 431 passagerare.

Dessutom startade det tyska företaget Deutscher Aero Lloyd trafik mellan Stockholm - Gotland/Slite - Danzig under tiden juni - september med en Dornier Wal.

Detta år skedde även nattpostflygningar Stockholm - Berlin av företaget Junkers Luftverkehr AG.

Förutom ABA:s och Aero Oy:s trafik på Finland och Estland som 1926 transporterade 779 passagerare, startade Deutsche Lufthansa trafik på linjen Stockholm - Kalmar - Stettin - Berlin med en Dornier Wal och den trafiken pågick fram till 1930.

1927 och 1928 beforderades 1 190 passagerare på Finland och Estland. 1928 sade KSAK upp avtalet och skötseln av Lindarängen och då bildades Stockholms Stads Flyghamnsstyrelse som övertog drift och förvaltning. Detta år startades även en flygpostlinje till London.

1929 och 1930 byggdes en ny hangar med måtten 50 meters bredd, 12 meters porthöjd och med ett halldjup på 44 meter.

Hangarstorleken var så pass tilltagen att den skulle kunna rymma dåtidens största sjöflygplan, nämligen en Dornier X. 1931 togs den i bruk lagom till den stora luftfartsutställningen ILIS, som avhölls 15 maj till 1 juni. Under vinterperioden användes hangarhallen med konstfrusen is för olika sporter, som curling och ishockey.

1931 ökade flygtrafiken på Finland/Estland till 1 853 passagerare.



SE-ADR start

1/5-30/11 1932 satte ABA in det tremotoriga planet Junkers Ju 52, SE-ADR "Södermanland" på Helsingforslinjen, och passagerarantalet ökade till 3128 st. Cockpiten till detta flygplan kan beskådas på Flygmuseet, Arlanda.