

# Lysande flygfyrar

av Bo Justusson, ver.3, 2017-02-14  
webbplats med mer info: [justus2.se/flyg](http://justus2.se/flyg)

## Luftleder på 1930-talet

På 1930-talet anlades luftleder med optiska flygfyrar och hjälpländnings-platser: *Stockholm-Malmö*, *Göteborg-Malmö* och *Stockholm-Helsingfors*.

Lederna fortsatte sedan i Europa till Köpenhamn, Hannover, Berlin, London, Paris. Starkt pådrivande var nattpost-flygets behov. De optiska fyrarna lades ner kring 1950 då de ersattes av radiofyrar, först NDB, sedan VOR, ILS.

Jag har under några år forskat kring flygfyrar i Norden och samlat data på min webbplats om optiska fyrar, radiofyrar, flygkartor, tidiga flygplatser m.m.

Många personer har bidragit med fakta, inventeringar och foton.

## Karta över lederna

Mitt intresse väcktes när jag läste den trevliga boken *"Starter och landningar - En personlig odyssey i Luftfartsverkets historia"* av Ewert Dahlstedt (1998). I boken finns en karta från 1944 med luftleder och flygfyrar.



Flygfyrn på gamla vattentornet i Norrtälje. Nya badhuset skymtar i bakgrunden. Foto BoJu 2016.

## Norrtäljefyren lyser igen

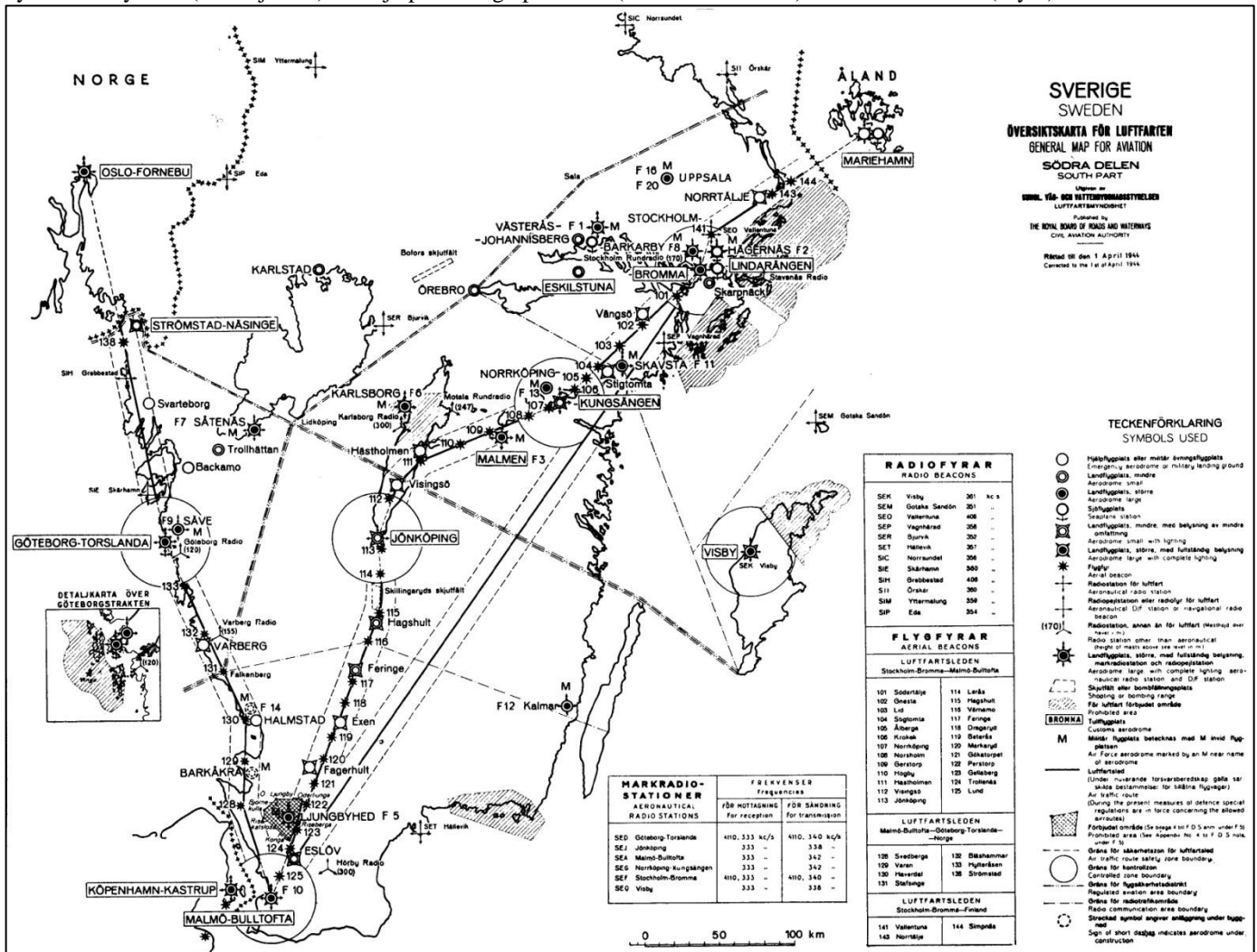
Den 12 januari 2011 återinvigdes flygfyrn på vattentornet i Norrtälje. Dess roterande strålkastare lyser nu *första måndagen varje månad* i två timmar från mörkrets inbrott.

Den renoverades under 2009-2010 genom ett samarbete mellan Pythagoras Industrimuseum, dess Vänförening, Roslagens Flygklubb och Östersjö El. Huvudsponsor: *ICA Kvantum Flygfyrn*.



Lamporna inuti fyren, och fyren färdig att monteras upp. Foto Ulf Mellberg 2010.

Översiktskarta för Luftfarten 1944, utgiven av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, som då var Luftfartsmyndighet  
Symboler: Fyrarna (små stjärnor) och hjälpländnings-platserna (cirklar med uddar) och radiostationer (kryss).





### Så fungerade fyrarna

Strålkastarna roterade och piloten såg då ett blinkande ljus som han siktade mot. Dessutom gjorde strålkastaren en extra fram- och återgående rörelse i fyrledens riktning, vilket gav tre korta blink om piloten låg rätt. De flesta fyrarna hade fackverksmaster, 20-30 m höga.

### Vad finns kvar? Hur hitta platserna?

På Riksarkivet hittade jag material från anläggningsarbetet som leddes av Gösta Sundén, bl.a. fina kartor. Sedan har jag och andra besökt de gamla fyrplatserna och tagit foton av resterna, som vanligen är fyra betongfundament för masterna.

I Norrköping finns en museifyr. Strålkastare finns på Arlandasamlingarna och Tekniska museet.

### Det farliga nattpostflyget

Posten var tidigt ute för att använda flyg för att få snabba postleveranser. Med järnväg tog det ett par dygn att nå från Stockholm till de stora huvudstäderna nere i Europa. Målet blev att brev som postades på eftermiddagen i Stockholm skulle vara framme nästa morgon.

Detta krävde flygning på natten, vilket med tekniken på 1920-talet var mycket riskfyllt. Tre haverier med dödsfall:

- 1930 tyske piloten William Langanke och telegrafisten störtade i havet utanför Valdemarsvik, efter motorstopp.
- 1932 pilot K.G. Liljeberg och radiotelegrafist Nils Utterberg kraschade vid postflygning i Tyskland, i tät dimma.
- 1936 finske piloten Gustav Lühr och mekaniker omkom på sjön Fjäturen norr om Stockholm efter motorstopp.

### Bättre instrument och flygleder

För att få färre olyckor satsade man på bättre flyginstrument och utbyggnad av flygleder. USA och Tyskland var förebilder.

*Blindflygning* var under utveckling med gyroinstrument som visade planets sväng och bankning (svängindikator) och dess lutning gentemot marken (gyrohorisont). De mest kända företagen var Askania i Tyskland och Sperry i Amerika. I Sverige hölls den första kursen i blindflygning år 1931.

Navigationen var fortfarande svår att klara, särskilt nattetid. *Riksdagen 1934* beslöt om att bygga ut flygleder med optiska fyror, huvudflygfält och hjälplandsningsfält. Den största kostnaden var för flygfälten.

Läs mer i boken *På säkra vingar. ABA 20 års lufttrafik 1924/1944*. Med trevliga tekniska beskrivningar.

### Från sjöflyg till landflyg

De första flygplatserna för civilflyget var sjöflygplatser: Lindarängen i Stockholm, Malmö hamn, Torslanda flyghamn.

Sedan kom landflygplatserna: Bulltofta i Malmö år 1923, Torslanda i Göteborg 1923, Bromma i Stockholm först 1936.

I Kalmar fanns en sjöflygplats som användes bl.a. av tyska flygbolag.

I Danmark och Finland var det liknande utveckling: Kastrup sjö- och landflygplats 1920-talet. I Helsingfors först Skatudden sjö, Malmi land 1936.



Junkers F13 med flottörer. Frimärke från Åland 2007, design Peter Bergström.

### Flygfyrleder i andra länder

I *Finland* gick fyrleden från Mariehamn, via Åbo till Helsingfors. På öarna Kumlinge och Iniö finns höga, vackra betongtorn för flygfyrarna bevarade, liksom i Artukainen i Åbo.

I *Danmark* gick fyrleden från Kastrup ner till Rødbyhavn med 8 fyror. En vacker röd fyrstrålkastare finns bevarad i den s.k. TL-terminalen på Kastrup.

*USA* var föregångslandet med mycket långa fyrleder redan på 1920-talet.

*Tyskland* hade ett omfattande nät av nattflygleder. Bevarade master finns mellan Berlin och Kaliningrad (forna tyska Königsberg),

### Flygpost och samlare

Breven i de tidigaste postflygningarna fick speciella stämplor och har förstås blivit samlarobjekt för filatelister. Standardverket om detta är *"Luftpostens historia i Norden"* av Örjan Lünning (1978). Färgfoton på tidiga luftpostbrev finns i Fredrik Ydells bok *"Luftpost inom, till och från Sverige 1909 – 1930"* (2009). Böckerna kan köpas från Sveriges Filatelist-Förbund, [www.sff.nu](http://www.sff.nu).

### Fyrutflykter

*Stockholm och Roslagen* är nog den bästa fyrutflykten. Man kan börja med att bese hangaren vid *Lindarängen*, som dock ligger inom Frihamnsmrådet så man kan inte komma helt nära. Sedan blir första anhalt fyr 141 i *Vallentuna*.

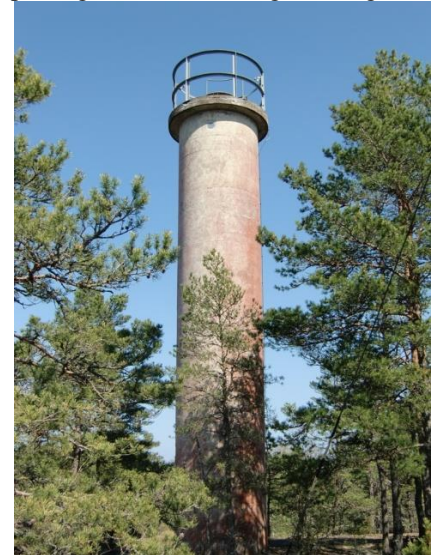


Fundament för fyrmast i Vallentuna, vid norra änden av Jarlavägen i Ormsta, BoJu.

Nästa blir fyr 143 på *Norrtälje* gamla vattentorn och då bör man även besöka *Pythagoras Industrimuseum* som stått bakom renoveringen. Strax söder om vattentornet låg det gamla Norrtäljefältet och några gamla byggnader finns kvar.

Sista anhalt blir fyr 144 i *Simpnäs* på Björkö med sitt betongtorn för flygfyr, som den djärve kan klättra upp i. Simpnäs har flera sevärdheter som sjöfartsmuseum, redargårdar, marinfyror m.m.

Söderut från Stockholm fanns första fyren i *Södertälje*. Fundament finns kvar på berget 100 m SV Bergsättravägen 6.



Betongtorn för flygfyr i Simpnäs, på berget 600m väster om hamnen, BoJu. \*\* Mer info: [www.justus2.se/flyg](http://www.justus2.se/flyg) \*\*