



Norrköping International. Året var 1963 och för resenärerna bestod flygplatsen av ett par baracker.
Arkivbild: INGVAR ANEHED



En flygbild över Kungsängen, invigningsåret 1934. Staden hade fått en egen flygplats och uppmärksamheten var stor.

Arkivbild: CALLE WERNIGREN

”Därför kom det som en chock för många när SAS aviserade att man skulle sluta trafikera linjen i oktober 2002. Statusen var plötsligt som bortblåst och chocken, den verkar fortfarande sitta i.

Mari Torstensson är sedan sensommaren chef för Norrköping Flygplats.
Foto: BJÖRN LARSSON



En flygplats med 70 år på nacken

Kungsängen är landets äldsta civila flygplats som fortfarande är i drift.

Det började i en liten skala för 70 år sedan. Det, på ett område av 35 hektar vid ett par gårdar som just gick under namnet Kungsängen.

Staden Norrköping hade fått en egen flygplats. Invigningen var pricken över i:et på en första etapp och det uppmärksammades givetvis av lokalpressen.

”En betydelsefull kommunal händelse och ett imponerande skådespel med masspublik och smattrande motorer”, skrev bland andra Norrköpings Tidningar på hösten 1934.

Omkring 20 000 människor hade samlats vid den pampiga invigningen. Flygplatsen fick sin första betydelse som hjälplandsningsfält för flygstambanorna

Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg. Men sommaren 1936 kom att bli en stor milstolpe i Kungsängens historia. Då landade det första passagerarplanet, ett flygplan från holländska KLM, vilket fick NT att brista ut i stora rubriker:

”Ett nytt blad vänt i stadens kommunikationshistoria”. På ledarsidan konstaterades att Norrköpings flygfält nu blivit ett led i de kontinentala flygförbindelserna.

Sträckan gick från Stockholm till Malmö och Köpenhamn och planen gick ned när det fanns passagerare i Norrköping.

Det var främst företaget ABA, AB Aero-transport, som kom att stå för flygtrafiken på Kungsängen. I början av 1940-talet tog staten över driften av flygfältet och nu genomfördes även en utbyggnad. Efter krigsslutet byggdes en permanent

startbana som kom att kallas Atlantbanan och som tillsammans med Uppsala skulle fungera som en reserv för ett planerat storflygfält vid Halmsjön, senare Arlanda.

ABA gick upp i SAS och nya försök till linjer såg också dagens ljus. Men efterhand, med undantag för linjen Norrköping-Visby, kom flygplatsen till stor del att fungera som reservflygfält för Bromma.

Med tiden blev Kungsängen en betydande flygplats för fraktflyget, men det var först 1963 som den fick status som internationell flygplats.

Linjen Norrköping-Jönköping-Köpenhamn tog sedan människor ut i stora världen. Och det stora lyftet för passagerartrafiken kom 1969 när SAS satte in jettflyg på sträckan Norrköping-Köpenhamn. Det handlade om både prestige och status.

Staden hade en reguljär jet-förbindelse med kontinenten.

När trafiken på Köpenhamn var som tätast, det är bara ett par år tillbaka i tiden, gick det fyra-fem avgångar varje dag.

Därför kom det som en chock för många när SAS aviserade att man skulle sluta trafikera linjen i oktober 2002. Statusen var plötsligt som bortblåst och chocken, den verkar fortfarande sitta i.

– Folk klagar ofta på SAS, men samtidigt är det väldigt stabilt varumärke, säger flygplatschefen Mari Torstensson.

– Det är också en viss skillnad mellan att flyga jet och turboprop.

Vid flygplatsen har flera stora ombyggnader genomförts under senare år, bland annat på grund av Schengenavtalet. Den totala kapaciteten i dag är 400 resenärer

samtidigt i avgångshallarna och chartertrafiken kör oftast med fulla plan. Men framtiden för 70-åringen är ändå oviss.

– Så osäkert som det är i dag har det väl aldrig varit, säger Mari Torstensson.

Ett nytt blad i stadens kommunikationshistoria, skrev Norrköpings Tidningar sommaren 1936.

Frågan är vad nästa blad ska innehålla.

LASSE SÖDERGREN
lasse.sodergren@nt.se
011-200 151



Året var 1935 och Kungsängen gästades av jätteplanet Lappland. Ledningen för Norrköping bjöds på en åktur och lunch uppe i det blå.
Arkivbild: CALLE WERNIGREN

Redigering: SVEN MÅRDH



Invigningen av jettflyget till Köpenhamn 1969 var det stora lyftet för Kungsängen. Här ses borgmästare Lutteman i talarstolen framför Svipdag, en av SAS DC-9:or.
Arkivbild: INGVAR ANEHED



Det var då det. Att SAS flög med jettflyg till Köpenhamn innebar både status och prestige för Norrköping och dess flygplats.
Arkivbild: HÅKAN SJÖSTRÖM