



Räddningen av ett "kafé"...

Flyghistoriskt intressanta föremål kan återfinnas i de mest oväntade sammanhang. Ett av Sveriges mest udda exempel är utan tvekan Konditori DC-3 i Norrtälje. På 1970-talet hotades kafé-DC-3:an av skrotning. Detta är berättelsen om när flygplanet räddades den gången.

Av TOR JOHANSSON

På eftersommaren 1977 kom ett larm till Arlandagruppern om omedelbara åtgärder för att rädda "Konditori DC-3" i Norrtälje, som enligt beslut av staden skulle rivas för att ge plats för nybyggen i Societetsparken. Serveringen bestod av en kioskbyggnad där flygplanet placerats på taket med kafébord i kroppen, ute på vingarna och på marken runt om. På tomtens fanns också en äldre villa och en förädlingsbyggnad.

Från början hade anläggningen varit känd och populär; till och med hade man haft kungabesök vid etablissemangen i samband med en resa 1952. Dock hade anläggningen efter lång tid försämrats och, enligt någon källa, blivit plats för oordning tills staden 1976 dragit in serveringstillståndet. Därefter hade viss vandalisering och förfall förekommit tills rivningsbeslutet fattats. När gruppen nåddes av detta besked hade det blivit bråttom. Uppgiften var att i första hand ta tillvara flygplanet då det annars skulle gå till skrotning.

USAAF:s C-47

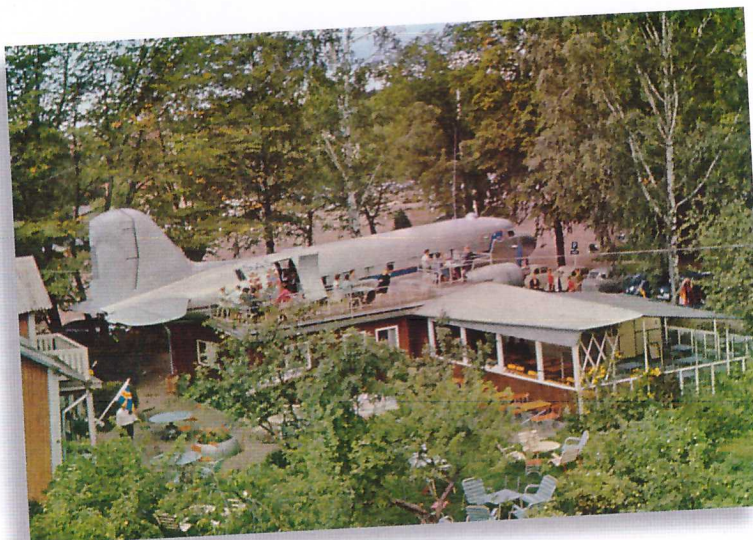
Historien börjar egentligen 1946 då AB Norrlandsflyg köpt två C-47 från amerikanska surpluslager i Tyskland. De två, tillverkningsnummer 7376 med US Army Air Forces serienummer 42-5682, och tillverkningsnummer 9911 med militärt serienummer 42-24049. Registreringarna SE-AYL och SE-AYM reserverades. Flyg-

Konditori DC-3 under sina glansdagar i Societetsparken i Norrtälje. Foto genom Tor Johansson/Flyghistorisk Förenings arkiv.

planen skulle genomgå ombyggnad för certifiering till civil standard som DC-3A vid Skandinaviska Aero i Norrtälje. Så skedde också med SE-AYL som då fått motorerna med mindre gångtid från det andra planet. Det registrerades den 6 juni 1947.

42-24049 byggdes 1943, flögs första gången den 19 juli 1943 och fördes över till England vid månadsskiftet september-oktober samma år. Troligen var den med vid luftlandsättningarna vid Normandie 1944.

Efter köpet, priset uppgavs till 10 000 dollar (på den tiden motsvarande om-



Konditori DC-3 var en av Norrtäljes stora "attraktioner" och ett vanligt motiv på vykort. Observera dörren och plattformen på vingen. Foto genom Tor Johansson/Flyghistorisk Förenings arkiv.

kring 40 000 kronor), gick leveransen till Sverige den 31 juli–1 augusti 1946. Planets sista loggade flygning blev sedan Bromma-Västerås-Norrköping, den 21 oktober 1946.

Norrlandsflyg fick emellertid ekonomiska svårigheter, försattes i likvidation och mot slutet av 1948 i konkurs. De två C-47/DC-3 övertogs då av Skandinaviska Aero.

SE-AYL flögs fram till 1949 då planet såldes till Frankrike medan det flygplan som skulle blivit SE-AYM efterhand blivit plockad på delar tills den, för att citera Iwan Norrman, "låg som en urrensad konservburk vid sidan av hangaren". Registreringen SE-AYM blev 1950 i stället tilldelad en Miles Gemini.

Under våren 1949 övertogs planet av Carl Östman, en affärsman verksam i Norrtälje, som byggde upp sin kaféerörelse i parken. Kaféet, som invigdes 12 juli samma år i närvaro av en stor publik, drevs i varje fall i början med framgång och var känt över hela landet. Planet var då målat i ett delvis SAS-liknande mönster, med namnet "Fritze" på nosen och det gamla USAAF-numret 224049 på fena, allt i blå färg.

Så är det 1977...

Så stod Arlandagruppen 1977 inför räddningen av DC-3:an. "Fritze" låg ju fortfarande på sitt kiosktak. Flygplanet måste delas för att kunna lyftas bort på ett någorlunda säkert sätt. Därför började arbetet med att yttervingarna togs loss och placerades på en släpvagn som kördes till Arlanda av Bärningskåren den 2 oktober. Därefter var det dags att ta bort motorkåporna med sina improviserade fästen för propeller och "landställ", och börja lossa kroppen från mittvingen. Här var många delar i dåligt skick eftersom balkar och andra plåtar en gång kapats för att ge ut-

Det hör till ovanligheterna att ett flygplan vars motorer stått stilla i 30 år förorsakar bullerstörningar. Men DC-3:an "Fritze" i Norrtäljes Societetspark lyckades uppenbarligen. Tidskriften Kvällsstunden, klipp i Flyghistorisk Förenings arkiv.

Norrtälje den 2 oktober 1977.

Nedan:

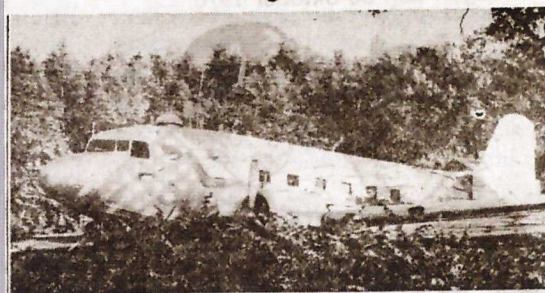
Vänstervingen lyfts av. Foto Ulf Bothin.

Nederst:

Släpet med flygkroppen lirkas ut från Societetsparken. I bakgrunden skimtar ångfartyget Norrtälje vid sin permanenta kajplats i Norrtäljeviken Foto Ulf Bothin.



Lördagen den 30 oktober 1976



Stängt p.g.a. buller

I många år har turister i Norrtälje kunnat gå in och ta sig en fika i den här imponerande DC 3:an, som fungerat som kondis. Nu är det emellertid slut med utsavningarna ombord på planet. Hälsovårdsnämnden och polisen har slagit till: kondiset är för bullrigt. Därför har det stängts tills vidare.

Ja, nu var det inte DC 3:ans motorer som förde oväsen. Dessa har inte varit igång sen mitten av 40-talet, då planet damp ner i Norrtälje stadspark.

Bullrigheten beror på att kondisgästerna svävat lite väl mycket om kvällarna, då folk ska sova. Så har det varit en och annan person som legat och ålat sig på vingspetsarna och lekt med propellrarna för att inte tala om den som försökt att starta DC 3:an.

Nu är området kring det bevingade kondiset avspärrat. Turister och andra får i fortsättningen nöja sig med att uppleva flygmaskinen på tio meters avstånd.

Rolf J K Olsson



rymme för en trappa från kiosken upp i flygplankroppen. Innan det ens var tänkbart att lyfta någonting måste stora mängder genomblöta sågspån ösas ut ur kroppens botten, troligen ditlagt en gång som isolering. En hälsning från 1943 hittades i mittvingen där "Rosie the Riveter" signerat en plåt.

Efter att kroppen lyfts ner på marken kunde den delas just framför fenan för att göra transporten så laglig som möjligt. Även de här delarna togs till Arlanda; den här gången på två släp från Bärgningskåren med poliseskort. Från Arlanda flyttades alla de stora delarna sedan till Civilförsvarsskolan vid Rosersberg som för en tid lånade ut uppställningsplats. 1980 blev utrymme tillgängligt på Arlandas K-ramp där delarna kunde förvaras.

Avsikten var att iordningställa planet till utställningsskick för Arlandasamlingarna, och kroppen togs till gården där en del arbete påbörjades. Men planerna kunde, av olika skäl, inte genomföras, och 2002 gick "Fritze" tillbaka till Norrtälje för ett projekt som efterhand kunde förverkligas. Men det är en senare historia. Det viktiga 1977 var att "Konditori DC-3" inte blev skrot!

I samband med rivningen hittades en mängd delar till flygplan och motorer på tomten och i förrådsboden i Norrtälje. Bland annat var ett par propellerblad uppsatta som "grindstolpar" i den omgivande häcken. Flottörben till Saab S 17BS fanns där liksom hjulkåpor använda som



Transporten på väg ut ur Norrtälje. Foto Ulf Bothin.

blomkrukor. En sektion av den typ av väggmonterade plåtsäten som användes i militära transportplan låg där liksom ett motorfundament. Motorkåporna på "Fritze" var inte av C-47-typ, och propellrarna visade sig vara från J 11, Fiat CR.42. De lämnades till Flygvapenmuseum och ingår numera i en CR.42 uppbyggd av italienska flygvapnets museum tillsammans med haverirester från Norrland och andra

delar som hittats på Skå Edeby-fältet för länge sedan. Delarna gick till Italien som byte mot en original Isotta Fraschini-motor som av Tullingegruppen monterats i FVM Macchi M.7.

Information från:
Benny Karlssons arkiv
Iwan Norrman: Norrtäljefältet – 50 år av unik flyghistoria.

Den 13 augusti 1977. Ett lass hopsamlade delar från kafétomten i Norrtälje. På flaket fanns också en Auster J/5G Autocar, SE-CBS, som hämtats i Rimbo samma dag. Foto Villy Karlsson

