

## GAMLA FLYGFÄLTET I JÖNKÖPING

*Av Åke Svenneborg*



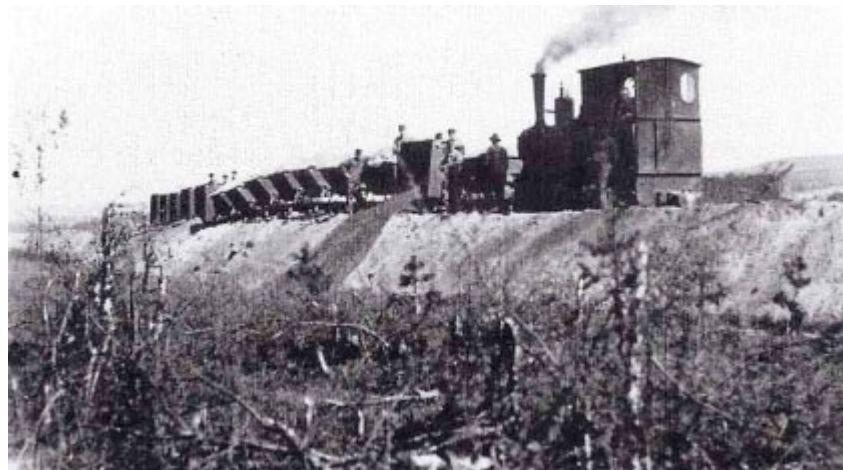
*Flygfoto över Jönköpings gamla flygfält, som låg söder om Rocksjön.  
(Foto: Jönköpings läns museum).*

Redan år 1932 beslöt Jönköpings stadsfullmäktige att anlägga ett flygfält vid Ljungarum i närheten av det för industritomter reserverade området öster om Munksjön och söder om Rocksjön. Byggstarten beslutades av arbetsmarknadsskäl. 1900-talets första årtionden präglades av arbetslöshet och svåra ekonomiska förhållanden. Första världskrigets utbrott i augusti 1914 medförde driftsinskränkningar. Vid exempelvis tändsticksfabriken arbetade man periodvis endast tre, fyra dagar i veckan, Husqvarna AB införde tredagarsvecka och många blev arbetslösa. Efter kriget påbörjades en del nödhjälpsarbeten i större omfattning. Ett av de större projekten i landet var byggandet av Ulricehamnsjärnvägen under 1928-1940. Detta arbete sysselsatte periodvis 1 800 man. Samtidigt påbörjades även flygfältsbygget som ett statskommunalt reservarbete. Arbetena startade 1932-1933. Man började då avverka stora delar av Ljungarumsskogen, ett arbete som sysselsatte flera hundra personer.

Tyvärr blev man tvungen att radera några bronsåldersgravar som befann sig i Ljungarumsskogen, inom flygplatsområdet. Men genom häradsförnårdaren kapten Bror Kugelbergs försorg utfördes först utgrävningar av dessa. Inte bara kulturminnesmärken fick stryka på foten. Växtplatsen för en av Jönköpingstraktens sällsyntaste växter, *Pyrola umbellata* (svensk synonym; rylört), skulle komma att helt spolieras. För att rädda detta bestånd flyttades genom Gudmundsgillet's försorg en stor mängd *Pyrola*-plantor i augusti 1932 till en plats längre söder ut i Ljungarumsskogen med markbeskaffenhet och topografi som i det närmaste överensstämde med den ursprungliga växtlokalen.

Efter avverkningen av skogen schaktades sand och grus från några större grustag. Schaktmassorna forslades sedan till sankpartier som skulle fyllas ut och planeras. Transporten av schaktmassorna skedde med hjälp av tippvagnar, så kallade decauvillevagnar, som drogs av små ånglok på räls. Erik Holmberg, då sjutton år med nytagen realexamen,

berättar i JP den 3 juni 1988, att han blev ansvarig mätningstekniker med uppgift att staka ut var fältet skulle ligga och att få höjden rätt. Det skulle vara cirkelrunt med 800 meter i diameter och luta med 80 centimeter från mittpunkt till kanten, minns han. Området var väldigt sankt med nära trettio meter djupa hål ner till fast mark. Erik berättar också om missöden när vagnarna följde med i det närmast bottenlösa träsket. "Vi betalade extra bra till arbetare som försökte bärga", minns Erik. En gång steg en häst snett och kom ner i dyn I sadeln satt byggnadschefens fru som fick kasta sig i säkerhet. Hästen var halvvägs nere i dyn innan den kunde förankras och sakta dras i säkerhet.



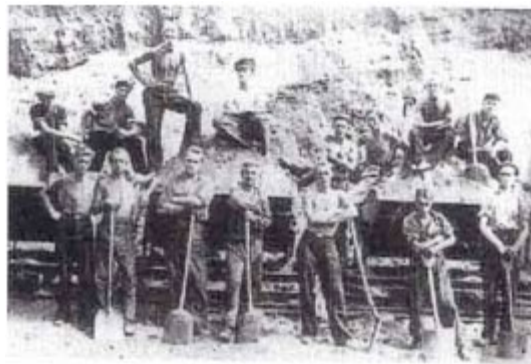
*Flygplatsbygget i Jönköping, 1930-talets första år. En AK-arbetsplats med ånglok och tillhörande "decauville-vagnar".  
(Foto: Jönköpings läns museum).*

1943 spårade ett ånglok ur på Ulricehamnsbanan i norra delen av området, strax utanför fältet. Loket försvann nästan helt i dyn. Det bärgades långt senare. Det gick åt mängder med fyllnadsmassa under byggandet, varför två schakt öppnades, ett vid Sol åsen och ett vid missionshuset nära Fridhem. Dåvarande byggnadschef vid stadens byggnadskontor, Ragnar Lindquist, berättade vid invigningen, att om alla decauvillevagnar, som transporterat ut jordmassorna, hade kunnat kopplas samman, så skulle tåget räcka från Ystad till Haparanda. Ragnar Lindquist, som var teknisk doktor, tog initiativet till bildande av Jönköpings Flygklubb och blev dess förste ordförande. Detta bidrog till att flygfältsarbetena blev hans stora "skötebarn".

Arbetarna grävde för hand. Grus, jord och lera transporterades på räls. Allt gick på ett ackord som skulle vara lägre än ute på marknaden. De hade cirka 80-85 öre i timmen på ackordet, säger Erik Holmberg. 1933 började grävjobbet.

Två år senare invigdes första etappen av det ännu inte färdiga fältet. Men långt tidigare landade ett plan på ett reservfält som vi byggde samtidigt, berättar Erik och pekar bort mot ena kanten. Ett svenskt bombplan kom plötsligt nerdimpande. Vi slängde oss till marken när piloten vräkte sig ner. Ut steg en flygfanjunkare. "Jag skulle bara se om det gick att nödlanda", var hans leende kommentar. Han hade sedan ett stort besvär att kunna lyfta det tunga planet, som inte kunde få

upp full fart på den mjuka grusytan, då denna ännu inte hade komprimerats med någon vält.



*AK-arbetare, vid flygfältsbygget,  
schaktningsarbete vid Solåsen 1932.*

I denna första etapp fick fältet 650 meter lång rullbana i alla riktningar och utbyggdes senare till ett nästan cirkelrunt fält med 800 meters diameter. En hangar uppfördes med plats för sex till tio flygplan. Denna byggnad inrymde även bostad för flygplatsvakten med familj. Kostnaden för flygplatsen blev cirka 1 600 000 kronor.

Jönköping hade redan en livaktig flygklubb, som tillsammans med staden och näringsidkare omedelbart efter det fältet blivit färdigställt, bildade ett flygbolag, som kom att förfoga över två egna flygplan, nämligen ett skolplan för utbildning samt trafikplanet "Vättern" (SE-AFE), ett Stinson-plan med plats för förare och tre till fyra passagerare. Stinson-planet såldes dock 1942 till Björkvallaflyg som använde planet till målbogsering åt svenska försvaret under andra världskriget. 1946 flög Skandinaviska Aero passagerarflygningar med flygplanet. Under en flygning runt Åreskutan totalhavererade flygplanet i Åre. Alla fem ombord omkom.

Flygtiden med bolagets maskin från Jönköping till Stockholm samt till Köpenhamn via Malmö var cirka två timmar, till Göteborg cirka en timme och till Oslo två och en halv till tre timmar. Man ansåg redan nu att affärs- och industriidkare inom en snar framtid skulle bli beroende av snabba förbindelser, inte bara med Stockholm utan även med andra industriorter såväl inom landet som med andra länder i Europa. Och eftersom flygvägen Stockholm-kontinenten gick via Jönköping förväntade man sig att flygfältet kunde bli en knutpunkt för flera flyglinjer till fromma för staden och för näringslivet. Men det skulle dröja länge innan staden fick en fast flygförbindelse med Stockholm och Jönköping blev aldrig någon knutpunkt i det svenska flygnätet.

## **Kort flyghistorik**

När flygfältsbygget påbörjades hade mindre än trettio år förflutit sedan bröderna Wright i USA i december 1903 för första gången hade lyckats företa en flygtur med sitt experimentplan Flyer I. Med Orville Wright vid spakarna höll sig planet i luften under tolv sekunder och tillryggalade en sträcka av fyrtio meter innan piloten förlorade kontrollen. Planet havererade efter ytterligare några flygningar. Först i september 1905 kunde bröderna Wright börja med en ny försöksserie med det avsevärt förbättrade experimentplanet Flyer III. Med detta genomfördes flygningar på flera tiotals kilometer. Efter dessa lyckade prov gick sedan utvecklingen snabbt framåt. Lyckade flygförsök förekom samtidigt även i Europa. Den första motorflygningen i Sverige ägde rum i Stockholm på Ladugårdsgärde den 3 augusti 1909 i kung Gustav V:s närvaro, då fransmannen Legagneux utförde en flygning som varade i tre minuter på en höjd av 10-15 meter över marken. Det första svenska "aviatördiplomet" tilldelades friherre, "flygbaronen" Carl Cederström efter det att han år 1910 genomgått Bleriots flygskola i Pau, Frankrike. Något senare erhöll teknikern och fabrikören Enoch Thulin flygcertifikat. Denne började sedan tillverkning av flygplan i sin

fabrik i Landskrona redan 1915. I slutet av första världskriget hade fabriken vuxit till den största flygplansfabriken i ett neutralt land. I de krigförande länderna insåg man snart flygets användbarhet och flygindustrin fick ett snabbt uppsving på grund av den stora efterfrågan av krigsflygplan. Under första världskriget producerade de krigförande nationerna inte mindre än 177 000 plan.

Efter krigsslutet började civilflyget utvecklas. Den första civila flyglinjen i Europa öppnades i februari 1919 av Deutsche Luft-Reederei mellan Berlin och Weimar, och senare samma år invigdes ett flertal andra flyglinjer, bland annat mellan Köpenhamn och Berlin samt mellan London och Paris. Sveriges första flyglinje öppnades i maj 1920 av "P.O. Flygkompani" på sträckan Stockholm-Åbo-Helsingfors. Ägare var arméflygaren och kavallerilöjtnanten Per Oscar Herrström, som efter krigsslutet köpt fem flygplan i England. Planen försågs med flottörer och hade plats för upp till sex passagerare. Stockholms flygstation anlades vid Lindarängen norr om staden.

Den första flyguppvisningen i Jönköping ägde rum på Smålands artilleriregementes exercisfält, som sedan två år abonnerats för planerade flyguppvisningar, men de blev inte av förrän i maj 1913. Initiativtagare till det historiska evenemanget var Jönköpings Roddsällskap. Underhandlingar hade skett med firman Åhlén & Holm i Insjön om flyguppvisningar av den hos företaget anställde kaptenen Hugo Sundstedt. Det bestämdes att Sundstedt skulle flyga den 17 och 18 maj i Jönköping och regementschefen vid A6, överste Hedengren, gav tillstånd att använda exercisfältet. Uppvisningen lockade ett stort antal åskådare. Fältet kom sedan att användas som flygfält för plan som behövde landa eller mellanlanda i Jönköping ända fram till invigningen av nya fältet 1935. Ljungarumsfältet var alltså inte Jönköpings första. A6 hade även erfarenhet av annan typ av flygningar, eftersom man i försvaret anskaffat luftballonger som användas för spaningsändamål och ett ballonghus uppfördes på A6-området.

### **Förberedelser för invigning av Jönköpings flygplats**

Vid drätselkammarens sammanträde den 8 maj 1935 framhölls att färdigställandet av flygfältet i Jönköping såsom ett led i flygstambanan Stockholm - Malmö var av så stor betydelse för staden, att en högtidlig invigning av flygfältet borde anordnas. En kommitté bildades med uppdrag att anordna invigningen av Jönköpings Flygfält. Kommitténs medlemmar bestod av drätselkammarens ordförande Carl Gustafsson, vice ordförande byggmästaren A. Knutsson, arbetsförmedlingsdirektören A. Karlsson, kaptenen I. Rosberg, direktören A. Graab, byggnadschefen d:r R. Lindqvist samt Per Swartling, drätselkammaren samt från Jönköpings Flygklubb löjtnanten Westlin, redaktören Ledung och ingenjören Lundborg i Huskvarna. Förutom invigningskommittén tillsattes ytterligare fyra kommittéer. En organisationskommitté för anordningar på flygfältet, en tävlingskommitté för anordnande av flygtävlingar och uppvisningar, en priskommitté för insamling av priser till tävlingarna och en fest- och mottagningskommitté för omhändertagande av mottagandet av stadens gäster och för banketten efter invigningen.

Jönköpings stad skulle själv stå för invigningshögtidligheterna. Till invigningen inbjöds representanter för statliga och kommunala myndigheter såsom luftfartsmyndigheten, flygvapnet, generalpoststyrelsen, länsstyrelsen, arbetslöshetskommissionen, Svenska Luftfartsförbundet, A.B. Aerotransport, flygfält i andra städer, pressen, stadsfullmäktige, drätselkammaren m.fl.



Invigningen fastställdes att äga rum söndagen den 25 augusti 1935. Utöver själva invigningen, vid vilken stadsfullmäktiges ordförande högtidligen skulle överlämna flygfältet till statens representant fick Jönköpings Flygklubb uppdraget att ordna resten av invigningsprogrammet och att stå för kostnaderna härför mot erhållande av inkomsterna från inträdesavgifterna. Dessa skulle bestämmas så lågt som 50 öre per person. För de inbjudna skulle särskild plats reserveras. Som avslutning skulle en bankett anordnas för stadens gäster. Stadens kostnader för invigningen beräknades till 2 000 kronor. Man räknade dock med att erhålla 600 kronor i nöjesskatt på inträdesavgifterna.

Ju färre dagar som återstod till invigningen desto fler tidningsartiklar fanns att läsa i lokalpressen. Den 22 augusti löd rubrikerna i Jönköpings-Posten:



Programblad från invigningen den 25 augusti 1935.

*J.P. deltar i stjärn flygningen på söndag med "SE-SAM"*

*Allting klart för publikinvasionen på flygfältet*

*Högtalareanläggning i klass med Saxtorp*

*Enkelriktad trafik på Kämpevägen*

*Regeringen kan ej komma på grund av det utrikespolitiska läget, men flyget blir väl representerat*

### **Invigning söndagen den 25 augusti 1935**

*"Glansfull premiär för jönköpingsflyget".*

*"Dramatisk invigning av det nya flygfältet bevitnades av 30 000".*

Detta var rubrikerna i Jönköpings-Posten måndagen den 26 augusti 1935. Reportaget i Jönköpings-Posten lyder som följer:

*"Den officiella invigningen av Jönköpings ståtliga och betydelsefulla flygfält, vilken ägde rum på söndagen i strålande solskensväder och bevitnades aven publik på lågt räknat 25 000, kommer utan tvivel att gå till hävderna såsom en av de mest grandiosa och mest sensationella föreställningar, som någonsin givits på dessa breddgrader. 25 000 inträdesbiljetter hade man låtit trycka. Det räckte inte. Efter klockan ett fick man plocka in femtioöringar med bara händerna. De för allmänheten avsedda utrymmena på och utmed flygfältet företedde anblicken av en jättelik myrstack, och på de väldiga parkeringsplatserna stod gott och väl femtonhundra bilar i täta led. De församlade hade heller ingen anledning klaga på underhållningen. Den var ögonfägnande och öronbedövande, vacker och värdig en poängrik och dramatisk anrättning, med både nervkittlande och läckra ingredienser. Nervkittlande - ja, vad annat kan man säga om flygskolkårens flotta lekar i luften, Lambert-Meullers våghalsiga akrobatik tätt ovanför huvudena eller unga fröken Petras modiga fallskärmshopp från SE-SAM: s vinge. Fokkrarnas paradflygningar, Sparmanns tysta luftseglats och Sk-10-ornas disciplinerade formationsåkning höra till det vackraste man kan se och begära ... "*

*"Löjtnant Fredrik Lambert-Meuller blev vid fjolårets flygdag i Jönköping hela publikens förklarade gunstling. Genom sin djärva konstflygning med sitt Raab-Katzensteinplan tog han alla med storm, och med stora förväntningar riktades nu blickarna mot rymden, när han i går startade för konstflygning med den bekanta övningsjagaren, som ing. Sparmann för en tid sedan konstruerade och erbjöd svenska flygvapnet. Den lilla vackra jagaren med sin 130 hästkrafters motor plöjde rymden som en pil, och den ena formfulländade manövern avlöste den andra. Det blev emellertid redan kort efter starten ett hastigt och dramatiskt slut på uppvisningen. På ganska låg höjd hade löjtnant Lambert-Meuller gått in i spin och gjort några varv ned mot marken. Han gick ur spin-rörelsen och fortsatte dykningen mot fältet samt tog upp maskinen för att fortsätta uppåt med en roll under stigning. Det var då det hemska tillbudet inträffade. Just när flygaren nått s.a.s. botten på dykningen och med minst 300 km. hastighet rätade upp maskinen för att vända den mot skyn räckte ej luften till - det fattades endast en eller två meter - och maskinen slog platt i marken. Hela händelsen tog blott bråkdelen av en sekund. I ett ofantligt moln av damm, som revs upp, rutschade maskinen utefter marken sedan landningsstället slagits bort. Rodren slets bort och i nästa ögonblick såg den andlösa publiken huru vingarna knycklades ihop och kastades om varandra. Hela flygplanet var förvandlat till en hög spillror kring själva mittdelen av flygkroppen.*

*Man tog naturligtvis för givet, att en katastrof inträffat för flygaren, och i ett ögonblick sprängdes alla avspärrningar av de upprörda människomassorna, som rusade in på fältet utan mål eller mening, endast för att komma så nära olycksplatsen som möjligt. I samma ögonblick får man emellertid se Lambert-Meuller krypa upp ur förarsitsen, i nästa ögonblick står han bredvid maskinen. Han vinkar med armen åt publiken. Och spontant utlöser sig den ohyggliga spänningen i en varm applåd för den kallblodige flygaren, som genom en nästan otrolig tur undkommit det hemska äventyret. Det märkligaste av alltsammans var, att Lambert-Meuller icke erhållit den minsta skråma. Han var fullkomligt oskadad ... "*



*Invi gning och olycka, löjtnant Lambert-Meullers plan slår i backen. (Foto: Privat).*

Förutom denna katastrofnära händelse fortsatte uppvisningen programenligt med uppvisning även division Fokker-plan från Tredje flygkåren, löjtnant Wenzers skämtflygning, då han illustrerade en flygelevs ryckiga och vådliga manövrer, segelflygning utförd av ingenjör Edmund Sparmann, ballongjakten med kapten Stuart i sin luftballong som i det granna solskenet försvann österut, formationsflygning utförd även division Sk 10 från Ljungbyhed varpå ett par av dessa plan uppvisade avancerad flygning av högsta klass. Frågan är om inte Petra Nymbergs fallskärmschoppning blev den största attraktionen.

Hon följde med i löjtnant Wenzers plan för att på 200 meters höjd kliva ut på vingen, där hon uppehöll sig ett ögonblick liksom för att beundra utsikten tills hon plötsligt hoppade för att efter ett tag utlösa sin fallskärm för att sedan sakta sväva ner mot marken. Efter landningen var många framme för att klappa om den unga Petra.

Bland de över 25 000 åskådarna märktes - förutom stadens honoratiores med landshövding Hamrin, president Bendz, överste Thorén, borgmästare Dahlbäck och hovrättsrådet Olsen i spetsen - åtskilliga främmande och högt uppsatta gäster, exempelvis generalerna Friis och Lilliehöök, generaldirektör Örne, kommendör Örnberg, överste Hedengren m. fl. För flygfältets officiella invigning svarade stadsfullmäktigeordförande Olsen och luftfartsmyndighetens representant, t. f. kanslirådet Helge Berglund genom att hålla var sitt tal. Den sistnämnde slutade med att utbringa ett leve för Jönköpings stad, på vilket hurrades fyrfaldigt.

Drätselkammarens ordförande, Carl Gustafsson uttalade i programbladet för invigningen av Jönköpings Flygfält den 25 augusti 1935 följande:

*"När detta läses, ha vi kommit så långt, att Jönköpings flygfält inom kort skall invigas för sitt ändamål och har därmed en ny epok i Jönköpings historia inträtt. En stads framtid och framgång beror säkerligen i mycket hög grad av dess kommunikationsmöjligheter och därav betingade förmåner av snabba förbindelser i första hand för industrins och handelns behov. Jönköpings naturliga läge, centralt i södra Sverige, borde ha skapat naturliga förutsättningar för stadens utveckling och har nog även gjort så. Visserligen blev stambanan Stockholm-Malmö byggd Jönköping förbi, men stadens utveckling har ju dock trots detta ej kunnat förhindras. De senaste decenniernas utveckling av motortrafiken har återfört Jönköping i centrum och gjort den till en genomfartsstad av förut oanad betydelse. Så kommer nu flygfältet, från början avsett endast som ett nödlandnings fält på flygstambanan Stockholm-Malmö. Med den otroligt hastiga utveckling, som flygväsendet redan tagit, är jag dock övertygad om att vårt flygfält får en betydligt utvidgad användning, vår stad till nytta och förkovran. Ske alltså! "*

Så småningom skulle det visa sig att det var väl optimistiska tankegångar.

Eftersom man hade väntat sig en stor publiktillströmning till invigningen hade en hel del åtgärder vidtagits beträffande kommunikationerna till flygfältet. Kämpevägen (nuvarande Herkulesvägen) hade enkelriktats söderut, varför alla bilar, bussar och andra fordon fick fortsätta runt Munksjön för att komma in till stadens centrum. Från Klaffbron gick motorbåtar hela dagen till Folkets parks brygga. (På 30-talet låg ju folkparken ungefär där idag sorteringsgården är belägen.) Från Göteborg kom ett extratåg till Jönköping och från Karlsborg och Hjo gjorde ångfartyget Motala Express en extratur till Jönköping och även mindre båtar gjorde extraturer från Visingsö och Gränna, som också angjordes av Motala Express. En särskild droskbilstation upprättades vid ingången till Folkets park. På flygfältet underrättades publiken om tilldragelserna genom en högtalaranläggning från Aga-Baltic med ingenjör Bertil Florman från Stockholm som erfaren och sakkunnig konferencier. Så gott som alla tidningar i Stockholm, Göteborg och Malmö hade egna medarbetare och fotografer på plats. Efter dagens lyckade invigning av flygfältet återstod på kvällen banketten i Rådhuset till vilken cirka 240 gäster var inbjudna. När invigningen var över kunde poliskommissarie Gustafsson konstatera att ordningen hade varit god och att inga olyckor hade rapporterats. Men på grund av den enorma publiktillströmningen hade trafiken kanske inte fungerat riktigt som den borde ha gjort. Kämpevägen hade behövt vara dubbelt så bred för att kunna ta emot alla bilister, cyklister och fotgängare. Det borde även ha funnits ytterligare två entréer till fältet från Kämpevägen. Nu blev det alltför trångt vid den enda ingången.



Gamla flygfältet, foto antingen från invigningen eller från en "Flygdag". (Foto: Jönköpings läns museum).

## Flygdagar och flygträffar

Redan året efter invigningen var det åter dags för en stor flygdag, den 23 augusti, med ett liknande program som 1935.

Bland programpunkterna märktes invigningen av den nybyggda hangaren samt dop av Jönköpings Flygaktiebolags Stinson-plan SE-AFE.

Men det arrangerades faktiskt även en flygdag söndagen den 22 oktober 1934, alltså ett år innan invigningen. Även den flygdagen blev en stor succé och det var erfarenheterna från denna flygdag man tagit tillvara inför den lyckade invigningsdagen. Löjtnant Lambert-Meuller deltog även vid den flygdagen. Ett annat inslag 1934 var en demonstration av autogiro förd av ingenjör von Bahr, då han bl. a. visade hur man kunde stå stilla i luften med maskinen. Under följande år anordnade Jönköpings flygklubb många flygträffar med tävlingsmoment. Passageraruppstigningar var också uppskattade arrangemang som återkom då och då. En söndag i september 1949 anordnades passageraruppstigningar över Vätterbygden med en DC-3:a från ABA. Den anlände vid 9.20-tiden på morgonen efter att ha startat från Stockholm-Bromma vid 8-tiden med femton passagerare. En J.P.-reporter, som medföljde en av uppstigningarna, redogjorde för flygturen i tidningen dagen därpå:

*"Morgondiset hade lättat och den glasklara höstluften bidrog till att den tavla, som bredde ut sig därnere, skulle bli alldeles särskilt fager. Över röda smålandsstugor, omgivna av höstgula sädesfält, städernas rutmönster, vatten och skog förde kapten Nielsen med säker hand sitt vackra åkdon genom luften. Premiärresenärerna fingo också se ett avsnitt av fotbollsmatchen på Stadsparksvallen från luften. I 250-kilometersfarten hann man dock inte uppfatta om något av södramålen gjordes just då. Andrepiloten, löjtnant Fyhrlund, fick tillfälle att för sina kamrater i besättningen peka ut sitt hem i Vättersnäs och under tiden undfägnade flygvärdinnan Monika Friberg generöst sina gäster med tuggummi och erbjöd vänligt den assistans som önskades."*





*Utsikt med hangaren och flygplan.*

## Flyg- och fotbollshistoria

I Jönköpings-Posten för den 23 juni 1949 kunde man läsa följande:

*"Det var liv och rörelse på flygfältet vid åttatiden i dag på morgonen. Det skrevs nämligen historia – visserligen bara fotbollshistoria, men ändå! - då J-Södras tysklandstrupp äntrade danska Ulf Viking för att bege sig iväg på den f.d. kvartersklubbens första flygresa. Över 300 släktingar, vänner och bekanta voro närvarande för att se de prydligt uppsträckta Skoglundsekiperade södraiterna bli fotograferade från alla fyra hörnen, hyllade med blommor - röda nejlikor - av sekreteraren Sköldborgs ättelägg, tal av ordföranden Stig Ek samt inte minst fruarnas och fästmöernas mera varma avskeds- och lyckönskingskramar."*

Resan gick till München för att där spela fotboll mot 1860 München samt med besök även i Nürnberg och Augsburg. Två av JP: s sportjournalister följde med på resan för att rapportera om matcherna.

Ytterligare ett utdrag ur tidningen:

*"Att inte J-Södras fotbollsspelare äro harhjärtade, veta vi, men undras i alla fall, om inte en hare är lagets lyckobringare. En dylik uppenbarade sig i omedelbar närhet av flygplanet och följde Timpas & C.o förhävande med stort intresse. När sedan avresan blev mera aktuell, utförde haren höga krumsprång fram och tillbaka och det verkade faktiskt, som han sa:*

*- Hej på dej Timpa, lycka till och gör många mål!*

*En symbol för kvartersklubbens forna och ganska trista tillvaro och den nuvarande eran utgjorde den smäckra stålfågeln Ulf Viking, som silverglänsande höjde sig mot skyn, samtidigt som Utricehamnsexpressens prärieliknande, smutsiga och föga strömlinjeformade silhuett stormade fram vid pass tio kilometer i timman vid kanten av flygfältet."*

## J-Södra ökar flygtrafiken på Jönköping

*"Söndagen blir Jönköpings flygfälts största trafikdag vad större plan beträffar. Med anledning av Södras Stockholmsmatch startar och landar nämligen inte mindre än fem 21-*

sitsiga tvåmotoriga DC-3:or. En kommer från Göteborg och en kommer från Malmö, mellanlandar här och fortsätter till Stockholm. Sista planet med återvändande fotbollspublik återvände till Stockholm kl 22. 05."

*Södras fotbollslag hade inte haft något emot att ta flyget till Stockholm, men ledningen tordes inte ta den lilla risken att höstdimman kanske skulle dyka upp och ge AIK walk over-seger.*

Den 13 september 1949 kunde man läsa följande reportage I Smålands Allehanda:

### ***J-Södraflyget gick som urverk trots åskväder***

*Det var rent kontinental fläkt över Jönköpings flygplats i söndags, tack vare fotbollsevenemanget på Råsunda. Tidigt på morgonen svepte den första silverglänsande tvåmotoriga DC-3an över fältet och vid 22-tiden landade den sista stora maskinen. Då fick man även tillfälle att prova den nya strålkastarapparaturen och den fungerade perfekt.*

*Bland den flygande fotbollspubliken såg man bl. a. fiskhandlarduon, gamla J-Södrapar-hästarna Fred Andersson och Halvar Wallin, som också hade fruarna med sig. Trots att åtminstone det med stockholmska kvällstidningar proppade kvällsplanet råkade in i åskväder över Kolmården, där ALLEHANDA SPORTS utsände fotograf Per-Olof Forssander bl. a. fick se ett blixtfyrverkeri långt värre än bakom Göte Ståhls och "Gurra" Sjöbergs mål, gick planen exakt tidtabellsenligt. En timme och en kvart kan ju också vara ungefär lagom att offra på restid vid Stockholmsbesök. Vid storsmäländska huvudstadsevenemang i fortsättningen är det nog inte heller så otroligt, att flyget åter kommer att sättas in. Söndagspremiären blev i varje fall mycket lyckad.*

### **Tidningsflyget**

I början av 1930-talet började tidningarna i Stockholm på allvar intressera sig för flyget. I spetsen gick Stockholms-Tidningen och Aftonbladet med att anskaffa reportageplan och Dagens Nyheter och Expressen följde snart efter. På våren 1949 började man distribuera kvällstidningarna till landsorten med hjälp av flyg, så även till Jönköping. Hitintills hade distributionen skett med järnväg till aktuella järnvägsstationer där tidningarna hämtades av kolportörer med hjälp av lokala transportmedel. När större flygplan började

användas för dessa transporter erbjöds intresserade att mot betalning medfölja planen tillbaka till Stockholm och man kan se tidningsflyget som en början till ett reguljärt inrikes flygnet i och med bildandet av ett antal flygbolag. En utförligare artikel om tidningsflyget och dess historia kommer att presenteras i en kommande årsbok.

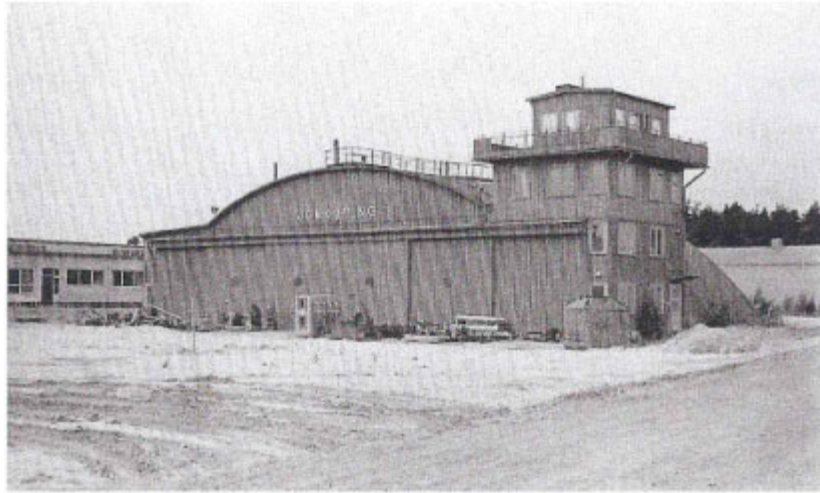
### **Flygplatsnätets utveckling**

Carl-Gustaf Rydelius, stationschef i Jönköping, kunde från sin utkikspunkt följa flygplatsnätets utveckling och berättade på 1990-talet så här om detta:

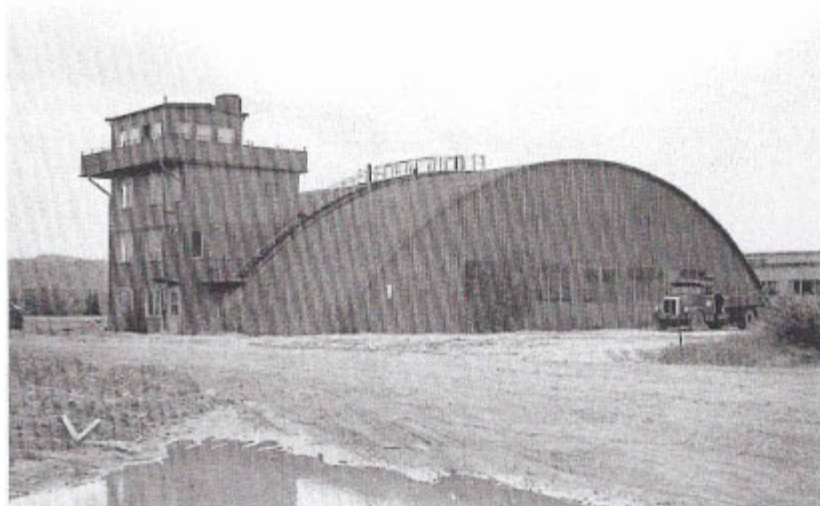
*"På trettioåret spelade Statens Arbetslöshetskommission en aktiv roll då det gällde utbyggnaden av flygplatsnätet. Man anlade en "hjälpflygplats" på var hundra kilometer längs linjen mellan Stockholm och Malmö. De var avsedda att fungera på denna stamlinje, som så småningom skulle ligga till grund för utlandstrafiken.*

*På mindre platser ansåg man att det räckte med landningsbanor på cirka femhundra meter. På större orter utsträcktes fälten till sexhundrafemtio, medan de "stora" - Bromma, Torslanda, Bulltofta - mätte åttahundra meter. Samtidigt satte man upp flygfyrar på var*

tjugonde, trettionde kilometer. Fyrarnas blinksignaler skulle vägleda flygarna ungefär på samma sätt som sjöfyrrarna hjälpte fartygsnavigatorerna. Jönköpingsflygfyr låg vid Ekeberg och användes mest vid dålig väderlek av plan som saknade radio. De angränsande flygplatserna norrut från Jönköping låg på Visingsö och Hästholmen, och söderut vid Hagshult och Färinge.



Framsidan av hangaren vid gamla flygfältet ...  
... och nedtill, baksidan av byggnaden. (Foto: Jönköpings läns museum).



På trettioalet uppfyllde dessa enkla fält även de internationella kraven. Om man jämför de kraven med våra dagars, så är ju skillnaden mycket stor. På den tiden flög man endast med marksikt. Även om mörker rådde. I dag tilldelas man en viss bestämd marschhöjd oavsett om vädret är dimmigt eller om det är mörkt.

Utvecklingen gick väldigt snabbt. Samtidigt som passagerarplanens kapacitet ökade - både då det gällde lastvikter och passagerare men också då det gällde hastigheter och trafikdistanser - minskade betydelsen av de små reservfält som byggts med tanke på trettioalets primitiva flygplanstyper.

I Jönköping byggdes med tiden ett nytt flygfält - Axamo - som erbjöd helt andra möjligheter än det primitiva gräsfältet, vilket senare blivit industriområde för stadens expanderande näringsliv. En pådrivande faktor i denna utveckling var utan tvivel de reguljära

*flygtransporter som kvällstidningarna i Stockholm startade 1949, och som hela tiden svällde i omfång och betydelse då det gällde att skapa upplagor i södra Sverige.*

*Albin Ahrenberg var tidigt ute med sina Junkermaskiner. Hans gamla "Södermanland" landade med pontoner på Munksjön, och senare startade och landade andra Ju 52:or på det gamla gräsfältet. Vi hade förhoppningar om att Jönköping med sitt centrala läge skulle kunna bli en fin bas för flyg söderöver, men i jetåldern blev planen så snabba och klarade så långa etapper att utvecklingen tog en annan väg. Ahrenberg brukade jämföra Jönköping med en förstad till Stockholm. Distansen kunde avverkas på en timme, mot sex om man tog tåget. 1956 utnyttjade tretusen passagerare möjligheten att flyga med de urlastade tidnings flygplanen tillbaka till Stockholm för mycket låga avgifter.*

*Det fanns redan då med andra ord ett passagerarunderlag. Detta faktum gjorde också att planerna på ett reguljärt svenskt inrikesflyg började mogna. Tidningsflyget hade gett goda erfarenheter och antytt stora möjligheter".*

Ännu så sent som på nyåret 1957 tvingades stationschef Rydelius tacka nej till ett lockande erbjudande om att med DC 3:or genomföra transporter för Junex, då en av landets stora konfektionsfabriker. De skulle ha gått direkt till London, men eftersom det rädde tjällossning var gräsfältet för ankt för att kunna ta emot DC 3:or med en last på två och ett halvt ton. "Kaggens" speciella "gångprov"(!) visade att fötterna sjönk ner för djupt för att landning skulle kunna ske:

### **Flygplatschef Carl-Gustav Rydelius**

Carl-Gustaf "Kagge" Rydelius, född 1909, var en legendarisk stationschef i Jönköping. Han tillträdde sin tjänst som flygplatschef för Jönköpings gamla flygfält år 1947. Något reguljärt flyg fanns inte då utan det var endast Jönköpings Flygklubb som stod för verksamheten samt en del privatflyg med små plan. Men ökningen av flygverksamheten var tillräckligt stor, varför Luftfartsverket beslutade att tillsätta en chef för flygplatsen som dessutom skulle sköta trafikledningen. Rydelius var egentligen göteborgare. Efter avlagd studentexamen där genomgick han handelsinstitutet med examen 1931, varpå han sökte till flygskolan. Han avlade sin reservofficersexamen 1934, och efter en marinspaningskurs knöts han till dåvarande Roslagens flygflottilj F2 i Hägernäs där han var divisionschef. Han blev sedan anställd i Hasselblads berömda fotofirma, där han stannade till 1939 då han blev inkallad till beredskapstjänst.



*Carl-Gustaf Rydelius (Foto: Smålands Folkblad / Jönköpings läns folkrörelsearkiv)*

Under krigsåren 1939-1945 tjänstgjorde han som reservofficer på olika platser i landet. Han ingick i det stora räddningspådraget som spanade efter den försvunna U-båten Ulven. Han tillhörde också Västkustens marinflygstation där han för övrigt var chef. När han 1945 blev civil igen genomgick han en flygledarkurs på Bromma. Den omfattade bara fjorton dagar och belyser på sitt sätt situationen; behovet av personal till den växande flygs ek torn var skriande och alla som haft någon anknytning till flyget - civilt eller militärt - fick anställning för att sedan genomgå improviserade snabbutbildningar.



Rydélius första jobb efter denna rekordkorta utbildning var att ta över som trafikledare på Torslanda i Göteborg. Det var landets första civila flygplats, och där stannade han tills han 1947 fick jobbet i Jönköping, som han själv beskrivit så här:

*"Det var ett primitivt fält, cirkelrunt med en diameter på sexhundra meter. Sedan byggdes det ut en landningsbana på tolvhundra meter. Det fanns en flygfyr norr om fältet vid Gisebo, som vi kallade för "Jesus". När piloterna passerat den och vi samtalat över radion, brukade jag säga att kaffet var påsatt och skulle vara klart när de landade."*

När det nya flygfältet vid Axamo öppnade fortsatte Rydélius som flygplatschef även där i sex år fram till sin pensionering. Invigningen av Axamofältet ägde rum 1961. Carl-Gustaf Rydélius avled 1998 i Floda, 88 år gammal, dit han flyttat två år tidigare.

## Nödlandade bombplan

Under krigsåren 1939 - 1945 landade eller havererade 327 utländska flygplan i Sverige. Med dessa medföljde cirka 1 900 besättningsmän. De allra flesta kom under 1944 och fram till krigsslutet 1945. Av dem hade 171 omkommit på grund av beskjutning av fientligt flyg över Tyskland eller vid kraschlandning i Sverige. 28 var tyskar, 103 briter och 40 amerikaner. Två av alla dessa flygplan landade på Jönköpings gamla flygfält den 7 oktober 1944. Båda var amerikanska bombplan av typen B-17G. Det först landade flögs av 1/Lt. C.R. Jennings. Tre motorer var skadade. En av besättningsmännen ombord var omkommen, Capt. L.A. Cox, och en av de övriga var svårt skadad, 2/Lt. S.W. Jakku. Cox, som för första gången medföljde på ett bombuppdrag över Tyskland, tjänstgjorde annars som underrättelseofficer. Han träffades av splitter under luftvärnsbeskjutningen vid Pölitz och torde ha avlidit omedelbart. Jakku var bombfällare och hade också träffats av splitter. Han fördes med svåra inre skador till Jönköpings lasarett där han, trots omfattande insatser, avled under följande dag. Flygplanet var så svårt skadat att det senare fick skrotas. De åtta övriga i besättningen internerades under en kortare tid i Mullsjö.

Det andra planet kom strax efter. Det flögs av F/O A.M. Fisher och hade en motor kuperad. För att minska landningssträckan på det lilla fältet användes två fallskärmar, som utlöstes från sidoskyttarnas positioner, efter sättningen. Hela besättningen på nio man var oskadad och internerades under några veckor i Mullsjö. Flygplanet flögs efter reparation till F 1 i Västerås och flögs åter till England i slutet av maj 1945 .

Den 12 oktober 1944 jordfästes de båda omkomna amerikanska officerarna i Kristine kyrka, som var fullsatt. Kistorna var svepta i amerikanska flaggor och en trupp från Smålands Artilleriregemente, A 6, bildade hedersvakt med regementets standar.

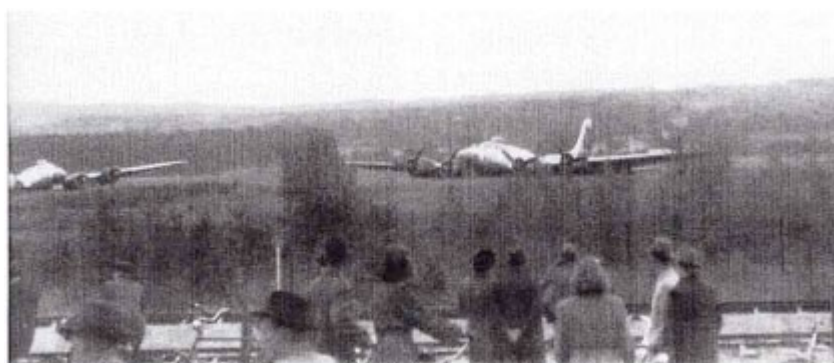
Jordfästningen förrättades på engelska av kyrkoadjunkt Torell. Överste Åhrman från A 6, överste Wickbom från försvarsområdet och amerikanske flygattachén från amerikanska legationen i Stockholm samt besättningarna på de nödlandade planerna nedlade kransar liksom kamrater från lägren i Mullsjö och Gränna. Utanför kyrkan bildade flera tusen jönköpingsbor häck med blottade huvuden. Under ledning av A 6 musikkår tågade processionen till järnvägsstationen, där kistorna placerades i en järnvägsvagn för att föra de döda till Malmö Östra kyrkogård, där de sedan gravsattes tillsammans med övriga amerikanska flygare som



*Det amerikanska planet B-17G med en död och en svårt skadad besättningsman ombord under inflygning över Jönköping, oktober 1944. (Foto: Carl-Erik Sime sson).*



påträffats i nödlandade flygplan eller som avlidit i Sverige. 1948 flyttades samtliga utom två till de amerikanska krigskyrkogårdarna i Belgien och Frankrike eller till USA.



*Två B-17, "Flygande fästningar", på Jönköpings flygfält 1944.  
(Foto: Carl-Erik Sune sson).*

## Radioförbindelser med flygplan

Då det efter öppnandet av Bromma flygplats 1936 visade sig att flygplanen på sträckan Bromma – Bulltofta - Kastrup inte hela vägen kunde hålla direkt radiokontakt med trafikledningarna på dessa flygplatser anordnades 1937 en markradiostation i Jönköping. Samma år tillkom även en mindre provisorisk markstation i Norrköping i samband med att en radiopejlanläggning av ny typ inrättades vid flygfältet Kungsängen/Norrköping. Varje trafikflygplan var därför bemannat med en radiotelegrafist, vars uppgift var att via berörd markradiostation förmedla meddelanden mellan pilot och flygtrafikledare på de stora flygplatserna. Till Jönköpings markradio lämnades positionsrapport när planen passerade de två radiofyrar som fanns inom Jönköpings radioområde, nämligen Gusum sydost om Söderköping och Kvillefors i Vetlanda kommun. Trafikledningen vid t.ex. Stockholm/Bromma kunde också beordra ändring av flyg höjd eller lämna andra meddelanden till piloterna via markradiostationen. Sändning av sådana meddelanden till markradiostationen ägde rum på telegrafi via en fast trådförbindelse mellan Bromma och Jönköping. Denna fasta förbindelse förlängdes sedan till både Bulltofta och Torslanda. Det förekom också att man från planet begärde pejling för att kunna fastställa korrekt position. Jönköpings markradio var utrustad med både långvågspejl och kortvågspejl.

Vid 1946 års ingång fanns av Televerket anordnade markradiostationer vid de civila flygplatserna i Göteborg/ Torslanda, Jönköping, Karlstad, Malmö/Bulltofta, Norrköping, Stockholm/ Bromma, Sundsvall/Härnösand och Visby.

För att möjliggöra för trafikledningarna att komma i direkt kontakt med flygplanen i luftledningarna med hjälp av radiotelefontjänst i stället för radiotelegrafi, började man under 1951 installera fjärrmanövrerade s.k. areastationer utmed lufttrafikledningarna. Kommunikationen kunde då ske på ultrakortvåg men man behöll till att börja med kortvågen som reserv och komplement. Detta innebar att telegrafister i flygplanen och på markradiostationerna utmed luftledningarna så småningom inte behövdes, vilket i sin tur resulterade i att Jönköpings och övriga markradiostationer stängdes i början av 1950-talet. Vid Jönköpings markradiostation tjänstgjorde som mest fem radiotelegrafister under perioden 1938 -1950.



*Artikel författaren, Ake Svenneborg, ses här i tjänst på markradiostationen vid gamla flygfältet 1948. Ake tjänstgjorde på SEJ 1947-1950. (Foto: Privat).*

## **Jönköpings Flygklubb**

Jönköpings Flygklubb fanns, som redan nämnts, innan flygfältet var färdigbyggt.

Klubben bildades våren 1933 av ett trettiotal flygintresserade personer. Enligt vad som framgick var klubben synnerligen livaktig och deltog verksamt i planerandet och utförandet av invigningsdagen 1935 och man arrangerade många flygdagar och flygtävlingar under åren på gamla flygfältet. Vid klubbens första konstituerande sammanträde valdes teknologie doktor Ragnar Lindqvist till ordförande. De första åren ägnades åt glidflygning och senare även segelflygning. Under 1937 startade även motorflygverksamheten och man bedrev även flygutbildning. Vid årsmötet 1942 valdes överste Armann till ny klubbordförande efter den avgående Ragnar Lindqvist. Klubbens flygplanspark utökades undan för undan och vid tiden för flytten till det nya flygfältet vid Axamo ägde klubben fyra motorflygplan och fyra segelflygplan.

## **Försvunnen privatflygare**

Torsdagen den 2 december 1948 kl. 13.12 startade 30-åriga Jönköpingsdisponenten Arne Idéhn från Jönköpings gamla flygfält för att flyga till Bromma. Han var ensam i planet, ett tvåsitsigt sportflygplan av typ Klemm 35 med registreringen SE-BGZ och han hade beräknat att landa på Bromma mellan kl. 14 och 14.30. Över Stockholmsområdet rådde dimma. När planet ej hade landat inom den beräknade tiden larmades dåvarande luftfartsinspektionen, som lät efterlysa planet i radio. Planet var varken utrustat med radio eller navigeringsutrustning för flygning i dåligt väder. Vid 16-tiden hade ett plan iakttagits kretsande över Stockholm. En av flygvapnets radarstationer följde sedan ett plan, som antogs vara det saknade, i trakten av Saltsjöbaden. Med tanke på bensinmängden kunde planet inte ha hållits sig i luften längre än till 17-tiden. Dimman låg tät över en stor del av området öster om Stockholm och med tanke på att Idéhn varit tvungen att flyga väldigt lågt för att få marksikt, förelåg stor risk för att han kolliderat med något markhinder eller att ha störtat i havet när bensinen tog slut. Trots spaningar och efterforskningar under torsdageftermiddagen och följande dagar har planet aldrig återfunnits. Det troligaste är att det hamnat på havets botten.

## **Övrig verksamhet på gamla flygfältet**

Reguljärflyg till och från Stockholm blev aldrig verklighet på det gamla flygfältet. Inte förrän nya flygfältet vid Axamo blev färdigt startades regelbundna turer. Men det

betyder inte att annan verksamhet på det gamla fältet låg nere, vilket följande rader visar.

En av flygpionjärerna på gamla flygfältet var köpman Eskil Lönnäs (1914-1991). Han blev tidigt intresserad av flyg och tog certifikat för trafikflyg 1947. Han hade då sedan ett år tillbaka startat företaget Smålandsflyg tillsammans med Thorsten Gustafsson. Bolagets flygchef var kaptan Ture Wage, sedermera verksam i Mexico. Företaget hade bland annat flygplanstyper som Austin, Piper och Cessna men även ett amfibieplan, "Seabee" ("Sjöbiet"), med bakåtriktad propeller. Förutom passageraruppstigningar utfördes även en del ambulansflygningar, bland annat från Visingsö till Jönköping och även med njurpatienter till Eslöv för vidarebefordran till Lund för dialysbehandling. En annan verksamhet var "kikhosteflyg" med barn som hade besvärlig kikhosta. Huskvarnaläkaren Kurt Grimlund hade stora förhoppningar om att hostan skulle lindras om man flög med patienten på hög höjd, upp till 3 000 meters höjd, där luften var tunnare och klarare.

I samband med flygolyckan i Köpenhamn 1947 då bland andra prins Gustaf Adolf förolyckades, anlätade Jönköpings-Posten Smålandsflyg för transport av bilder från olyckan.

Kapten Ture Wage och direktören i Smålandsflyg, Thorsten Gustafsson, utförde även en äventyrlig flygresa från Jönköping till Sydafrika med företagets Seabea. De drabbades även del nödlandningar på nerresan på grund av dåligt väder. Hemresan slutade tyvärr med en kraschlandning efter starten från Salisbury i Rhodesia. Både kapten Wage och direktör Gustafsson skadades men kunde efter nio dagars vård på sjukhus i Salisbury återvända hem, Thorsten Gustafsson med reguljärflyg via Nairobi, kapten Wage med tåg till Kapstaden och båt hem. Flygplanet blev dock totalkvaddat. Syftet med resan var bland annat att ta kontakt med afrikanska företag för att utröna möjligheten för export till Afrika av svenska produkter, i synnerhet för träindustrins räkning.

Under åren efter krigsslutet var det stor brist på drivmedel och de små flygbolagen fick mycket liten tilldelning, vilket hindrade deras utveckling. Smålandsflyg avvecklades redan efter några års verksamhet.

### **Slutet för det gamla flygfältet**

Vad som skrivits i denna artikel om Gamla flygfältet är bara ett urval av händelser på fältet från invigningen fram till den slutliga stängningen 1961. Som redan nämnts är en utförligare artikel om tidningsflygets historia planerad till en kommande årsbok och även flygklubbens historia är mer omfattande än vad som nämnts här.

Någon brist på flygintresse i staden förelåg inte på 1930-talet och optimismen inför flygets möjligheter i framtiden var stor. Tyvärr gick den tekniska utvecklingen alltför fort. Trafikflygplanen blev större och snabbare och de små flygfälten med korta landningsbanor, som dessutom ej var permanentade, blev omoderna. När det gamla flygfältet stängdes för gott var redan den nya och betydligt större och modernare flygplatsen vid Axamo färdig att ta emot både stora och små plan.

Men det är en annan historia.

### **Källor**

Åsgrim-Berlin, Agneta: Nödhjälpsarbetare i Jönköping (ur *Det okända Jönköping*, utg. Jönköping 1984)

Holmberg, Erik; Flygfältsbygge i Jönköping (ur *Det okända Jönköping*, utg. Jönköping 1984)

Nycop, Carl-Adam: *Högt spel i luften* (Stockholm 1991).

Bo Widfeldt / Rolph Wegman: *Nödlandning* (Nässjö 1998).

Jönköpings-Posten och Smålands Allehanda (artiklar 1930-talet och framåt).

Gudmundsgillet's årsböcker 1931, 1932, 1987, 1998, 1999.

Svenska Telegrafverket Del VI, Luftfartsradio

Jönköpings stadsarkiv.

Drätselkammarprotokoll