

Flygfältsbygge i Jönköping

Erik Holmberg

Arbetslösheten bredde ut sig mer och mer på 30-talet. Med anledning härav planerades ett flygfältsbygge i Jönköping. Flygfältet skulle ligga söder om Rocsjön med dåvarande Kämpevägen som gräns i väster. Arbetena kom på allvar igång omkring 1932–1933.

Sedan fältet utstakats, började fällning av all skog och därefter utdikning för att bortleda vattnet från myrarna och kärren. Större delen av flygfältet byggdes nämligen på sank mark med dåliga grundförhållanden. Endast mot dåvarande Kämpevägen fanns större kullar, som bortschaktades. Schaktmassorna från dessa transporterades ut i de närbelägna kärren, antingen med kärror vid kortare transporter eller också schaktades massorna upp i decauvillevagnar, som gingo på räls, vilken baxades för hand allt eftersom kärren fylldes ut.

Men de största massförflyttningarna, som krävdes för att fylla de sankta kärren, skedde från stora sk sidotag vid Solåsen och Ljungarums missionshus. Från dessa stora sidoschakt kördes schaktmassorna på vagnar dragna med ånglok. Tåget bestod av ett tjugotal decauvillevagnar, som kopplats samman med kedjor. Varje tågset bemannades med en bromskarlar på sista vagnen. Hans uppgift var att bromsa tåget om det fick för hög fart.

För att kunna beräkna erforderliga fyllnadsmassor undersöktes marken på var tionde meter genom att ett sondborr slogs ned, tills det nådde fast botten. Sedan djupen bestämts, ritades långa tvärsektioner upp. När bottendjupen ritats in på



Mätningstekniker Erik Holmberg utanför flygfältskontoret, redo att börja dagens arbete med utstakning och avvägningar. Omkr 1934.

dessa liksom den plushöjd fältet skulle ha i färdigt skick, kunde massorna beräknas.

Jönköpings stads byggnadskontor, nuvarande gatukontoret, hade en driftig byggnadschef, Ragnar Lindquist. Vid invigningen av flygfältet berättade han att om alla decauvillevagnar, som transporterat ut massor, hade kunnat kopplas samman, så skulle tåget räcka från Ystad till Haparanda. Ragnar Lindquist, som för övrigt var teknisk doktor, tog initiativet till bildande av Jönköpings Flygklubb och blev dess förste ordförande. Detta bidrog till att flygfältsarbetena blev hans stora "skötebarn".

Flygfältet skulle i färdigt skick ha en diameter av 800 meter. Men redan när en del av fältet var utfyllt, föreslog byggnadschefen oss inom arbetsledningen, att det vore lämpligt att ett nödlandningsfält iordninggjordes. Det bestämdes därför att fältet skulle ha en radie av 125 meter, alltså en diameter om 250 meter. Det var ju inte någon lång sträcka för ett flygplan att landa på.

En dag när jag och min medhjälpare var ute och gjorde avvägningar och det provisoriska fältet var nästan färdigplanerat, så hörde vi plötsligt ett brummande ljud över våra huvuden. Till vår stora förvåning såg vi hur ett stort bombplan snabbt närmade sig. Jag hann lagom rycka undan avvägningssinstrumentet och huka mig ned, då jag fick se det tunga bombplanet dråsa ned på det lilla fältet som saknade både matjord och gräsyta. Ur hoppade en flygfänjunkare i full fallskärmsutrustning. Det var mitt första möte med en krigsflygare. Han förklarade stolt att han tagit risken, för att se om det över huvud taget gick att landa på den utfyllda sanden. Han hade sedan ett stort besvär att kunna lyfta det tunga planet, som inte kunde få upp full fart på den mjuka grusytan, som ännu inte hade komprimerats med någon vält.

Som tidigare nämnts avverkades all skog som inte kunde vara kvar. Stubbarna drogs upp med en stubbrytare, som bevades för hand. Under många

av stubbarna fanns ormbon. En gång räknade vi till 18 huggormar under en och samma stubbe. Det säger sig självt att det inte var enbart angenämt att gå i dessa kärr och göra utstakningar eller borrarningar för ett blivande flygfält.

Flygfältet var ett s k statskommunalt arbete, vilket innebar att Jönköpings stad hade 90 % statsbidrag för anläggning av fältet. Kostnaderna redovisades varje månad till Arbetsmarknadskommissionen, som sedermera bytte namn till Arbetsmarknadsverket. Timpenningen var 60 öre, men de flesta arbetena drevs som ackord. De flitigaste lagen kunde komma upp i närmare 85 öre i timman. Det tyckte gubbarna uppe i Stockholm var alldeles för högt. Följden blev att arbetsledningen fick en varning, som löd att om inte lönerna hölls nere så skulle statsbidraget dras in.

Det var en helt orimlig uppgift för en tjuugoårig yngling att dels mäta upp ackord, dels räkna ut dessa på ett ärligt sätt, motsvarande vad flitiga flygfältsarbetare utträttat, för att fältet skulle bli färdigt till utsatt tid och samtidigt hålla lönerna nere för att tillfredsställa herrarna på Arbetsmarknadskommissionen. I all synnerhet som flygfältsarbetets högste chef, tillika flygklubbens ordförande, gjorde nästan dagliga besök på flygfältet månaderna före invigningen, för att försöka påskynda arbetena och förvissa sig om att tidschemat skulle hålla.

Invigningen av flygfältet

Så närmade sig dagen, då flygfältet var färdigt och skulle invigas. Till invigningen hade två stora bastioner byggts upp av grus, en på var sida om entrén. På dessa placerades bänkar, på vilka höga chefer från Jönköpings stad, Luftfartsverket m fl myndigheter skulle följa invigningen. För att göra entrén extra vacker så avverkades flera hundra talar och granar, som placerades ut på båda sidor om



Flygfältsarbetare vid ånglok med decauvillevagnar, 1930-talet. Foto Gustav Andersson.

entrén. Hela fältet inhägnades med taggtråd.

Så kom invigningsdagen, en strålande vacker dag, då folk från när och fjärran skulle få åse ett skådespel i luften som de aldrig tidigare bevittnat. Det blev en folkvandring till Jönköping, som saknar sin like. Entrébiljetterna tog slut. De ansvariga biljettförsäljarna hade inget annat val än att ta upp kontant betalning utan att kunna lämna en biljett.

Invigningen av Jönköpings första flygfält i strålande vackert väder och genomförandet av ett digert invigningsprogram höll på att sluta med en katastrof. Som tidigare nämnts blev en del av fältet inte gräsbesått förrän någon månad före invigningsdagen. Detta hade till följd att under alla de aktiviteter som genomfördes under invigningen, blev de nysådda gräsyrtorna så upprivna av såväl publik som de olika flygplanen som utnyttjade fältet, att den lätta sanden under gräset kom upp i dagen och bildade dammoln. När en av dagens

flygare, C E Lambert-Meuller, skulle genomföra sin svåra luftakrobatik blev han troligen bländad eller hade svårt att bedöma avståndet till fältet. Vid genomförandet av "fallande lövet" och andra konststycken, kom han troligtvis för nära marken. I sista minuten hann Meuller vända planet, men stjärtpartiet slog i marken. Alla trodde väl att Lambert-Meuller störtat och slagit ihjäl sig.

Panik höll på att bryta ut. Utkommenderade vakttrupper från A6 hade all möda att hejda folkmassan, som vällde fram mot det störtade planet. Rödakorspersonal rusade fram mot olycksplatsen. När dammolnet väl lagt sig föste byggnadschefen Ragnar Lindquist med sin promenadkäpp undan de mest närgångna. Och vilket jubel! Ty ut ur dammolnet och det till spillror förvandlade planet hoppar en till synes oskadd konstflygare. Dagen efter invigningen hade många jönköpingspojkar skaffat sig en liten bit av det söndertrasade planet.