

Krigsflygfält



Text: Torsten Lindberg

Foto: Stiftelsen Krigsflygfält 16, F 7 flottilmuseum, Krigsarkivet

Krigsflygfält 16 Brattforsheden är idag i stort sett ett intakt krigsflygfält från beredskapstiden och som började anläggas strax före andra världskriget för att öka flygvapnets baskapacitet. Fältet ligger inom ett naturvårdsområde med ett av Sveriges vackraste och mest välbevarade isälvsdeltan. Här i det 9:e avsnittet på vår resa genom vårt försvarshistoriska arv får vi bakgrunden till Sveriges krigsflygfält och särskilt Brattforshedens historia.

8 KRIGSFLYGFÄLT 16 BRATTFORSHEDEN

9 BRIGADMUSEET KARLSTAD

14 FÄSTNINGSMUSEUM KARLSBORG

15 GARNISONSMUSEET SKÖVDE

16 AEROSEUM GÖTEBORG

17 MARITIMAN

10 LEDNINGSMUSEET ENKÖPING

12 FORDONSMUSEET STRÄNGNÄS

11 FÄSTNINGSMUSEUM VAXHOLM

A ARMÉMUSEUM STOCKHOLM

B HEMVÄRNSMUSEET VÄLLINGE

C FLYGVAPENMUSEUM LINKÖPING

"Det anmälda fallet kommer att genom min försorg meddelas samtliga entreprenörer som ett varnande exempel, varjämte ytterligare åtgärder komma att vidtagas för att hos entreprenörerna skapa förståelse för sekretessens upprätthållande."

Ovanstående yttrande angående "utlänning på krigsflygfält" lämnas den 7 november 1939 till statsrådet och chefen för försvarsdepartementet av chefen för flygvapnet general

T. Friis. Några dagar tidigare har flygstabschef överste B. G. Nordenskiöld från Aktiebolaget Vägförbättringar fått rapport angående en montör G.

"G. har av vår leverantör Hammar & Co. ställts till förfogande för montage av en planeringstraktor. Vi ha icke vare sig till Hammar & Co. eller till G meddelat, att maskinen skall användas vid arbetsplats 16 utan ha beordrat honom till Lindfors sta-

tion, 5 km därifrån samt för maskinens montage och igångsättning anlagt en "försöksväg" där i närheten. Han har hela tiden varit under vår arbetsledares ögon. Han har en gång i vägmästare A:s sällskap besökt Filipstad och då har färdvägen tagits så, att arbetsplats 16 icke berörts. G. talar icke svenska och hans omgivning icke tyska, varför han varit väl isolerad. Han bodde hos Fru M. i Lindfors och kom dit den 19 okt.

kl. 3 em. och avreste den 25 okt. på morgonen. Såvitt bekant, har han nu lämnat Sverige.”

Varför är sekretessen så viktig? Vad är arbetsplats 16? Vad pågår uppe i den Värmländska skogen? Svaret är - anläggandet av ett nytt hemligt krigsflygfält. För att inte riskera bli utslaget på de fåtaliga fredsöversättningsplatserna, vilka skulle vara ett av de främsta målen för en fiendes bombanfall i början av ett eventuellt angrepp, har flygvapnet i all hast under sommaren och hösten 1939 påbörjat anläggandet av 20 nya krigsflygfält, däribland ett på Brattforsheden. I en andra omgång senare under beredskapsåren kommer ytterligare ett 20-tal fält att anläggas.

Aldrig mera krig!

Så löd slagorden i ett krigstrött Europa efter första världskrigets slut. Många länders försvarspolitik präglades sålunda under 1920-talet

av avspänning och nedrustning. För Sveriges del var det säkerhetspolitiska läget nu mer gynnsamt än på länge. Tron på en varaktig fred ledde till att det försvarsbeslut som fattades 1925 för svenska försvarsmakten innebar en mycket kraftig neddragning. Då försvarspropositionen framlades konstaterade statsminister Rickard Sandler att:

”Något direkt hot mot Sveriges oberoende och territoriella integritet kan för närvarande icke skönjas. Vårt jämförelsevis skyddade geografiska läge, vår befolknings enhetliga sammansättning och våra stabiliserande förhållanden till främmande stater medföra, att vi icke ha anledning uppbygga vårt försvar med tanke på ett angrepp på landet i erövringssyfte.”

1925 års försvarsbeslut grundades alltså på en optimistisk tro att det gynnsamma läget skulle bestå. Det nya försvarsbeslutet innebar också att arméns och flottans flygstrids-

krafter, av bl a besparingsskäl, slogs samman och den 1 juli 1926 bildades ett självständigt svenskt flygvapen. Vid bildandet fanns utöver flygkårens egna fält endast ett fåtal permanenta någorlunda användbara flygfält. Uppgiften för flygvapnets förband var dessutom, liksom tidigare, nästan helt förknippad med en samverkan och en anpassning till arméns och marinens operationer. Baseringen måste därför vara variabel, vilket gjorde det närmast omöjligt att i fredstid göra upp några fasta planer för baseringen. Flygplanen man övertagit från marinen och armén var i de flesta fall omoderna och slitna. Men det var flygplan som var lätta och hade låg landningshastighet, varför inga längre start- eller landningssträckor krävdes. De landbaserade hjulförsedda flygförbanden ansågs kunna baseras på för tillfället rekognoscerade fält som klöverbullar och stubbåkrar, och vintertid med skidutrustning på tillfrusna sjöar. Flygvapenledningen försökte genom rekognosceringar hålla sig kunnig om markområden som var användbara för landning, men på grund av ständiga förändringar i väderlek och åkerbruk kunde man inte utarbeta några särskilda baseringsplaner och att i fredstid förbereda åtgärder i form av signalförbindelser, förråd och transportplaner ansågs vara lönlöst. Baseringen vid ett eventuellt krig måste därför improviseras och var också i viss mån möjlig så länge flygplanen hade ovan nämnda egenskaper.

1936 års försvarsbeslut

1930 tillsatte regeringen en kommission för att utreda landets försvarsfrågor. Uppgiften var att:

”I första hand avses en undersökning av möjligheterna att, utan större rubbningar i den nuvarande organisationen, påskynda försvars-



Fält 16 sett från nordost. Fältytan är besädd med olika grödor som bildar ett rutnät för att efterlikna ett odlingslandskap. Flygplansvärnen placering runt fältet och längs vägarna syns här tydligt.

>>>

utgifternas reducering till den i 1925 års riksdagsbeslut åsyftade kostnadsramen.”

Men den fredsoptimism som präglat åren efter första världskriget hade nu kommit av sig och i det nya försvarsbeslut som fattades 1936 hade man tagit intryck av en allt mer oroande omvärldsutveckling. Beslutet innebar visserligen inte några stora förstärkningar av försvarsmakten, men det blev ett viktigt trendbrott med en inriktning mot en ökad modernisering. Flygvapnets fyra flygkårer skulle utökas till sju flottiljer, uppdelade på flygslagsförband, bomb-, jakt- eller spaningsflottiljer och i enlighet med tidens luftförsvarstänkande skulle man skapa ett starkt bombflyg som kunde bekämpa en fiende redan på dess eget område. För hemortens försvar skulle bombflyget kompletteras med jaktflyg och luftvärn. Tillkomsten av ett bombflygvapen medförde krav på en fast organisation med bakre och främre baser, men man räknade med att sådana baser skulle kunna iordningställas under en förberedelseperiod före ett krigstillstånd. Med ”moderna” flygplan kunde flygvapnet inte längre operera från klöveråkrar. En klöveråker som ena dagen var bra, kunde dagen efter vara upplöjd. Slutsatsen blev att permanenta fält måste anskaffas. Man hade också fått underrättelser om att tyskarna hade välmaskerade, permanenta krigsflygfält. I oktober 1938 lämnade chef för flygstabens operationsavdelning major H. Beckhammar ett preliminärt förslag angående rekognoscering av reservflygfält. Rekognosceringar som avsåg att undersöka områden som var mindre värdefulla för odling men som var lämpliga för reservflygfält. Den 2 november 1938 hemställer försvarsstabschef general Thörnell hos Kungl. Maj:t att för kostnader i samband med förberedelser för iordningställande av flygplatser, till flygförvaltningens förfogande få använda medel vilka anvisats för försvarsberedskapens omedelbara stärkande.

”Vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering är det av stor vikt, att nya flygplatser snabbt kunna iordningställas för krigsflygförbandens behov. För att så skall kunna ske, är det nödvändigt, att redan i förväg vissa förberedelser äro vidtagna. Jag har i samråd med chefen för flygvapnet och Sveriges geologiska undersökning uppgjort planer för utförande av förberedande rekognosceringar av till flygfält lämpade markområden, detaljundersökningar av vissa sådana områden samt uppgörande av erforderliga arbetsberäkningar och kostnadsuppgifter för iordningställande vid behov av områden såsom flygfält. Här nämnda undersökningar böra komma till utförande med det snaraste, och beräknas kostnaderna komma att belöpa sig till högst 9000 kr.”

Under år 1938-1939 utförde så flygstaben med biträde av Sveriges geologiska undersökning och personal ur flygförvaltningens byggnadsavdelning en omfattande undersökning över hela landet, från norr till söder, för att klargöra hur en tillfredställande krigsbaser skulle kunna åstadkommas på för staten billigaste eller lämpligaste sätt. Sammanlagt rekognoscerades 180 flygplatsområden, av dessa kostnadsberäknades 95 och slutligen utpekades 40 med hänsyn till läge, beskaffenhet och kostnader.

Bakre och främre baser

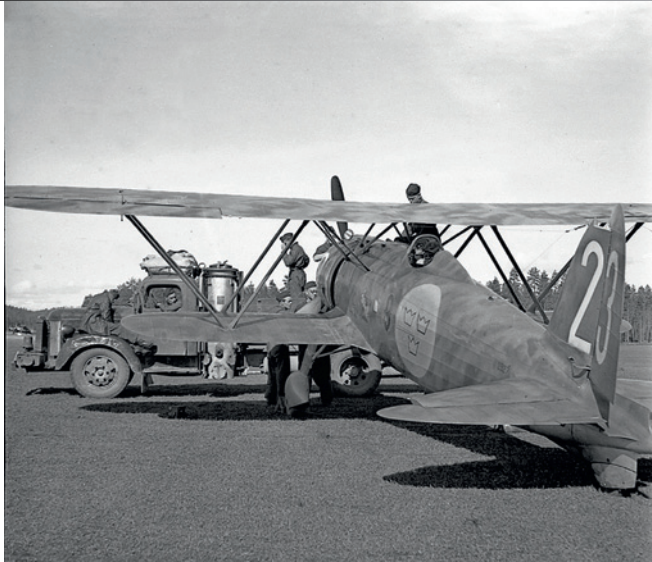
Bakre baser skulle ligga utom en fiendes bombförbands normala räckvidd eller, med tanke på flygplanens ökande aktionsradie, i möjligaste mån tillbakadragna. Grunden för antalet krigsflygfält för bakre basering var minst ett fält för varje division. Tre flygfält med 3 till 10 km inbördes avstånd blev alltså en flottiljs basområde. För flygförbandens operationer över eller mot Sveriges kuster krävdes främre baser där förbanden kunde mellanlanda och förses med drivmedel och bomber. Baserna var nödvändiga för företag på stort avstånd från de bakre ba-

serna eller för ett snabbt insättande mot vissa mål, t ex mot landsättning från luften eller från fartyg mot kusterna eller Gotland eller Åland. Främre baser skulle finnas i alla de huvudriktningar där flygförbanden kunde verka i olika krigsfall. Antalet flygfält bestämdes av antalet flygförband som samtidigt skulle insättas i samma huvudriktning. För ett snabbt, samtidigt insättande fordrades ett flygfält per division. Baserna skulle redan i fredstid vara fullt användbara, förses med förråd av bomber och drivmedel, förberedas för förläggning, utspisning och skydd av personal, förses med trådförbindelse samt hållas hemliga.

Krigsfall I och II

Redan 1939 var det hög tid att revidera 1937 års provisoriska krigsplanering och utarbeta nya operativa planer. Även om krigsplan 1939 aldrig blev formellt antagen var nu Sveriges militärgeografiska läge sådant att den fredstida planeringen begränsades till krigsfall I, Tyskland, och krigsfall II, Ryssland. I slutet av februari 1939 överlämnade chefen för flygvapnet förslag på de krigsflygfält som skulle kunna tas i anspråk då krigsfara förelåg. Försvarsstabschef Thörnell anslöt sig till förslaget och ansåg det lämpligt att de angivna 23 fälten i första hand avsågs som krigsflygfält för de flygförband som skulle komma att upprättas under år 1940. Han pekade också på, att med hänsyn till att det kunde föreligga skäl för att i krigsfall I basera flygförband längre norrut än i Skaraborgs län, var lämpligt att ytterligare ett krigsflygfält anordnades i Värmlands län. Efter vissa förändringar blev antalet krigsflygfält i första omgången slut-





Fiat CR 42, från 2. divisionen F 9, sommaren 1943.



Flygvapenövningen 1942. Den flygande personalen från 1. div F 7 med kapten Dubois i spetsen står uppställda utanför flygtjänstbaracken på krigsflygfält 16.



Flygvapenövningen 1942. Flygplansvärn fanns runt hela flygfältet. Här är det flygplanen från flygplansvärnen utefter stora landsvägen mellan Karlstad och Filipstad som dras fram till flygfältet för start.



Sommarövning "i trakten av Filipstad". Kadetterna Hansson och Fogde inför ett flygpass med J 26 Mustang från fält 16. I bakgrunden skymtar en Sk 16.

ligen 20 stycken, vilket beräknades fylla behovet för flygvapnets dåvarande organisation.

Krigsflygfält 16 Brattforsheden

Då kriget bryter ut den 1 september 1939 radiotalar statsminister Per Albin Hansson till svenska folket:

"Medborgare. Det förfärliga som vi i det sista hoppats att världen skulle förskonas ifrån har inträffat. Ett nytt stort krig har brutit ut. (...) För oss svenskar gäller det

nu att med lugn och beslutsamhet endrökteligen samlas kring den stora uppgiften att hålla vårt land utanför kriget, att vårda och värna våra omistliga nationella värden och att på bästa sätt bemästra den onda tidens påfrestningar."

När Krigsflygfält 16 på Brattforsheden planerades och började byggas var det som en av de bakre baserna, något kommande händelseutveckling skulle ställa helt på ända. Efter att skogen avvercats

under sommaren påbörjades den 5 september anläggningsarbetet och planeringen av flygfältsytan. Planen var att arbetet skulle vara avslutat i september nästkommande år och i flygtjänstdugligt skick skulle fältet vara först framåt sommaren 1941. Beräknad kostnad 301 000 kr. I "underdånig" skrivelse den 2 februari 1940 anför general Thörnell, nu överbefälhavare, att arbetena med att iordningställa krigsflygfälten i stort sett gått plan enligt, men eftersom

»»

”de utrikespolitiska förhållandena hava avsevärt förändrats” måste medel ställts till förfogande för att kunna forcera arbetet. Den 9 april, samma dag som Tyskland invaderade Danmark och Norge, var arbetet på Brattforsheden avbrutet på grund av 20-30 cm snö. Då återstod bara justering och besåning. Man hade koncentrerat sig till vissa ytor, 100 × 1000 m, som utan risk omedelbart efter färdigställd ytjustering och vältning kunde användas för landning. Då fältet låg på en sandhed konstaterade man dock att svår dammbildning skulle kunna uppstå under torr väderlek. För maskering av fältet indelades ytan i ett rutnät som besåddes med olika grässorter. På så sätt fick man från luften intrycket av ett odlingslandskap och detta förstärktes ytterligare genom

att anlägga skendiken och skenvägar.

”På fält 16, där bodde vi i tält och hade eldat upp tälttaket. Kallt men väldigt friskt och fältmässigt. Vi brydde oss inte om att elda ett dugg. Bara släpa och slet med spanska rytare. Vi skulle ju blockera fältet samt vissa dagar göra klart för landning för svenska maskiner.”

Så beskrev flygsoldat John Ström från 32:a basavdelningen livet på krigsflygfält 16. Lite bekvämare blev det kanske sedan flygvapnets standardbaracker kommit på plats vid årsskiftet 1941-42 så man kunde få tak över huvudet. Nu uppfördes också 27 st flygplansvärn, varav ett tiotal placerades på ömse sidor av flygfältet längs stora landsvägen Karlstad - Filipstad, som passerade över fältets norrsida. Praktiskt men kanske mindre lyckat då flygfältet

skulle vara hemligt. Så vid vissa tidpunkter fick den civila trafiken omdirigeras till andra vägar och efter några år ändrades också vägsträckningen så att flygfältet inte längre berördes. Under våren 1942 hade SAAB 17, svensk flygindustris första egna konstruktion, börjat levereras ut på flottilj. Efter inflygning på flygplanstypen under sommaren, var det så dags att för första gången pröva flygplanet i operativ tjänst under höstens stora flygvapenövning. På krigsflygfält 16 baserades två lätta bombdivisioner från F 7 Såtenäs och en spaningsdivision från F 3 Malmen. Flygvapenchef Nordenskiöld, överbefälhavare general Thörnell m fl besökte flygfältet i samband med debuten. Även tidningar och SF:s journalfilm fanns på plats. Naturligtvis avslöjades inte var förbanden var baserade, utan som TT:s reporter meddelade den 8 september 1942,

”Ett lätt bombflygförbands flygplats. I en liten rödmålad stuga på rena landsbygden någonstans i landet samlade på tisdagsmorgonen en flottiljchef sina divisionschefer för ordergivning. Det gick i korthet ut på att Göteborg skulle anfallas.”

Den ”lilla stugan” eller flygtjänstbaracken finns fortfarande kvar.

Under år 1943 skedde en slutlig utbyggnad av flygfältet så att stråkytorna fick 1200 meters längd. Barackområdet kompletterades med ett ladvärn och en kok- och matsalsbarack och luftvärnsställningarna i fältets närhet utökades bl a med två betongtorn för 40 mm lvakan och tre trätorner för 20 mm lvakan. På en höjd strax norr om fältet fanns också luftvärnsställningar för 7,5 cm luftvärnskanoner. Efter beredskapsåren och så länge propellerflygplan fanns i flygvapnet användes fältet. Ett exempel på detta är Flygkadett-skolans (F 20) sommarövningar 1948 ”till trakten av Filipstad” och som i elevtidningen ”Buketten” beskrevs på följande vis.

”Nu är vi i Värmland på ett fält och det är så hemligt så. Vår lärare



Delar av barackområdet på krigsflygfält 16. I mitten syns ladvärnet, målat för att efterlikna en ladugårdsbyggnad, därav namnet ladvärn. Övriga baracker är flygtjänstbarack B, expeditionsbarack A och kok- och matsalsbarack. Utanför bilden finns en förrådsbarack F och en förlägningsbarack C.



Värmlands museum i samarbete med stiftelsen Krigsflygfält 16 genomför en arkeologisk undersökning av ett raserat rörskyddsrum Sk 6.



I södra kanten på flygfältet fanns under beredskapen tre luftvärnstorn i trä för 20 mm lvakan, sedan länge borta. År 2011 nyuppfördes ett av tornen efter originalritningarna. Nedanför tornet finns också det restaurerade rörskyddsrummet.

i luftkrigs-konst har hemligstämplat allting häruppe så att till och med toalettpappret har en sån där vacker stämpel i rött. Här har vi flugit, ätit, sovit och badat och haft permis-sionsförbud. När vi någon gång har uppehåll i stationstjänsten tittar vi på när lärarna spelar badminton och skjuter lerduvor och det är så trevligt. Snart kommer jag hem men vi ses nog inte på ett tag för jag var i Filipstad igår kväll...”

Men för en utveckling med ”rea-flygplan” krävdes utbyggnad och anläggande av belagda start- och landningsbanor. Planer som fanns, men aldrig genomfördes. Flygfältet på Brattforsheden låg där det låg i sin ”Törnrosasömn” och under årens lopp försvann spår och minnen från beredskapstiden. Lyckligtvis skedde inte några stora förändringar.

Kulturresevat 2003

Länsstyrelsen Värmland var därför framsynt då man beslutade om att bevara området och där inrätta kulturresevatet ”Krigsflygfält 16 Brattforsheden”, som invigdes i augusti 2003. Syftet med kulturre-

sevatet är att bevara ett värdefullt kulturlandskap som präglats av den militära mobiliseringen under andra världskriget 1939-1945. Den övergripande målbild som eftersträvas för resevatet, är en helhetskaraktär som väsentligen överensstämmer med beredskapstiden. Områdets skötsel grundas på beredskapstidens militära markanvändning d v s flygfältet med landningsbanor kamouflerade som åkermark och anslutande skogsmark ianspråk-tagen för krigsflygfältets funktion, skydd och försvar. Kulturresevatet ska också påminna och berätta om samhällets ansträngningar och den enskilda människans uppoffringar under en mörk och dramatisk tid i den svenska historien. Krigsflygfäl-tens historiska betydelse bekräftades ytterligare av de beslut som Sveriges regering och riksdag fattade år 2007. Det bedömdes viktigt att minst ett av krigsflygfälten sparades för efter-världen och bevarades i ursprung-liga skick, då Sverige var tämligen ensamma om dessa fält i världen. Valet föll på Krigsflygfält 16 Bratt-forsheden som ett typiskt exempel,



Vägskylt till kulturresevatet vid väg 63 mellan Karlstad och Filipstad.

den välbevarade helheten och att inte något förändrats i någon större utsträckning. Krigsflygfält 16 är idag sålunda en av de militärhistoriska anläggningarna som ingår i Sveriges militärhistoriska arv SMHA.

Kulturresevatet kan man besöka på egen hand året om. Från Karlstad väg 63 mot Filipstad (c:a 40 km). 6 km norr Lindfors avtagsväg till höger, Krigsflygfält 2 km. ■