

Garnisonsmuseet Skaraborg-Axevalla hed

På TIFF:s resa genom Sveriges Militärhistoriska Arv (SMHA) har vi hunnit till Axevalla. Ciceron är Björn Lippold, chef för Garnisonsmuseet och Centrala Soldatregistret, känd militärhistorisk författare och föreläsare särskilt om indelningsverket och livet på heden. Axevalla är en historiskt viktig plats där mycket hänt i vår försvarshistoria och här stod en gång militärflygets vagg.



Text: Björn Lippold

Foto: Garnisonsmuseet

Orten Axvall gjorde sig redan under första delen av 1300-talet känd som en plats där kungens män hade sin hemvist. Det var då Axevalla hus fick en framträdande plats i den Svenska historien. Där ca 1000 meter öster om platsen för Garnisonsmuseet Skaraborg, på andra sidan heden, vistades kungens lagmän och skatteindrivare på borgen. Området ansågs vara ointaglig efter ett antal misslyckade försök som bland andra den uppretade allmogen i området gjorde.

När vi kommer fram till 1490-talet lyckades det för allmogen att ta sig över vallgraven och in på borgen och bränna ner densamma. Marken runt berget Billingen och på detsamma blev en kronans jägarbacke fram tills platsen togs i bruk som övningshed på senare delen av 1600-talet.

Ständiga knekthället

Samlingsplatsen för soldaten, i det ständiga knekthällets organisation, skulle vara en jämn och tjänlig plats centralt belägen i regementets upp-



Skaraborgs regemente samlat i ruinerna av Axevalla hus på 1890 talet.

tagningsområde (stånd). För Skaraborgs regemente granskades flera platser innan man 1696 fastnade för Axevalla hed som då blev regementets samlingsplats.

I Skaraborg användes för övning bland annat Eggby ängar ca 8 km norr om Axevalla hed, fram till dess att platsen blev för trång när Yngre indelningsverkets stora skaror av soldater skulle samlas. När det gällde Eggby ängar var det närheten till Höjentorps slott, byggt av Magnus Gabriel De la Gardie i mitten av sextonhundratalet, som gjorde platsen eftertraktad. Höjentorp var en plats där kungarna gärna stannade till.

Vi vet med säkerhet att Carl XI, tack vare hans efterlämnade dagböcker, vistades på Höjentorps slott under en del av sommaren 1691.

Det var vid det tillfälle han skrev under uppgörelsen med allmogen i Västergötland om uppsättandet av kavalleriet i landskapet, enligt ständiga knekthållets princip.

När allt fler förband samtidigt skulle samlas på Eggby ängar blev den för liten varför Skaraborgs regemente sökte sig till Axevalla hed 1696.

Totalt fanns för det ständiga

knekthållets räkning runt om i landet ett trettiotal stora övningsplatser, varav Axvall hör till de större, störst av dem alla lär Ljungby hed varit.

Beväringen och livet på heden

När beväringarmén infördes 1812 var det ingen som räknade med annat än att hedarna skulle kunna användas som man gjort tidigare, för det ständiga knekthållet. Detta fungerade i början ganska bra men allt eftersom beväringarmén växte sig starkare ställdes högre krav på förläggningarna. Bland annat av den orsaken att beväringen mönstrades inte enbart under den varma tiden på året, utan det kunde även ske under höst och vinter.

Riksdagen fattade 1877 beslut att förläggingsbaracker skulle uppföras runt om på hedarna för att soldaterna skulle ha drägliga förhållanden när de skulle utbildas att skydda vårt kära fosterland.

Under det ständiga knekthållets tid, när möten skedde med tält som förläggning började förberedelserna ett halvår innan själva mötet. Vissa soldater som hade sina torp nära heden fick inför generalmönstringar

göra några veckor extra möte på vintern för att iordningställa inför det kommande.

När mötet väl var igång drogs stora skaror människor som inte alltid hade kallats av försvaret till hedarna. Det var handlare, skickliga hantverkare, hustrur och barn till soldaterna. En av de grupper som upptäckte att heden med alla soldater fanns och var en lukrativ marknad, var fotograferna. Den soldat som hade ekonomi passade på att fotografera sig ensam med den fina uniformen. För andra med mindre pengar kunde det bli i glada vänners lag.

Av naturliga själv blev stormöten på heden också ett gyllene tillfälle för befolkningen närmast heden att tjäna extra på att soldaterna kom. Pannkakor och bullar hörde till det som utan motstycke var populärast.

Fram till 1881 var det vedertaget att soldaten för att vara medgörlig och inte känna smärta varje morgon skulle ha en ordentlig sup av en jungfru storlek, ca 8 cl. Efter detta år var det för den svenska soldaten att anta samma rutin som den norska armén och det var att dricka kaffe på morgonen.

»»



Storlägret 1858 med 14 regementen. Så här såg det ut vid staben utanför Kungshuset.



Underhållningen vid stormöten på heden stod ofta soldaterna själva för. Det kunde vara varje regemente eller vid något tillfälle för alla som fanns samlade. Ofta var det större framföranden vid midsommartid då bland annat dansen var ett populärt inslag. Med försvaret kom också teatern till folket, här är en grupp beväringar i sina scenkläder.

Folkdiktningen och författarskapet bland soldaterna kunde ta sig olika uttryck. När det gällde Axevalla hed var det båda Skaraborgs regemente som Västgöta regemente som skrev verser om varandra, som sedan sjöngs så att det hördes över hela heden och samhället.

Så här kunde det låta när skaraborgarna sjöng för västgötarna:

*I västgötar, I västgötar
I tror I ska komma till gud
nä i helsike, nä i helsike,
ty skråen han tar er förut*

Vid införandet av allmänna värnplikten visade sig ganska snart att ny förläggning behövdes, eftersom soldaten inte bara skulle utbildas under årets varma årstider. En närmare kontakt med det moderna samhället behövdes också vilket gjorde det nödvändigt att bygga nytt.

Runt om i landet började försvaret en nybyggnation som inte finns något motstycke till. Nya kaserner uppfördes och varje truppslag fick sin typ av byggnader. Nya kaserner uppfördes och varje truppslag fick sin typ av byggnation, som placera-

des nära någon tätort. Så långt möjligt användes samma planlösning vid utformningen av de nya kasernerna. Under de första decennierna på 1900-talet var det för försvaret den stora flyttningen av förband till nya kaserner som gjorde hedarna överflödiga. Dock vågade man inte göra sig av med övningsheden eftersom det behövdes mark även i fortsättning för att öva manskapet.

Axevalla hed militärflygets vagga

Initiativet till anskaffning av arméns första flygplan togs av chefen för

Fortifikationen, dåvarande generalen Munthe. Det första flygförbandet kom att lyda under Kungl. Fälttelegrafkåren, Ing 3 Marieberg i Stockholm. Försöksavdelningen förlades på Axevalla hed under sommaren 1912 och var kvar där till slutet av augusti. Avdelningen var förlagd till Västgöta regementes läger, mellan nuvarande Axvalls folkhögskola och samhället.

Tidigare hade en grupp officerare varit i Frankrike och fått lära sig flyga. Den stora tillskyndaren av att skaffa flyg till det svenska försvaret var kapten Henrik Hamilton. Han hade anställts som volontär vid Svea ingenjörsbataljon redan 1897, vid 21 års ålder. Redan två år senare utnämndes han till underlöjtnant. Efter olika kurser och utbildningar i artilleri och ingenjörsskolor, placerades han 1907 i Fälttelegrafkåren. Vid denna kom han ganska snart i kontakt med de luftballongförsök som pågick. 1905 kom Hamilton att bli Sveriges första ballongförare med internationellt förarbevis.

Med detta bevis och ett antal timmar som ballongflygare kommanderas Henrik Hamilton med stort samtycke till Doual i Frankrike och den därvarande flygskolan för att studera detta med flyg närmare. När han återvänder 1912 finns det ingen tvekan om vad Hamilton och övriga gruppen ansåg. Flygplan var det nya och det var ett måste även för Sverige. Redan innan man återvände till



För försvaret blev hedarna runt om i landet en viktig del i utvecklingen av ny materiel. Här övar Pansartrupperna under andra världskriget.

Sverige hade två plan inköpts och det var dessa som med båt transporterades till Göteborg och därifrån till Axvall med järnväg. Planen var nedpackade i stora trälådor märkta med texten "Verktyg".

Flygavdelningens personal hade startat från Stockholms Central den 2 juli klockan 08.02 och anlände till Axvall station 16.35 där de inkvarterades hos Västgöta regemente som var förlagt mellan nuvarande Axevalla folkhögskola och bensinstationen i samhället. Dagen efter uppsattes de specialtillverkade tält-hangarerna. Flygplanen kom från Göteborg någon vecka senare. Det blev då manskap ur västgöta regemente som fick hjälpa till med transporten från järnvägsstation till hangarerna på heden 500 meter bort.

Nieuport IV G hade man startat tillverkningen av 1911 och höll sedan på att tillverka fram till 1915 i olika versioner. Flygplanet var ensitsigt med en totalvikt av 483 kg och kunde komma upp till 120 km/tim. Spännvidden på planet var 12,1 meter.

Breguet C.-U användes åren 1912–1915 som ett spaningsplan, dock kom det i Sverige att användas för utbildning. Maxfart var 105 km/tim och den maximala flyghöjden



Löjtnant Porat med Nieuport över Västgötarnas vakthus.

var 2500 m. På en tank bränsle kunde planet flyga ca 40 mil.

Anledningen till valet av Axvall som provplats för de första flygningarna inom försvaret var att en av de största fälttjänstövningar som hållits i Sverige skulle hållas i trakten av Falköping på hösten 1912.

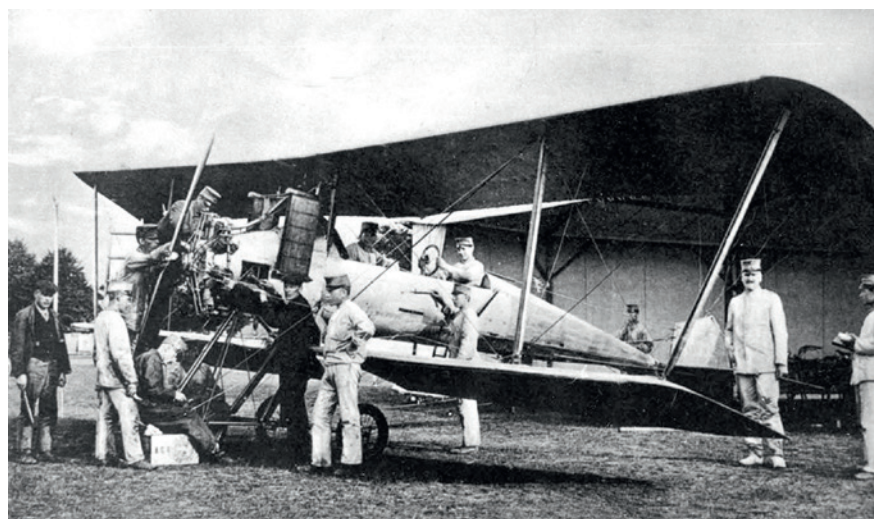
För piloterna i de första planen var Axevalla en olyckligt vald plats. Bland annat skriver någon av de som utförde flygningarna om alla

elledningar som gick tät över marken i den tänkta startbanan. Starten skedde framme vid Västgöta regementes vakthus, vilket låg strax bakom nuvarande bensinstation i samhället. Med dessa försök under tre månader kom Axevalla åter att få en framträdande plats i den svenska försvarshistorien. Det blev på västgötaslätten som det skulle utrönas om det var något för svenska försvaret.

Här några sammandrag av anteckningarna från Axevalla

Vi kan följa händelserna på flygavdelningen genom sergenten Eugen Anderssons dagbok från sommaren på Axevalla hed. Bland annat berättas det i denna bok om kapten Hamiltons olyckliga första uppstigning.

”14. Söndag. Breguet maskinen utdrogs ur hangaren kl 4 fm. kl 5 fm var maskinen klar för start då kapten Hamilton besteg den, gjorde en vacker start, men störtade plötsligt ned 400-500 meter från startplatsen och från en höjd av 25–30 meters. Kaptenen blev oskadd, men maskinen blev ganska svårt ramponerad. Maskinen isärtogs i och för hemforslingen, varvid skjuts anlätades från Västgöta regemente. Klockan 8 >>>



Breguet maskinen åter klar för start efter att ha reparerats under hela sommaren 1912.



Flyget blev mitt liv”

Från överste von Porats memoarbok.



Västgöta regementes plats på heden var där Axevalla folkhögskola finns idag.

på kvällen avslutades arbetet denna dag.” Händelsen lär ha varit av den storleken att den berättats på högmässan i Skara domkyrka. I massmedia refererades grundligt från olyckan. Stockholms-Tidningen berättar att olyckan berodde på att motorns tändning inte fungerade.

Den 31 juli noteras i dagboken. ”Flygning på aftonen. Löjtnant von Porat flög i fem min men måste gå ned för att motorn gick ojämnt. Motorn provkördes dagen därpå, men en hund kom in i denna så att den sprack.”

Efter löjtnant von Porats första flygningar på 10–15 meter, ökade både den tid och höjd som maskinerna var i luften till att i slutet av augusti, nått till en vanlig höjd av 400 meter, vid något tillfälle noteras att man varit uppe på över 800 meter. Den 8 augusti gjordes tidigt på morgonen en flygning över Skara till Lidköping och tillbaka till Axvall, flygtiden blev denna gång 52 minuter.

Den första passageraren togs upp den 27 juli. Den förste i ”baksits” var löjtnanten Ljugner, som skulle vara 1:e pilot på den av Hamilton kraschade B1:an, men som fått tillbringa sommaren på marken. Han hade dagligen varit med om reparationsarbeten av planen i första

hand av B1:an som började gå mot fullbordande efter haveriet.

I slutet av augusti började förberedelserna för uppbrott. Efter många mödosamma dagar med ideliga reparationer, justeringar och misslyckanden men också med framgångar började man den 26 augusti, packa för att förflytta avdelningen till Redberga. Man hade kommit så långt med reparationerna av B1, att det endast var motorn som fortfarande fanns kvar i Frankrike man väntade på.

Hur bygdens människor tog del av flygverksamheten på heden och hur man kunde uppleva denna nya och nästan ofattbara teknik, kan belysas med ett citat ur överste von Porats memoarbok ”Flyget blev mitt liv”: En gång när jag en eftermiddag kom tillbaka till Axvall efter några

dagars tjänstledighet, fick jag höra att en gubbe, som satt där bland den övriga publiken på staketet, kommit för att se flygning och vägrade att gå hem förrän han fått sin önskan uppfylld. Enligt uppgift skulle han ha suttit där hela tiden jag varit borta!

I alla händelser blev han, efter vad jag fick höra, fort nöjd, ty så snart flygplanen gav sig iväg efter start, yttrade han besviket. ”Åh fanken, geck han åt det hållet”, hoppade ner från staketet och gick hem. Jag vet inte vad han väntade sig få se.”

Måndagen den 2 september flög löjtnant von Porat med monoplanet kl 5.45 på morgonen från Axvall till Redberga. Klockan 2.18 på eftermiddagen avreste resten av flygavdelningen från Axvall mot Redberga och flygepoken på Axevalla hed gick till hävderna. ■

För Axevalla har den militära närvaron betytt ofantligt mycket när den lilla orten utvecklats till det den är i dag. I kanten av det fagra Valle härad kan med en vandring på heden än i dag känna närvaron alla de soldater som varit på platsen. För de som närmare vill studera utvecklingen rekommenderas ett besök på Garnisonsmuseet Skaraborg i lägerhyddorna från 1903.

Museets öppettider kan man hitta på hemsidan,
www.garnisonsmuseet.se
telefon: 0511-41 42 82.

