

Tidningsflyget på 50-talet **Flygolyckor i Jönköping**

(Föredrag av Lennart Lindberg hos SFF-F 2013-12-04)

Jönköpings gamla flygfält kom till som beredskapsarbete 1935. Någon direkt kö för att få starta och landa var det dock inte från början. Viss konkurrens fanns ju dessutom, som framgår av artikeln om Albin Ahrenberg, från annat flyg, som inte behövde någon landningsbana på land. Albin Ahrenberg uppehöll ju till 1950-talet passagerarflyg till Stockholm från Munksjön. Han landade då på dåvarande Stockholms flyghamn, Lindareängen. Den öppnades 1920 och var i drift till 1952, då Bromma sedan länge tagit över det mesta av trafiken. Den gode Ahrenberg flög med tyska flygplan av typen Junkers JU-52, som hade den stora fördelen att de kunde utrustas såväl med hjul som med pontoner. Det sistnämnda gav ju möjlighet till ett större antal landningsfält än de rent "hjulbaserade." Frös isen på sjöarna kunde Ahrenbergs Junkrar utrustas med medar. Denna möjlighet gjorde konkurrensen svår för Jönköpings flygfält.

Det är faktiskt först i och med tidningsflygets inmarsch på arenan som det blir regelmässiga och något så när frekventa flygningar på fältet. De stockholmsbaserade kvällstidningarna, Aftontidningen, Aftonbladet och Expressen, såg en möjlighet att öka sin upplaga om man kunde få ut tidningarna till landsbygden under utgivningsdagens eftermiddag. I början var man särskilt intresserad av att få ut söndagseftermiddagens sportupplaga. Allsvenskans fotbollsmatcher startade alltid klockan 13.30 och var därmed färdigspelade 15.15. Artiklarna om eftermiddagens fotbollsmatcher skrevs alltid i halvlek och så lämnades ett kort utrymme för att lägga till slutresultatet. Tidningen var i princip klar att gå i tryck 15.30 och sedan skulle den hastigt och lustigt ut i landet. Jag minns personligen att den kunde vara framme i Pelles kiosk på Gröna gatan strax efter 17-tiden. Det var denna volym man ville åt och därmed öka sin upplaga.

Ett antal våghalsiga piloter startade företag för att vara med på denna marknad. Albin Ahrenberg, som ju redan var etablerad, flög till exempel till Spexhultasjön i närheten av Nässjö och därifrån utnyttjades sedan järnvägen. För Jönköpings del startade det den 3 juni 1949 från Stockholm via Göteborg till Jönköping.

Det svenska tidningsflyget drabbades under tidigt 50-tal av inte mindre än sex olyckor med dödlig utgång. Paradoxalt nog hade inte mindre än tre av dem koppling till Jönköping.

Den 14 juli 1951 Bromma – Jönköping

En av de dåtida flyglegenderna, Göte Rosén, skulle utföra en flygning med tidningar till Jönköping. Lasten var "cirka två ton", det var inte så noga med kontroll av lasten och fyra passagerare. Dessutom medföljde en flygingenjör Bernt Eriksson, som skulle öva för att i framtiden ta certifikat. Planet var godkänt för 1,5 tons last, pilot och 4 passagerare och fulla tankar. På grund av att planet hade maximalt tillåten last eller kanske lite mer, beslöt man att bara fylla de främre tankarna på planet. De bakre lämnades med de skvättar som var kvar. Väderbetingelserna var utmärkta och planet startade.

Strax efter att planet lyft, stannade högra motorn. Piloten handlade rent reflexmässigt, drog på full effekt på vänster motor, tog in landningsställena och kompenserades med rodren. Då stannade vänster motor. Planet vek sig och gick i marken från 20 meters höjd. Alla utom piloten Göte Rosén avled. Den senare överlevde med svåra brännskador.

Strax efter det att olyckan hade offentliggjorts i radions TT-nyheter blev Jönköping s Postens telefonväxel nerringad av allmänheten. Samma dag skulle nämligen ett av Ahrenbergs ordinarie plan, landningsplats Munksjön, avgå. Tidningen kunde lugna de anhöriga med att det var ett fraktflyg med tidningar som förolyckats.

Planet var av typ Lockheed Lodestar, en plantyp som vi skall se återkomma i olyckorna framöver. I det aktuella fallet var ägaren Airtaco.

Den 26 november 1952 Bromma – Jönköping

Bildnummer:
002-1084471
Bildslag: Foto
Materialform:
Sv/v kopia
Motiv: Prop-fpl
Plats: Jönköping
Tidsperiod:
1953-01-18
Flygplanstyp:
Lockheed Loadstar
Tillverkare: Lockheed
Civ FV nr: SE-BUU
Tidigare ägare:
Carl-Adam Nycop



Lockheed Loadstar, SE-BUU på Jönköpings flygplats. Tidningsflyg. Skannat foto. Lånat från Olof Nycop.

På eftermiddagen denna dag ligger tre tidningsplan för landning i kö över Jönköpings flygfält. Det är mycket dåligt väder, snöstorm och sikten är dålig. Dåvarande flygplatschefen C-G Rydelius berättar i boken Högt spel i luften: ”Olyckan inträffade klockan 13.14. Planet hade gått ett varv över flygfältet efter att först ha försökt landa, men tvingats avbryta denna manöver, då man kommit in för lågt. Det rådde intensiv snötjocka vid tillfället och det var antagligen orsaken till felbedömningen. Det låg en speedwaybana söder om fältet och piloten kanske förväxlade dessa eftersom sikten var dålig. Efter att ha touchat speedwaybanans träsarg körde planet in i en flera meter hög sandvall, totalhavererade och fattade eld.”

De två ombordvarande, Hans Birger Ståhlfors och Lars Malmsten var döda när räddningsmanskaper nådde fram. Planet hade, efter att ena vingen stöt emot träsargen rund speedwaybanan, gått rakt in i den så kallade Missonskullen, som låg norr om speedwaybanan. Namnet var fullt logiskt, det låg ett missionshus uppe på kullen. Planet hamnade på rygg, bensen rann ur tankarna och det tog omedelbart eld.

De två andra planen som cirkulerade i väntläge avstod från att landa i Jönköping och utnyttjade reservlandningsfält på annan ort. En av dessa plan fördes av kapten Bror Persson, som kommer att återkomma i rapporterna om olyckor.

Haveriet berodde troligtvis på den mycket dåliga sikten. Snöovädret var mycket besvärande och piloten gjorde en missbedömning. Ett flertal vittnen i anslutning till nerslagsplatsen vittnade om att de hörde, men inte såg något plan. Pilotens överambition i att få ut kvällstidningar, i detta fall var det frågan om Aftontidningen, gjorde att han kanske handlade under stress och tog ett felaktigt beslut. Teorin att piloten skulle förväxlat speedwaybanan och flygfältet är helt osannolikt. Piloten var mycket van att flyga på Jönköping.

Planet var även vid detta tillfälle av typ Lockheed Lodestar SE-BTK och ägaren i detta fall var Aero-Nord.

Den 11 januari 1953 Bromma-Jönköping

Knappt två månader efter föregående haveri var det så dags igen. Denna söndagsmiddag befann jag mig på Värnamovägen 6, hos mina morföräldrar. Strax efter middagen hörde vi brandkåren och andra räddningsfordon och jag tillsammans med andra vuxna gav mig ut i

Ljungarumsskogen. Det brann helt klart någonstans och luktade rök.

Klockan 13.34 på söndagsmiddagen havererar återigen ett plan med tidningar, denna gång var det Aftonbladet och Expressen, i bra flygväder cirka 700 meter söder om flygfältet och alltså bara 500 meter söder om den förra olycksplatsen vid speedwaybanan. Haveriplatsen låg i inflygningsbanan söderifrån, utmed Yttre Ljungarumsvägen vid torpet Vedermödan. Flygplatschefen Rydelius berättar, denna gång i Jönköpings Posten: ”Jag hade kontakt med planet redan när det var över Norrköping och radioförbindelsen med planet var hela tiden fullt normal. Vid inflygning kom planet på cirka 250 meters höjd och det var för mycket för att det skulle kunna landa i första inflygningsriktningen, d v s från norr. Piloten sade då att han ämnade landa mot norr och fick ett godkännande då vinden var väldigt svag. Sedan förlorade jag planet ur sikte”. Ett ögonvittne på marken hade sett planet göra en mycket snäv vänstersväng och därefter skar planet igenom och gick i marken med ena vingpetsen först.

Planet slogs i tre delar och började omedelbart brinna. Piloten, den vid förra olyckan nämnde Bror Persson, som hade valt att inte landa i snötjockan den 26 november 1952, omkom sannolikt omedelbart. Den andre personen på planet Gunnar Elfsberg kastades ur planet och syntes ligga 4-5 meter från planer. När flygplatsens brandbil kom till platsen, de kom med en viss fördröjning eftersom de hade svårt att hitta olycksplatsen, så skumbesprutade man området och tog hand om Elfsberg. Han avled dock i ambulansen på väg till lasarettet.

I torpet Vedermödan pågick en julfest och över 30 personer var samlade i det lilla torpet. Torpet låg bara 30 meter från nedslagsplatsen och viss vegetation började brinna omedelbart. Torpets vedförråd splittrades och vedträn spreds över ett stort område. Fstdeltagarna försökte undsätta de ombordvarande, främst då Elfsberg som kastats ut och även gav ljud ifrån sig. Branden var så häftigt att det var omöjligt att komma intill planet och dessutom exploderade flera gånger rester av bensintankarna.



Ett vittne hade sett rök ur flygmotorerna strax innan nedslaget. Detta gav näring till ett rykte om maskinfel, men detta dementerades omedelbart, då det är normalt att kraftig tillförsel av gas kan ge upphov till rök. Troligt är att piloten, när han uppfattade att planet var på väg att skära igenom i svängen, drog på full gas för att få planet att stiga igen.

Även vid detta tillfälle var planet av typ Lockheed Lodestar SE-BUX och ägare var även denna gång Airtaco.

20 februari 1953 Bromma-Jönköping

Inkommande tidningsplan denna dag hade problem och blev tvunget att nödlanda, som tur var i mycket djup snö. Vid detta tillfälle slutade med mekaniska skador på planet

Alla dess olyckor ledde naturligtvis till en debatt om tidningsflygets vara eller inte.

Smålands Allehanda skrev på sin ledarsida, "att nu var måttet rågat" och att det minsann dags att skärpa reglerna för denna typ av civil luftfart. Man kan kanske ana att Allehanda såg en möjlighet att på något sätt försvåra tidningsflygets verksamhet och den därmed ökande konkurrensen som hade uppstått. Jönköpingstidningarna var ju nu inte ensamma herrar på täppan.

Vad berodde då alla olyckorna på? På mindre än två år hade tidningsflyget i 6 olyckor inte mindre än 18 dödsoffer. Det var då inkluderat två flygningar, där man även flög passagerare. Men det var ju de facto företag som flög tidningar och plan som huvudsakligen användes för detta ändamål. Vid olyckan i anslutning till speedwaybana ifrågasattes om inte piloterna var benägna att riskera en del för att verkligen se till att tidningarna kom fram. Slagordet i tidningsbranschen var: "Gamla kvällstidningar går inte att sälja!" Bror Persson, som avled i samband med olyckan vid Vedermodan, yttra i samband med olyckan vid speedwaybanan, där han avstod från att landa och gick till ett reservfält: "Även den skickligaste flygare kan drabbas en olycka, men jag för min del tar inga risker".

Känt är att den aktuella flygplanstypen Lockheed Lodestar var känslig för tvära svängar och då ibland kunde tappa höjd. Så var med all säkerhet fallet i olyckan vid Vedermodan.

Även i olyckan vid speedwaybana tros planet gjort en skarp sväng för att komma in så snabbt som möjligt. På grund av den dåliga sikten är man dock inte helt klar om detta.

Det flygande materialet var också rätt gammalt. Albin Ahrenberg hade redan innan andra världskriget köpt en del flygplan av typ Junkers från Tyskland. Med dessa flög han ända in på 1950-talet. Ett mycket känt fraktplan under andra världskriget var Douglas Dakota.

Efter kriget fanns ett stort överskott av detta plan, som kom att bli välkänt som Douglas DC 3. Detta plan var dock i början av tidningsflygets historia lite för stort, det lastade tre ton och dess kapacitet kunde inte utnyttjas. Det var med andra ord oekonomiskt i början.

Det vanligaste planet blev det som varit med om alla haverierna i denna artikel. Lockheed Lodestar, som konstruerades före kriget, men kom att användas som transportplan av US Air Force. Efter kriget fanns ett överskott, liksom på Douglas DC 3 och dessa såldes billigt till diverse länder.

Planen var dåligt utrustade och man hade svag eller närmast obefintlig instrumentutrustning. Radio fanns och kunde ibland på ett primitivt sätt användas för lokalisering i dåligt väder. Radiomeddelande som, "nu hör jag dig i väster" eller "nu är du på väg bort" var mer än en gång det enda sättet att få ner planen på. De små transportbolagens dåliga ekonomi gjorde att nedslitna motordelar kanske inte alltid byttes i rätt tid. Inköpen av plan skedde ofta under tidspress och styrdes av knapp tillgång på pengar. Detta innebar att planen kunde vara mycket nergångna och rostiga och fick sedan lagas hjälpligt.

Att lasta planen rätt, att trimma dem, var också en ganska förbisedd funktion. En olycka i Karlstad 1950 anses kanske ha berott på att en medföljande grupp från Karlstads Atletklubb hade en känd tyngdlyftare vägande modiga 100 kilo med och denna hade placerats längst bak. Planet stegrade sig och 10 människor avled.

Lite av den inställning som präglade piloterna framkommer vid en granskning av ägaren till Airtaco, som hette Torvald Andersson. När det blev tal om hitta flygfälten pratade han alltid om intuition. "Jag är som fågeln där den flyger och känner på sig var den befinner sig." När han utbildade sin personal fick de lära sig att ta "beräknade risker". En pilot yttrade om Torvald Andersson: Han lärde oss att flyga intill dödens gränser". På något sätt antyder det inställningen hos dåtidens piloter.

Denna Torvald Andersson hade en minst sagt brokig flygarbana bakom sig. Han blev nerskjuten och störtade med ett brinnande plan under andra världskriget, han flög på Mellersta Östern med vapen och ammunition långt innan Israel kom till, han var den siste som lämnade Budapest 1956 vid ryssarnas intåg och han tvingades till ett antal nödlandningar i olika vädertyper. Han överlevde dock sin flygarbana, men fick ett minst sagt snöpligt slut. Under reparation av sitt villatak föll han så olyckligt att ådrog sig en dödlig ryggskada.

För Jönköpings flygplats betydde inte olyckorna så mycket. Det ökade allmänflyget gjorde att det blev fler avgångar och den enda åtgärden 1952 var att man beslöt att uppföra två trafikfyrar med radio i landningsbanans förlängning. Den ena uppfördes vid Rocksjobadet och den andra i Gisebo. Flygfältet bedömdes som säkert och efter 1952 har vi ju varit förskonade från större olyckor.

Källor:

- Jönköpings Posten.
- Carl-Adam Nycop Högt spel i luften-tidningsflygarnas historier.