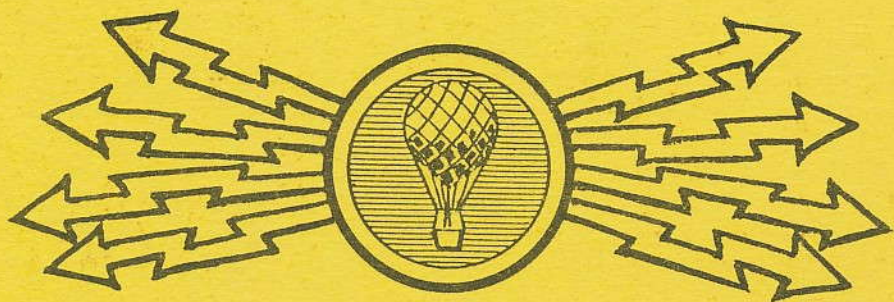


*UR
BALLONGFÖRARENS
DAGBOK*



FYLLNING AV KULBALLONG
MED LYS GAS

CARL-ERIK SUNESON

Bilden på framsidan är kompanimärke m/1916 för ballongkompaniet vid Kungl. Fälttelegrafkåren under 1916–1926. Det var av mässing, 63 mm långt, och fäst på mössa m/1865/99 alternativt på hatt m/1910.

FÖRORD

Den första ballongen med en människa ombord lyfte 1783. Som så många andra upptäckter fick ballongen även en militär användning. Svenska försvaret skaffade ballonger på 1890-talet. Dessa skulle användas för bl a eldledning vid såväl Armén som Flottan. Vid Armén var det Fälttelegrafkåren som organiserade ballongförband. Bl a tilldelades Bodens fästning en ballong. I början av första världskriget användes ballonger, men snart tog flygplan över. Den svenska flottan gjorde sig snart av med sina ballonger, men inom Armén fanns de kvar. I samband med den stora försvarsnedskärningen 1925, kom ballongmaterielen att överföras till A6. Som krigsmateriel var ballonger föråldrade, men som utbildningsmateriel var de bättre än inget. A6-artilleristerna fick luftvana. De lärde sig att leda artillerield från luften, att flygfotografera och att tolka flygfoton.

Detta var i och för sig inga nyheter. Vid Artilleriets Skjutskola hade detta förekommit sedan 1915, då med hjälp av såväl flygplan som ballonger.

A6 "ballongepok" slutade 1936. Därefter användes först autogiro och vid andra världskrigets inledning flygplanet Fieseler-Storch, även kallad "Storken". Det tillhörde dock Flygvapnet. Under 50-talet organiserades Artilleriflygskolan, och artilleriregementena tilldelades egna flygplan.

Styckjunkare Carl-Erik Suneson var en av dem som tjänstgjorde vid regementets ballongutbildning. Han har ställt sitt stora kunnande sina anteckningar och sina många bilder till A6 Försvarsmuseums förfogande.

Jag, och säkert många med mig, är honom djupt tacksam för detta. För att sprida hans minnen och erfarenheter, ger museet ut några häften som behandlar olika områden av ballongtjänsten.

Ingvar Marklund

Ordförande i Stiftelsen A6 Försvarsmuseum

HUR JAG BLEV BALLONGFÖRARE

Som 20-åring beslöt jag mig för att försöka bli telegrafist vid Kungl. Fälttelegrafkåren.

Jag bröt därför upp från Tollarp sydväst om Kristianstad, åkte till Frösunda utanför Stockholm, och fick där reda på att det inte fanns någon plats ledig. Men ville jag börja vid ballongkompaniet, så gick det bra. Eftersom det var ont om arbete, och förargligt att åka hem, så tackade jag ja.

Efter 1925 års omorganisation, med stora nedskärningar inom försvaret, hamnade jag vid A6. Detta innebar en grundlig om skolning till artillerist. Jag fick lära mig allt om hästar och kanoner, men även mycket ingående lära mig signaltjänst.

A6 fick omkring 1930 Arméns ballongmateriel. Eftersom jag hade en grundutbildning i ballongtjänst, fick jag tjänstgöra vid ballongbatteriet.

Jag har alltid varit intresserad av fotografering och att göra korta minnesanteckningar. Att hålla ordning på anteckningar mm, har jag aldrig haft några problem med. När jag fotograferade och antecknade under 1920-30-talen, hade jag givetvis ingen tanke på att detta material, som jag då samlade skulle komma till nytta i slutet av 80-talet.

Intresset för ballonger har ju ökat de senaste åren, tack vare varmluftsballongen. Jag har därför vid många tillfällen blivit intervjuad och fått låna ut mina fotografier och negativ. När nu mitt gamla regemente är nedlagt, men dess traditioner lever kvar i bla A6 Försvarsmuseum, tycker jag det är trevligt att få ställa mitt material om ballonger mm till förfogande.

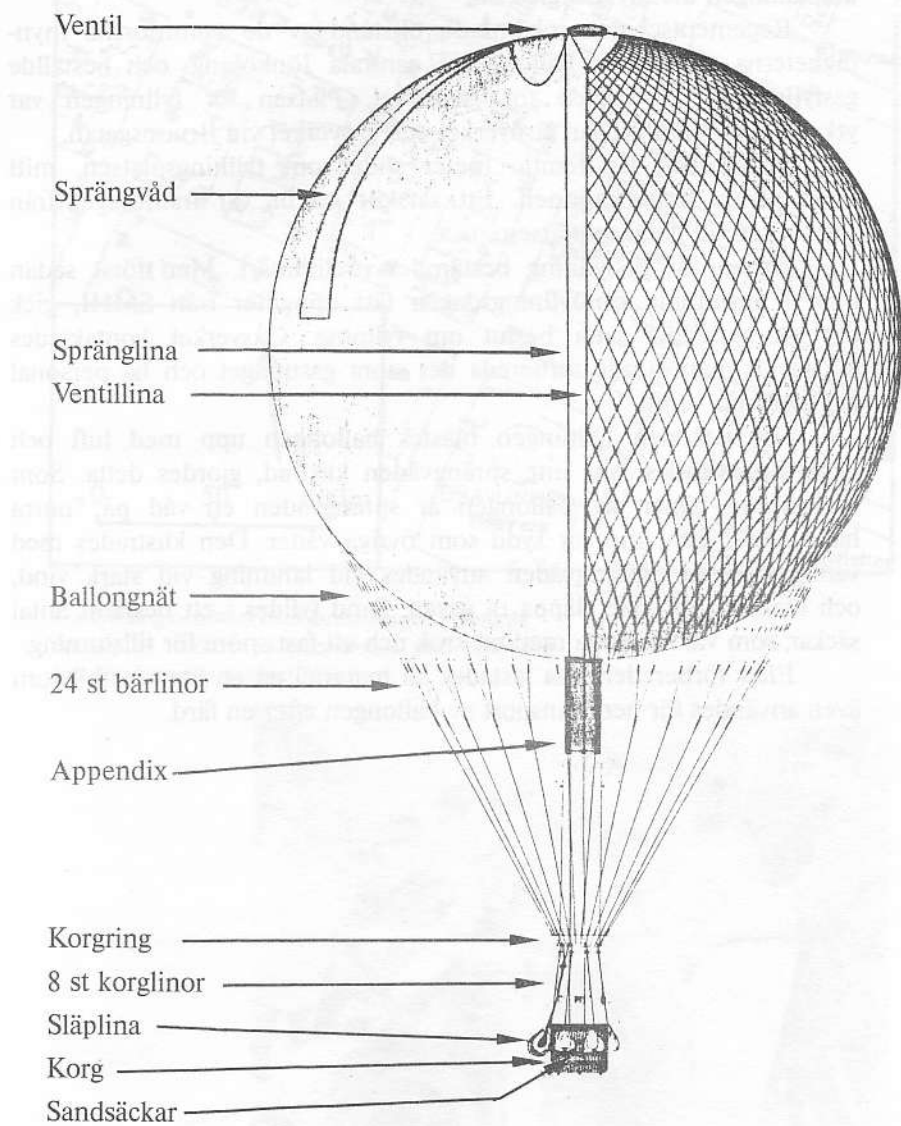
Jag är ingen författare. Mina anteckningar får tagas och läsas som de är. Förhoppningsvis skall läsaren ändå få en bild av hur tjänsten med de olika ballongtyperna gick till.

GASFYLLNING AV KULBALLONG

Kulballongens konstruktion och namnen på olika delar framgår av bilden.

Diameter	12 meter
Rymd	905 kubikmeter
Vikt med tillbehör (utan besättning)	370 kg

Ballongen var fylld med vätgas eller lysgas. Lysgasen gav ballongen sämre lyftkraft, men var ett billigare alternativ. Förfaringssättet vid fyllning av ballongen var likartat oavsett typ av gas. Endast smärre detaljer skiljde tillvägagångssätten. Den följande beskrivningen redogör för fyllning med lysgas från Jönköpings gasverk i början av 30-talet.



Jag skall nu i stora drag beskriva hur en gasfyllning av kulballongen med lysgas gick till.

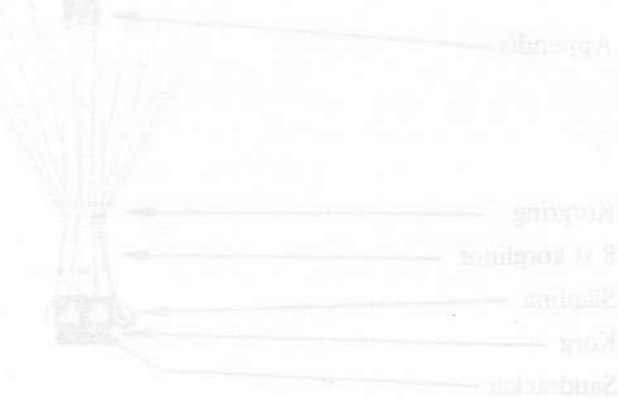
Regementschefen inhämtade tillstånd av de kommunala myndigheterna att få fylla ballongen i centrala Jönköping och beställde gasfyllningen av chefen för gasverket. Platsen för fyllningen var yrkesskolans gård mellan läroverket och gasverket vid Brunnsgatan.

Gasklockan låg femtio meter söder om fyllningsplatsen, mitt emot gamla brandstationen. Ett särskilt gasrör var framdraget från gasklockan till fyllningsplatsen.

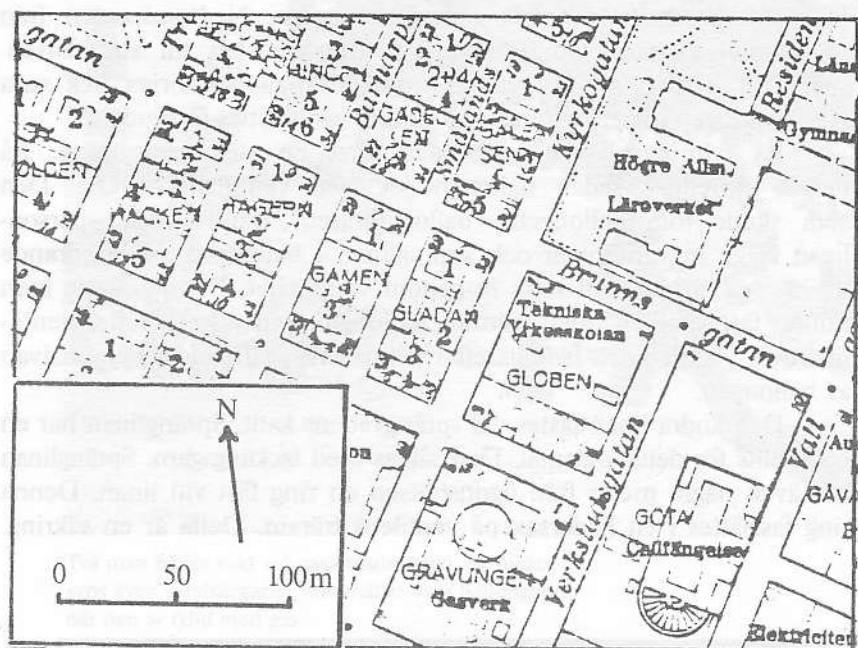
Dagen för gasfyllning bestämdes preliminärt. Men först sedan man i anslutning till fyllningsdagen fått uppgifter från SMHI, gick det att slutgiltigt fatta beslut om fyllning. Gasverket kontaktades då, så att man kunde förbereda det stora gasuttaget och ha personal vid gasrörets ventil.

Dagen innan fyllningen blåstes ballongen upp med luft och okulärbesiktigades. Var inte sprängvåden klistrad, gjordes detta. Som framgår av bilden av ballongen är sprängvåden en våd på "norra halvklotet", som inte var sydd som övriga våder. Den klistrades med vanlig solution. Sprängvåden användes vid landning vid stark vind, och man snabbt ville släppa ut gasen. Sand fylldes i ett bestämt antal säckar, som var försedda med en krok och ett fast snöre för tillslutning.

Efter förberedelserna lastades all materiel på en liten lastbil som även användes för hemtransport av ballongen efter en färd.



För kontroll före fyllning blåstes ballongen upp med luft. Detta gjordes med hjälp av en handdriven fläkt. Bilden till höger är från Frösunda 1925.



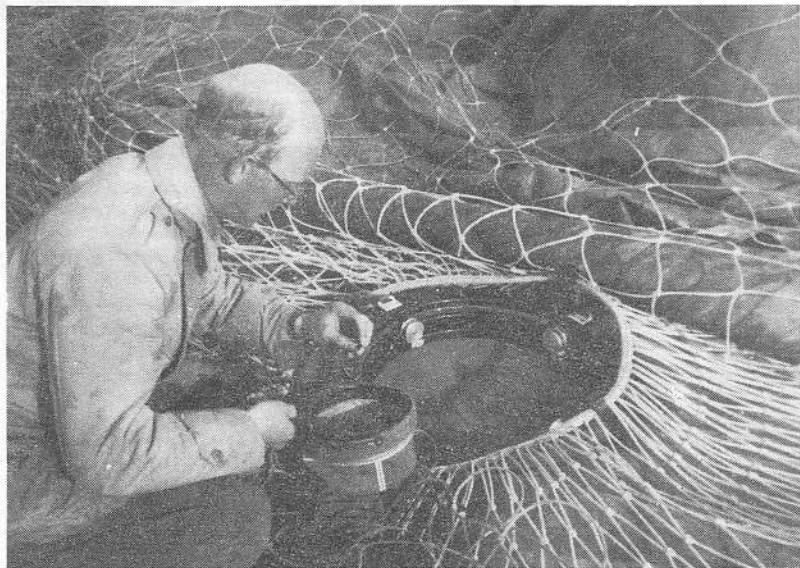
Gasfyllning och start med kulballongen i centrala Jönköping utfördes på Yrkersskolans gård. Kvarteret har det passande namnet "Globen".



Fyllning skedde som regel under efternatten. Nedtransporten från regementet startade vid 3-tiden. Vid framkomsten till startplatsen spärrades gården av och vakter utsattes. Inga obehöriga fick vara nära ballongen under fyllningen. Rökning var givetvis förbjuden.

På fyllningsplatsen utbreddes först en stor presenning. På denna utbreddes sedan ballonghöljet med ventilhålet överst. Den som skulle föra ballongen, "ballongföraren", skulle sedan personligen lägga in ventillinan och spränglinan i ballongen. Vederbörande tog de två linorna och kröp in genom ventilhålet. Därefter satte man utifrån fast ventilen med muttrar. Ballongföraren fäste därefter ventillinan vid ventilen och lade därefter denna lina i vindlingar i ena halvan av ballongen.

Den andra linan fästes vid sprängvådens kant. Spränglinan har en ögonsplits för detta ändamål. Den säkras med tacklingsgarn. Spränglinan har även några meter från ögonsplitsen en ring fäst vid linan. Denna ring fastsättes i en fjädersax på ventilens träram. Detta är en säkring.



Ventilen fastskruvad på träramen. Ballongförare som skulle krypa in genom hålet, fick inte vara för storväxta. På bilden löjtnant Jerling.



Två man håller vakt vid gasanslutningen. På bilden syns även sandsäckarna, som håller kvar ballongen när den är fylld med gas.

Spränglinan läggs sedan i vindlingar i den andra ballonghalvan.

Den beskrivna omständliga proceduren är till för att dessa båda viktiga linor inte skall kinka sig. Ballongföraren kryper sedan ut genom "sydpolens" appendix med båda linornas ändar.

Nu placeras nätet ovanpå ballonghöljet, och övre delen av detta fästes med remmar vid ventilen.

En slang av ballongtyg kopplas mellan röret från gasklockan och appendixet. Kopplingen av slang och appendix sker genom att båda träs över var sin ända på ett kort rör. Man knyter sedan åt med segelgarn.

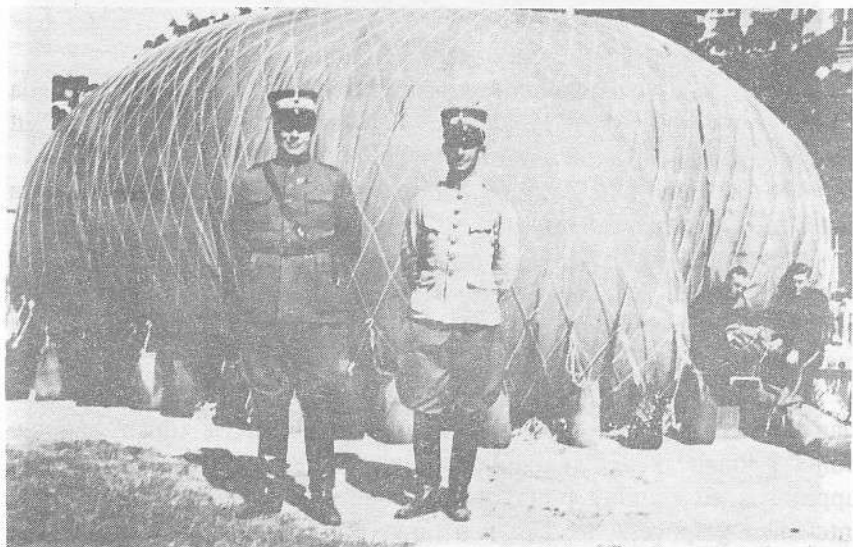
Två man håller hela tiden vakt vid förbindelsen mellan gas-slangen och appendixet. Dessa mannar ligger delvis under ballonghöljet i första skedet av fyllningen innan höljet börjar höja sig. De uppmanas att ständigt prata med varandra. Detta för att veta att de inte blivit gaspåverkade. Det kan finnas risk för att gas läcker ut just vid förbindningen.

Sandsäckar har placerats runt ballonghöljet. När ballonghöljet börjar resa på sig, krokas dessa sandsäckar i nätets maskor inifrån och utåt. Säckarna flyttas efterhand som ballonghöljet stiger.

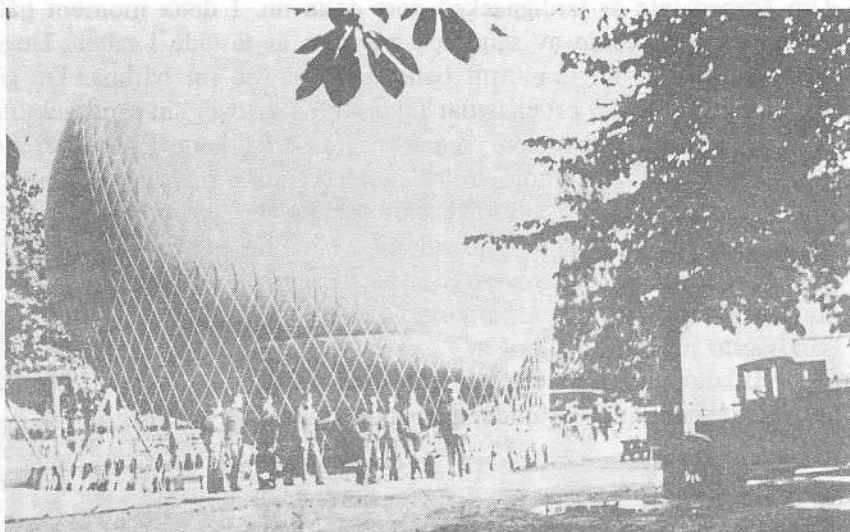
När ballongen är helt fylld stängs gastillförseln. Appendixet knyts till med en lina, som vid dragning lossnar och öppnar appendixet. Detta sker vid start.

Ballongkorgen skall nu tillkopplas. Den har under fyllningen apterats med korringen. På korringen finns ett antal kavlar. (Träpinnar som olika linors ögonsplitsar träs över.) En av kavlarna på ringen är avsedd för släplinan. Denna skall komma mitt för en bredsida av korgen. Korgen fästs med åtta linor vid korringens undersida. På korgens breddsida fästes släplinan. Denna användes vid landningen för att bromsa upp farten, om vinden är för kraftig.

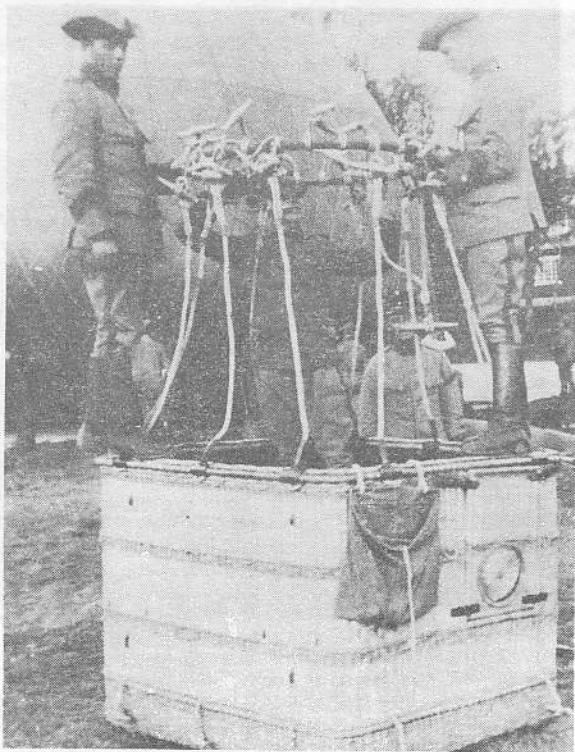
Nätets tjugofyra bärlinor fästas vid ringen så, att kaveln för släplinan kommer mitt för sprängvåden. Alla linöglor med genomträdde kavlar låses med taglingsgarn.



Regementschefen överste Thorén och kapten Stuart framför ballongen som håller på att fyllas. 25/8 1935.



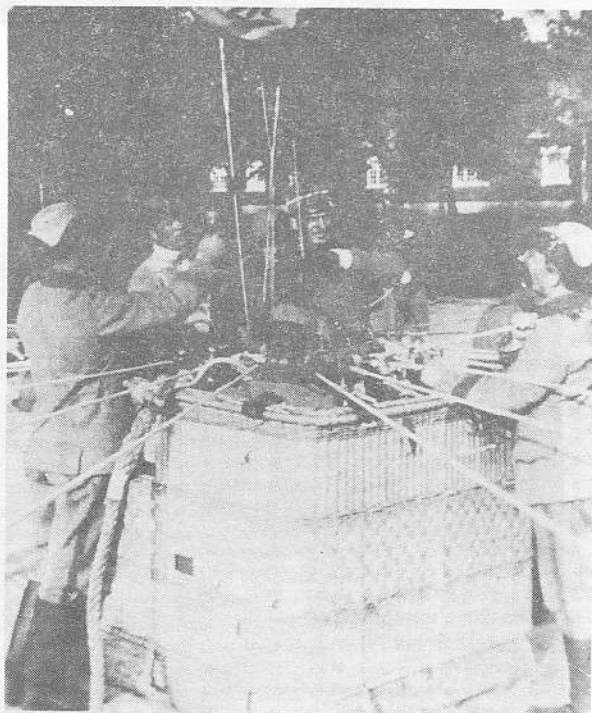
Ballongen hålls av sandsäckarna
i nätet.



Korgen apteras med korgring.

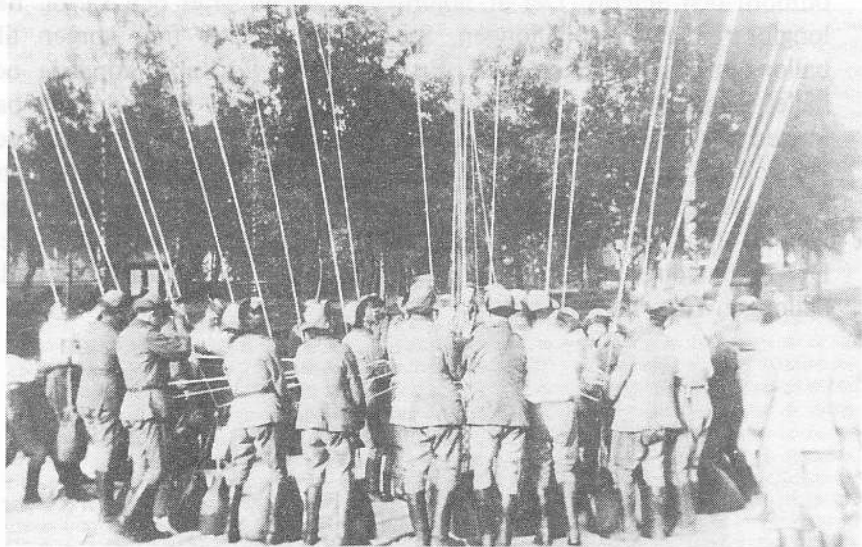
Om korgen inte är färdigpackad görs detta nu. I detta moment hålls ballongen fortfarande av sandsäckarna som är fästade i nätet. Tjugofyra man ställer nu upp runt ballongen vid var sin bärlina. De gör indelning till två. På order flyttar udda nummer över sin sandsäck från maskorna till bärlinan som sedan sträcks från korgringen. Därefter gör de som har jämnt nummer detsamma. Därefter marscherar samtliga sakta mot korgringen, samtidigt som de låter kroken på sin sandsäck glida utmed bärlinan. Framme vid korgringen fästes sandsäckarna först vid denna, för att sedan flyttas över till korgen efterhand som ballongen sakta höjs så att korglinorna blir sträckta. Korgen med sina sandsäckar håller nu ballongen.

Två linor från appendixet fästes vid korgringen. Deras uppgift är att vid ett snabbt fall förhindra att ballongen buktas in.

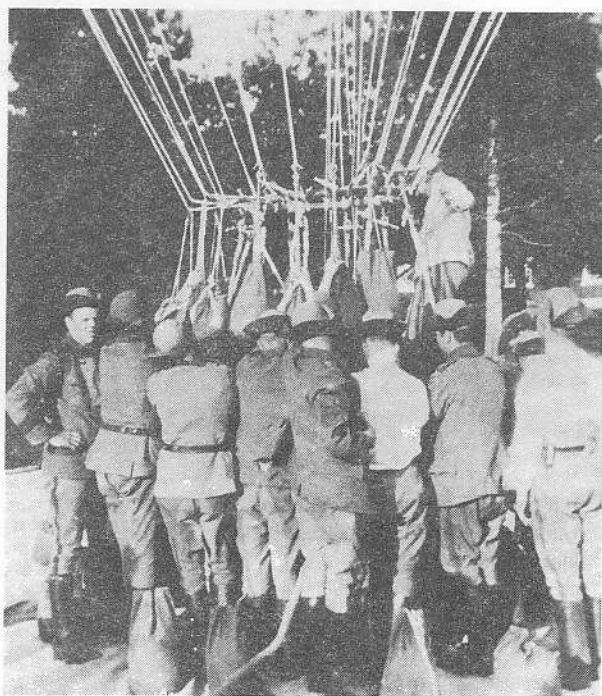


Bärlinorna är här kopplade. Även släplinan är kopplad. Kapten Allan Stuart för befälet som ballongförare.

(Samtliga tre bilder på detta uppslag är från Skillingaryd 1931.)

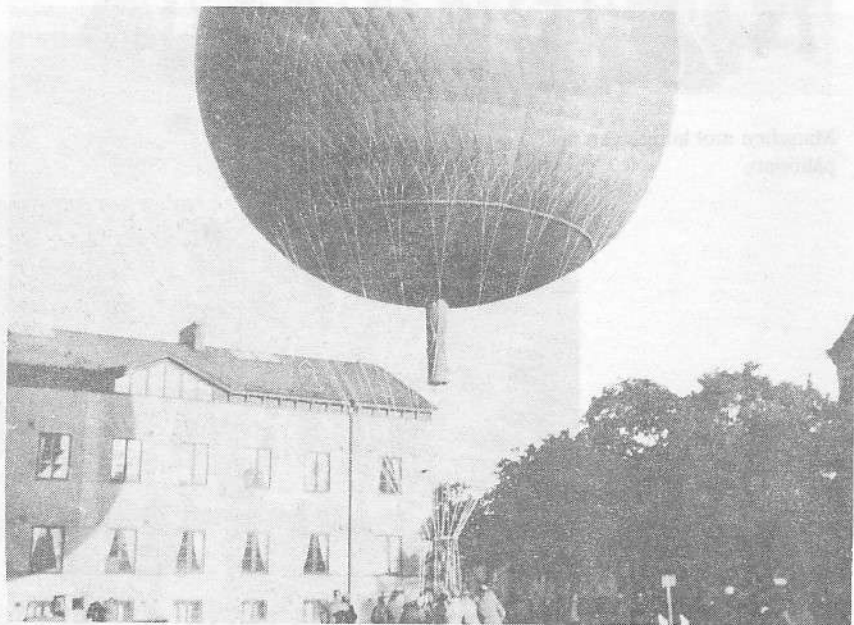


Marschen mot korgringen har
påbörjats.

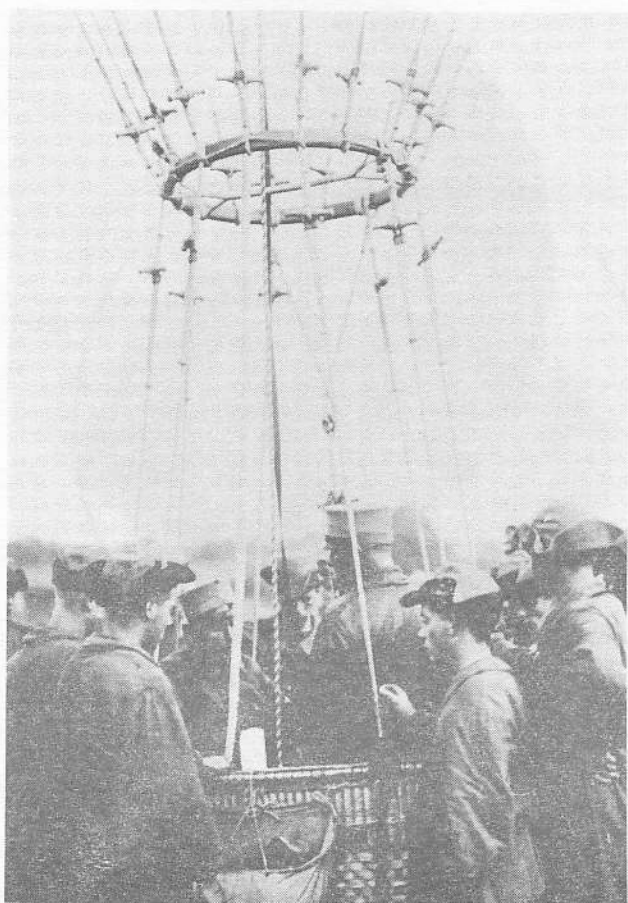


Framme vid korgringen.

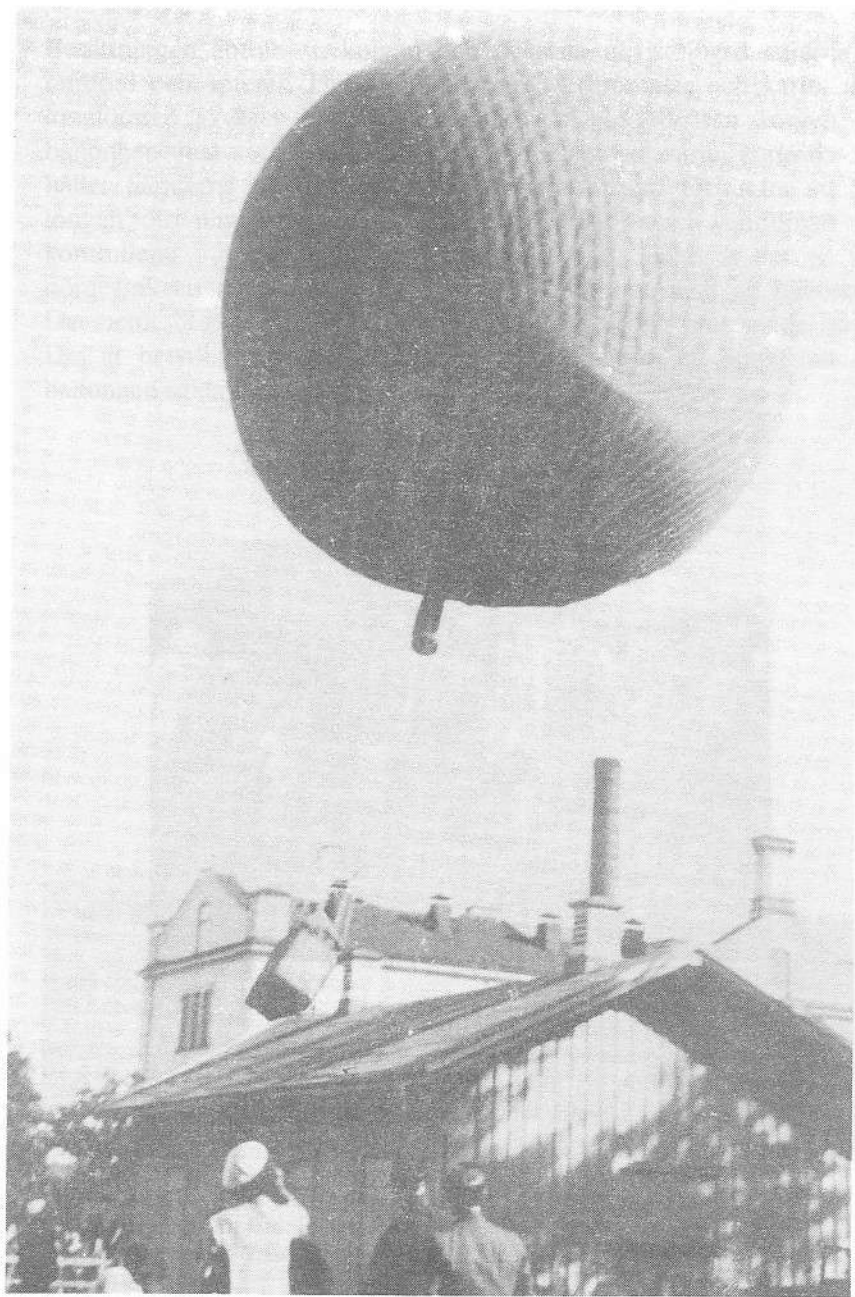
Besättningen äntrar nu korgen och de sista utrustningsdetaljerna tas ombord och apteras. Det är höjdmätare, termometer och kartor. Ballongföraren avväger ballongen. Sandsäckar plockas från korgen tills ballongen just försöker lyfta. En man står vid varje korgsida och håller händerna på överkanten av korgen för att förhindra att ballongen ofrivilligt börjar stiga. Ballongföraren drar i ventillinan och kontrollerar att ventillinan fungerar ("klaffar"). Sedan är det en omdömessak att avgöra hur stor uppdrift som man skall ge ballongen. Det beror bla på vindriktningen med hänsyn till de omgivande husen. Det är betydligt enklare och bättre att starta från ett öppet fält, där ballongen sakta får höja sig.



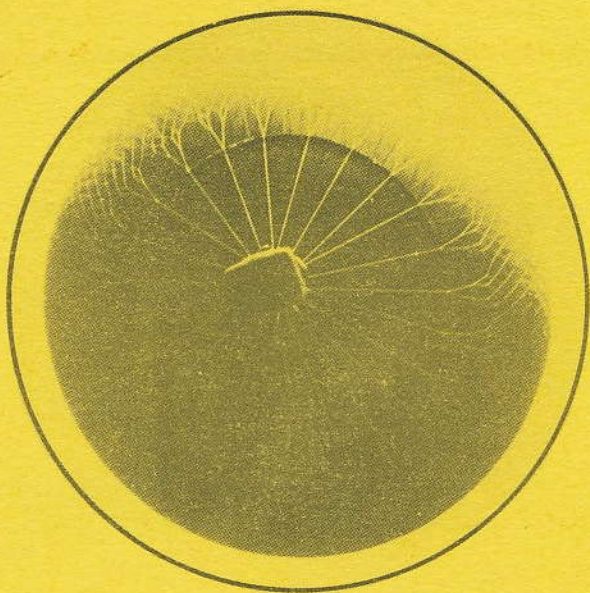
Ballongen är klar för färd. Bilden är från 1931. Skuggan av ballongen på Yrkeskolans vägg, visar att klockan är c:a 06.00.



Besättningen har äntrat korgen. Bilden är dock från ballongkompaniet vid Frösunda 1925. Linornas fastsättning vid korgen framgår tydligt. De två olikfärgade linorna i mitten är till ventil och sprängvåd. Den lågt sittande kaveln (vid mösskanten) håller släplinan.



Färden har börjat! Här med för lite uppdrift med hänsyn till vindstyrkan. Korgen har kolliderat med taket. (Okänd fotograf)



Redaktion och produktion: A6 Försvarsmuseum 1988

Foto där inget annat anges: Carl-Erik Suneson

Omslag och layout: Ulf Bottne



FÖRSVARSMUSEUM