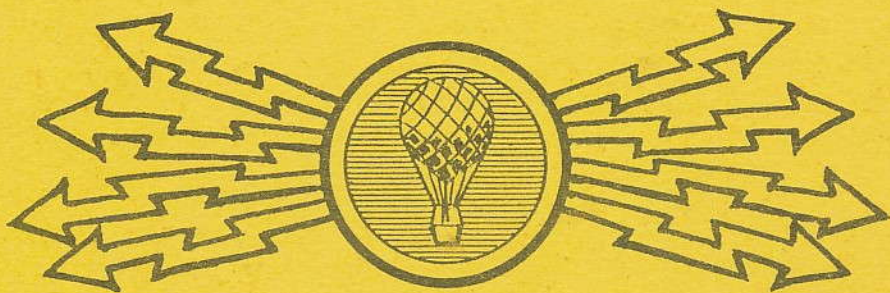


*UR
BALLONGFÖRARENS
DAGBOK*



TVÅ FÄRDER MED
KULBALLONG

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.

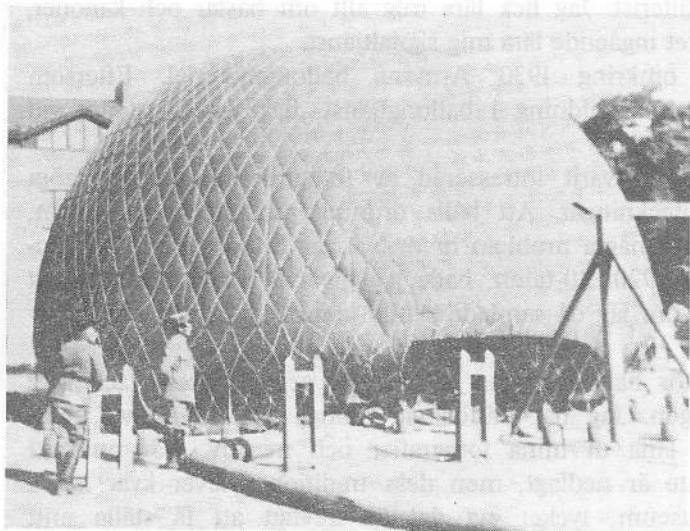
Intresset för ballonger har ju ökat de senaste åren, tack vare varmluftsballongen. Jag har därför vid många tillfällen blivit intervjuad och fått låna ut mina fotografier och negativ. När nu mitt gamla regemente är nedlagt, men dess traditioner lever kvar i bl a A6 Försvarsmuseum, tycker jag det är trevligt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

FRIBALLONGFÄRD 13/6 1933

Friballongfärder med kulballong ingick som ett led i utbildning av ballongförare. För artillerieldledning användes en förankrad ballong. Skulle denna komma på drift, måste ballongföraren kunna manövrera och landa. Därför var frifärder en viktig del av utbildningen.

Jag skall här berätta om friballongfärden 13/6 1933. Min batterichef kapten Stiernspetz meddelade mig dagen innan att jag och löjtnant Alming skulle följa med honom på en friballongfärd. Vi båda skulle utbildas till ballongförare. Jag tyckte att det lät spännande. Visserligen hade jag året innan deltagit i en ballongfärd på natten, men vid det tillfället var det vindstilla. Den färden var helt utan dramatik, vi stod nästan stilla i luften och vid landningen märktes det knappast när korgen tog mark.



Ballongen har börjat resa sig.

Inför den nya färden hade jag svårt att somna på kvällen. Det blev dock några timmars sömn, innan väckarklockan ringde kl 03.00. Allt var väl förberett, så snart var bilarna med ballongmateriel och trupp på väg till fyllningsplatsen. Den var vid Yrkesskolan nära gasverket vid Kyrkogatan.

Jag går inte här in på detaljer i gasfyllning av ballong. I häftet "Fyllning av kulballong med lysgas", har jag beskrivit detta. En

detalj skall jag dock nämna. De två manöverlinorna skall läggas in i ballonghöljet av ballongföraren. Denne kryper då in i ballonghöljet. Alming fick öva sig i att lägga in spränglinan, medan jag fick ventillinan på min lott. Sergeant Ripstam svarade för att nätet lades ut över ballonghöljet.

Klockan 04.30 började gasfyllningen. Till att börja med var trycket i gasledningen bra, men rätt snart sjönk det. Fyllningen drog därför ut på tiden, och först klockan 09.15 var den klar. Jag fick i uppgift att koppla korgen. Medan fyllningen pågick hade Ripstam rullat upp släplinan. Detta skedde på en handvevad trumma efter ett visst mönster. Den kom att se ut som ett stort garnnystan. Den användes vid landning, och fick inte kinka sig när den utlöstes.

Klockan 09.38 skedde starten. Kapten Stiernspetz var förare, löjtnant Alming skötte tidtagning och kartläsning och själv hade jag till uppgift att läsa av och föra loggboken. Detta skulle ske varje kvart.



Färden har börjat.



Kapten Stiernspetz. Linan han håller i är den blå-gula ventillinan. Den platta linan framför kroppen är spränglinan.

Vi medförde som barlast 8 st sandsäckar á 15 kg. Vid starten, den sk "uppdriften", åtgick en säck sand. Ballongen steg snabbt till 100 meters höjd. Vid uppstigningen avhurrades vi av sergeant Ripstam. Även regementschefen överste Thorén var närvarande vid starten. Under uppstigningen gjorde vi honnör för honom som avskedshälsning.

Vinden förde ballongen in över länsfängelset. Internerna som var ute i rastgårdarna, vinkade åt oss. När vi kom ut över Munksjön började ballongen sjunka mycket snabbt. Jag fick order att tömma en sandsäck. Ballongen sjönk fortfarande och jag tömde ytterligare en säck. Ballongen var nu ett tjugotal meter över vattenytan.

Jag gör här ett avbrott i beskrivningen av färden och berättar lite om hur man manövrerar en gasballong. För att få ballongen att stiga kastar man ut sand av den medförda barlasten. Vill man få ballongen att sjunka, öppnar man gasventilen i ballongens topp.

En gasballong reagerar dock ganska långsamt på dessa åtgärder. Det finns alltid risk för att den avsedda effekten blir större än man tänkt sig. Dagens varmluftsballong med sin brännare är betydligt följsammare.

Att avgöra om ballongen stiger eller sjunker, är inte svårt nära marken. På större höjd avgör man det med höjdmätaren. Det är dock ett ganska grovt instrument, som bygger på skillnaden i lufttryck. Man kan därför även använda enkla hjälpmedel.

Ett fuktat finger utanför korgkanten, talar om att ballongen stiger om det känns kallare på översidan än på undersidan. Ett utkastat toalettpapper som stiger, visar att ballongen sjunker.

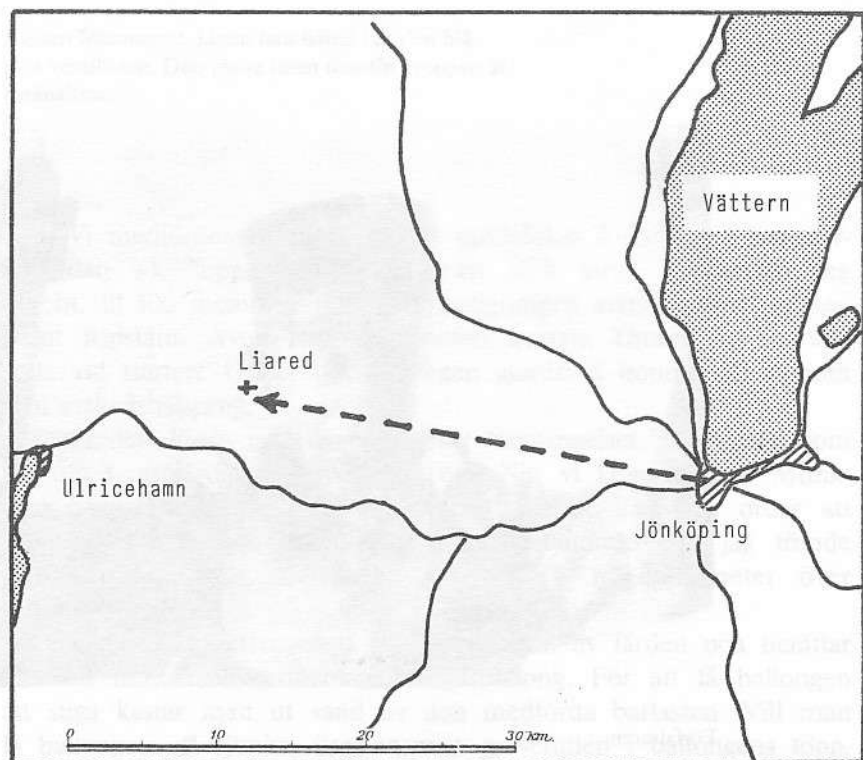
Starten på vår färd är ett bra exempel på ovan beskrivna "tröghet". Efter det jag tömt sandsäck nummer två, steg ballongen snabbt till 1000 m. Vid starten var temperaturen $+18^{\circ}$, lufttrycket 768 mm/Hg och vinden måttlig 8 m/sek nordlig. När vi stigit ett par hundra meter slog vinden om till östlig. Den vindriktningen



Författaren.

höll sig sedan färden ut. Inte ett moln och klar sikt. I min dagbok kan jag bl a läsa att jag tyckte att Dumme mosse, som vi snart var ute över, gav ett kusligt intryck från ballongkorgen. Eftersom det var första gången jag var uppe i luften på dagen, noterade jag med intresse alla nya synintryck. Dagens flygpassagerare känner väl till dem, de böljande sädesfälten, reflexerna i sjöar och bäckar och hur dessa reflexer hela tiden flyttar sig efterhand som man rör sig genom luften.

Men till skillnad från flygplanet är färden ljudlös, och man färdas fram utan att känna någon fartvind. Ballongen har ju samma hastighet som vinden. Vi upplevde en mycket vacker färd över det småländska höglandet som här möter Västergötland. Stora områden här har en höjd på mer än 300 m och en nästan norrländsk karaktär.





Liareds kyrkby.

Kapten Stiernspetz ville gå ned och landa vid flera tillfällen när det verkade lämpligt, men Alming tyckte att det var för tidigt. När vi närmade oss Liareds kyrkby, bestämde kapten Stiernspetz att vi skulle landa. Han drog i ventillinan och ballongen började sjunka. När vi passerade kyrkan tog jag fram min lilla lådkamera och tog en bild över samhället.

Vi spanade mot den ungefärliga landningsplatsen. Det syntes varken telefon- eller kraftledningar. Ballongen sjönk stadigt. På c:a 50 m höjd fick Alming order att utlösa släplinan (den är 60 m lång) och på 30 m att "spränga" ballongen. Så snart han gjort detta fick jag order att kasta en sandsäck. En vindstöt kom då och fick ballongen att stiga några meter. Men i samma ögonblick beordrade kapten Stiernspetz oss att "knäa". Ballongkorgen träffade en stor gran, som stoppade vidare färd, och vi sjönk långsamt till marken. Det blev en mjuk och behaglig landning där korgen blev hängande på lut mot marken. Klockan var 10.50. Omedelbart efter landningen satte vi oss att äta. Snart började folk strömma till i stora skaror. Alla skolbarn hade fått ledigt. Att bärga ballongen var inget problem. Alla var villiga att hjälpa till. Ventilen och nätet frigjordes från ballongen och placerades i korgen.

Prifärd nr 14

den 13 juni 1933

Ballong nr 4505
Volym 900 m³
Fyllning lysgas
Spec rikt 0,41

Väderlek klart
Vindstyrka måttlig
Vindhöjning nordlig
Lufttryck 768
Temperatur +18° C

Start
Kl 9.38
Plats Jönköping
(gästverket)
Höjd örn havet 90 m

Landing
Kl 10.50
Plats 1,5 km Syd väst
Långs kyrka

Tid för färden 1 tim 12 min
Färdryggs legd väg 34 km
Medelhastighet 38.3 km/tim

Luftdistans 32 km
Maximi höjd 1430 m

Ballast
Ståplina 30 kg
Vid sterten 120 "
Å maximi höjd 75 "
Öfver landingen 18 "
Total förbrukning 102 "
Förbrukning per timma 85 "

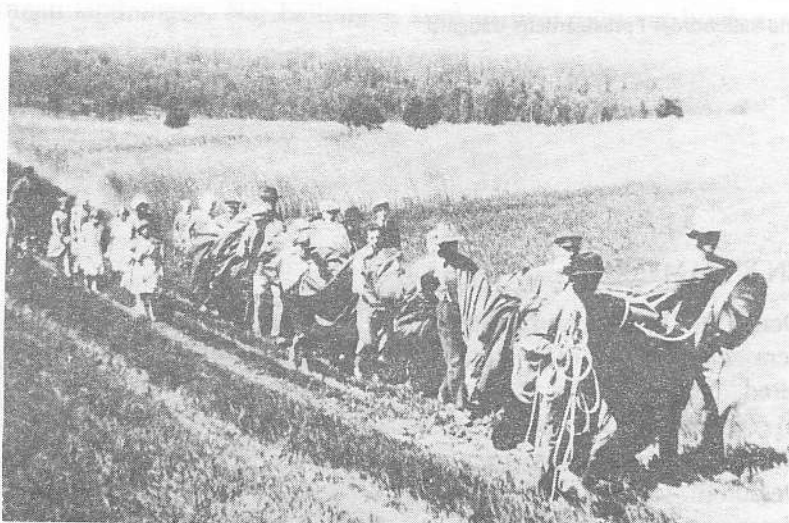
Passagerare
Ballongförare Kapt. Sten Sjöström
Kontrollförare —
Kartläsare } Löjtnant Blomberg
Tidtagare }
InstrUMENTALISÖREN } Furius Gunnarsson
Loggbokförare }

Efter varje färd skrevs en rapport, som var en sammanfattning av loggbokens anteckningar. Författaren har i sina samlingar kopior av dessa rapporter från hela ballongepoken.

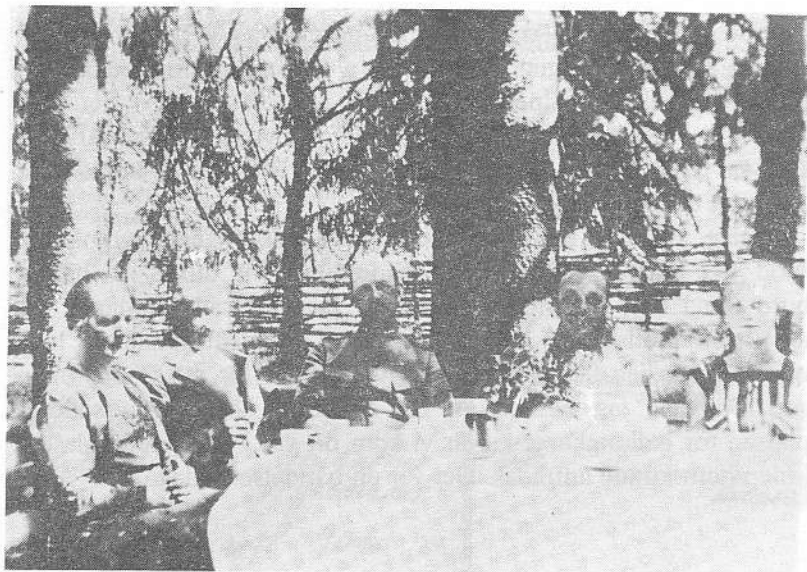
Ballongen bars av ortsbefolkningen mot landsvägen. Väl framkomna dit packades ballongen i korgen. Stiernspetz gav bärgningsmanskapet var sin krona, som tack för hjälpen.

Jag fick order att gå till handelsboden i byn och ringa A6 och meddela var vi befann oss. En mindre lastbil stod alltid beredd för hemtransport under pågående ballongfärd.

När jag återvänt till ballongen kom församlingens kyrkoherde och bjöd oss till prästgården. Där hade hans fru dukat ett härligt kaffebord ute i den lummiga trädgården. Det smakade utmärkt och vi hade ingen brådska. Vi njöt i fulla drag av gästfriheten. Så blev det uppbrott och jag fick order att gå till kyrkan för att se om bilen kommit. Där fick jag besked att en militärbil kört vägen söderut mot platsen för ballongkorgen. När vi kom dit var korgen redan lastad och färden hem kunde anträdas. Det var en händelserik dag.



En av bärarna är en 11-åring. Han är nu tjänsteman vid Riksbanken i Jönköping. Han har berättat att när ballongen landade fick alla barnen ledigt från skolan för att kunna studera den ovanliga händelsen. Han har inte heller glömt kronan han fick av Stiernspetz.



Vid kaffebordet i prästgårdens trädgård.

EN ENSAMFÄRD

Den 23/6 1933 genomfördes fyra sk "småfärder" på c:a en mil vardera. Den sista färden slutade vid Tokared 7 km sydsydväst Strängsäter. Jag blev där tillfrågad av löjtnant Stuart om jag ville göra en ensamfärd. Jag svarade ja. Visserligen hade jag bara varit med vid två färder tidigare, men jag tyckte att det skulle bli spännande. Dessutom var jag klar med den teoretiska utbildningen till ballongförare, så det gällde att ta vara på möjligheterna att få den praktiska delen av utbildningen genomförd.

Ballongen hade gjort en stor gasförlust och var päronformad. Solen var i uppgående. Jag tog plats i korgen och avvägde ballongen. Några människor från bygden hade kommit till startplatsen, trots den tidiga morgontimmen. Dessa fick hålla ballongen medan den militära personalen tog plats i bilen, som skulle följa

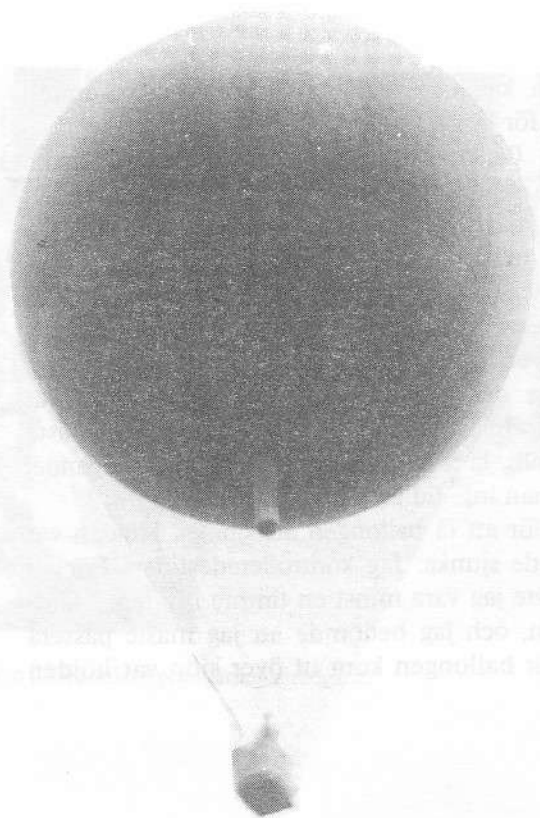
ballongen efter start. Detta kallades "ballongjakt". Vi hade kommit överens om ungefärlig plats för landning.

Jag startade klockan 06.35. Ballongen steg snabbt eftersom solen värmden gasen som utvidgades. Det är alltid spännande att komma högt upp, men jag hade fått lära mig att detta kan ha sina risker när ballongen inte är helt fylld. Men allt gick fort, och snart var jag ovan molnen. Molnen såg ut som ett vitt böljande hav. Mot detta avtecknade sig skuggan av ballongen. Den var omgiven av en svag regnbåge. Det var en oförglömlig syn. Höjden var 1000 m. Ballongen fortsatte att stiga och plötsligt slog det mig att jag var ensam. Det kändes kusligt. Instrumenten skulle avläsas, jag måste orientera mig och framförallt få kontroll över ballongens stigande. Några naturscenerier hade man inte tid att ägna sig åt.

Jag drog i ventillinan för att få ballongen att sjunka. Höjden var 1200 m när ballongen började sjunka. Jag kontrollerade tiden. För att färden skulle godkännas måste jag vara minst en timme i luften. I färdriktningen låg sjön Åsunden, och jag bedömde att jag måste passera denna innan landningen. När ballongen kom ut över sjön var höjden



Sk "rekbil" (rekognoseringsbil) användes vid ballongjakten. Sikten uppåt var utmärkt.



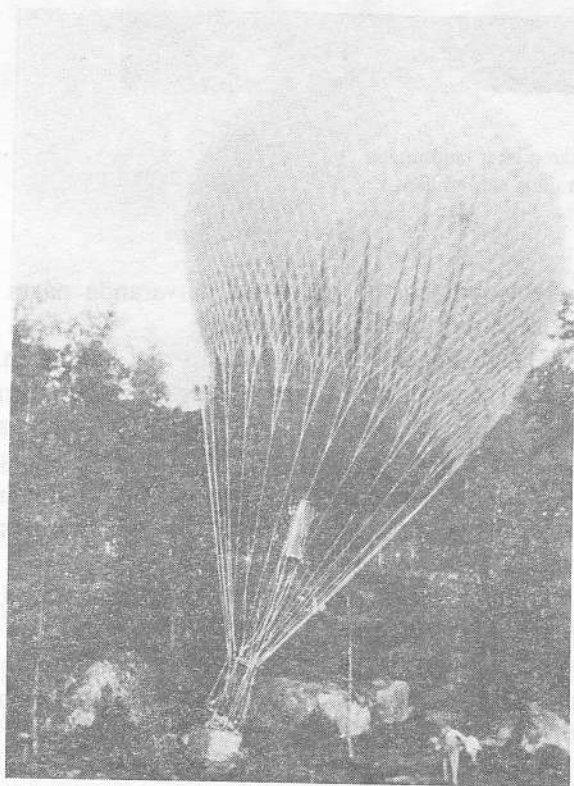
Solvärmen utvidgade gasen, och ballongen steg.

500 m. Den motsatta stranden var bergig och skogklädd och den närmade sig oroväckande snabbt. Jag kastade ut ytterligare lite barlast. Farten bromsades något men det skogklädda berget närmade sig hastigt. Jag hade för avsikt att försöka landa nära landsvägen som går i nord-sydlig riktning från Ulricehamn.

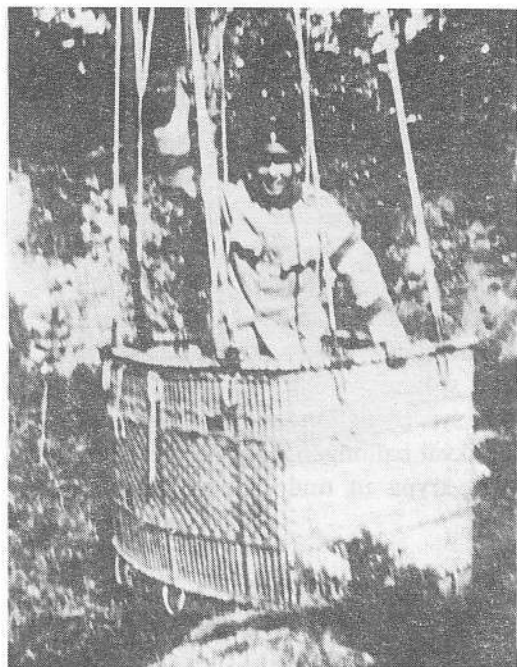
Ballongen sjönk nu hastigt. Jag var nu över det skogklädda berget. 25 m från marken kastade jag min sista barlast som var en sten. Det hjälpte inte mycket. Med en duns slog jag ned bland trädtopparna och kastades hit och dit i korgen. Korgen slog mot det ena trädet efter det andra. Jag försökte att med händerna få tag i grenar för att bromsa ballongen, men utan större framgång. Efter ett tag

kom ballongen i jämvikt. Jag såg nu landsvägen och bortom denna en c:a 40 m bred, ej skogklädd ravin. Jag drog snabbt i ventil-
linan, ballongen sjönk och jag landade mjukt alldeles framför en
brant bergvägg. Det nu päronformade ballonghöljet pendlade fram
och åter över mitt huvud. Det dröjde inte många minuter förrän
människor började samlas. Jag var i "V" i Vasared 5 km sydsydväst
Ulricehamn. Klockan var 06.40. Jag fick hjälp med att belasta
korgen med några stenar och att flytta ballongen till en öppen
plats i ravinens mitt. Jag bad även någon att ringa Ulicehamns
telefonstation och meddela var jag landat.

Jag väntade några minuter att spränga ballongen. Min tanke var
att "ballongjägarna" lättare skulle få syn på ballongen om de var i när-
heten. Så småningom sprängde jag likväl ballongen. Höljet lade sig som
en matta över korgen och jag fick krypa ut under detta. Innan jag



Ballongen pendlade. (Fotogra-
fens namn okänt.)



Författaren efter landningen.
(Fotografens namn okänt.)

sprängde ballongen tog en av de närvarande några foton. Själv hade jag inte med mig kamera denna gång.

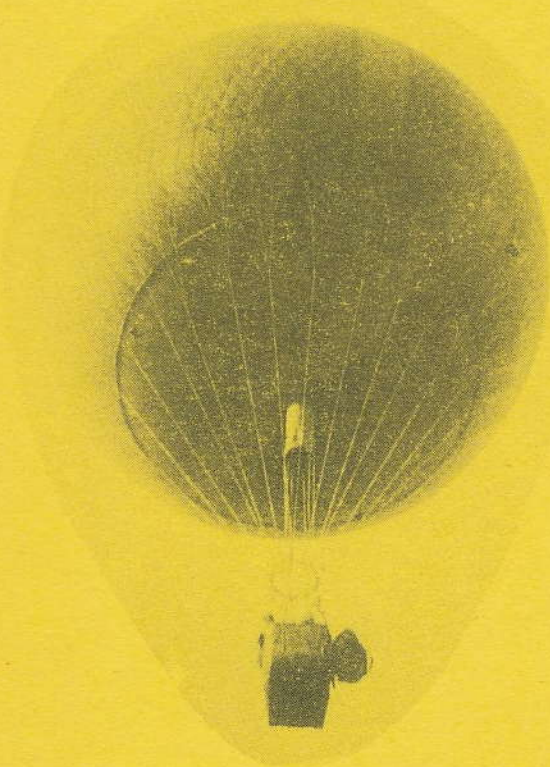
Sedan hjälptes vi åt att montera ned ballongen. Detta var nästan helt klart när ballongjägarna anlände. Med gemensamma krafter transporterade vi ballongen ut till vägen. Stuart gav mig order att invänta bilen från regementet, varefter "ballongjägarna" åkte hem.

I en närbelägen bondgård blev jag undfägnad med mat och dryck. Trött var jag efter en natt utan sömn. En spännande ensamfärd hade det varit och framförallt lärorik.

Lastbilen kom inte förrän klockan 11.15. Under hemfärden sov jag gott i lastbilshytten.

För att bli godkänd ballongförare, krävdes nu endast ytterligare två färder. Vid dessa färder ställdes inga särskilda krav på minimitid eller dylikt.

Det blev författaren förunnat att få utföra den sista
friballongfärden vid A 6 och Försvaret. Som passage-
rare medföljde volontär Erik Nylin.
Starten skedde 17/9 1936 kl 11.20 från Olofsborg c:a
5 km nordväst om Mullsjö. Efter 12 kilometers färd i
västlig riktning landade vi kl 12.35 vid en gård med
namnet Flobo.



Redaktion och produktion: A6 Försvarsmuseum 1988

Foto där inget annat anges: Carl-Erik Suneson

Omslag och layout: Ulf Bottne



FÖRSVARSMUSEUM