

Karlstads gamla flygfält – en halvsekelång historia



Den första Fokkern sveper in över Sommarro för landning. Då den nya flygstationen byggdes förlängdes också landningsbanan så att man kunde utnyttja flyg med reamotorer. Detta utmynnade i protester från Sommarborna som oroades över höga motorljud.

Efter första världskrigets slut insåg man snart att flyget skulle komma att utvecklas och i framtiden utgöra en betydande del av den civila kommunikationen. Flera städer ville nu se över möjligheterna att få flygförbindelser till sin ort. Detta gällde även en mindre stad som Karlstad.

Karlstads kommun med sina 18000 invånare begärde då, 1920, ett statligt bidrag till planering och byggnation av en flygplats. Man beviljades 60000 kr för ändamålet. Tanken var att flygplatsen skulle byggas på de öppna markerna söder om Sommarro.

Ungefär samtidigt påbörjades ett planerat brobygge till Hammarön från södra spetsen av Orrholmen. Beslut fattades då att detta brobygge skulle avbrytas och att man naturligtvis skulle bygga bron i anslutning till den framtida flygplatsen. Därmed startade brobygget av Jakobsbergsbron som stod klar 1929.

Föbindelsen till Hammarön hade hittills bestått av en färja vid Heddenäs. Färjetrafiken upphörde i och med brobygget.

Drog ut på tiden

Flygfältsplanerna drogs i långbänk och något arbete kom inte igång på 1920-talet. Dessutom var man nu inte helt säker på att dessa sankmarker var så lämpliga för ett flygfält. Förr i tiden kallades detta område för "Bjäfsen" som då anspelar på denna sankmark.

Överste G. Hedengren i Lufttrafikförbundet konsulterades och han ansåg att också Våxnäsgårderna kunde vara lämpliga som ett flygfält men förordade tidigare plan.

Slutligen beslutades också att bygget skulle ske på Sjöviksområdet söder om Sommarro.

Från det att beslutet togs att bygga ett flygfält tills arbetet kom igång tog det cirka 15 år. På området fanns ett antal gårdar som måste lösas in och åtskilliga kilometer dräneringsrör och rörkulvertar skulle gå åt för att leda bort vattnet från sankmarkerna. Det byggdes också ett pumphus med diesellaggregat för att leda vattnet ut i Klarälven.

Pumphuset som står vid Jakobsbergsbron används än idag för att göra det möjligt att utnyttja fältet för dagens verksamhet.

Då flygfältet var iordningställt, dock utan asfalterad landningsbana, föreslogs inför försvarsbeslutet 1936 en avveckling av Värmlands regemente. Som ersättning skulle ett flygförband förläggas till Karlstad. Detta föranledde massiva protester och förslaget ändrades till att regementet skulle reduceras till en kår. Denna skulle bestå av en bataljon samt överta namnet från det tidigare Värmlands fältjägarbataljon.

Som kompensation skulle Karlstad tillföras Andra lätta bombflottiljen under namnet Värmlands flygflottilj samt flygvapnets underofficersskola. Till sommarrobornas lättnad förlades dock flottiljen till Lidköping (nuvarande F7 i Sotenäs) i stället för Karlstad och regementet fick behålla sitt namn.

1938-1940 kom fältet att användas som mellanlandning för linjen Stockholm-Oslo. Flygfältet utnyttjades då endast som tankningsstation och ingen reguljär flyglinje för värmlänningarna. Någon utbyggd landningsbana fanns ej utan planen landade på gräsfältet.

Reservflygfält under kriget

Då Andra världskriget bröt ut fortsatte man att bygga ut flygfältet. Det civila flyget upphörde helt under dessa år. Nu skulle fältet användas som ett militärt reservflygfält.

Värmlands regemente fick i uppgift att bevaka fältet. Kanonvärn och befästningar byggdes runt fältet och värförband övades i att besätta dessa.

1945 påbörjades dock den första reguljära trafiken till och från Karlstad och slutligen invigdes flygplatsen onsdagen den 25 juli 1945. ABA:s Junkerplan Vikingaland sattes åter in för att trafikera sträckan Stockholm-Karlstad-Oslo. Några större ceremonier eller tal hölls inte då Vikingaland tog mark kl 09.00. Representanter från Karlstads kommun och myndigheter, Arvid Johansson och Axel Karlsson, byggnadschefen rådmann Jansson med flera utbytte information med officerspiloterna och ABA:s trafikchef Torsten Zetterqvist.

Meningen var att Karlstads flygplats skulle bli en genomgångsstation för den internationella flygtrafiken. Ville man till Fjärran Östern, Australien, Helsingfors eller någon annan stans på jordklotet blev det möjligt med den nya flyglinjen som trafikerade både Forneby och Bromma flygplatser som redan hade linjer för vidare färd ut i stora världen, på den tiden häpnande perspektiv.

40 kronor Oslo tur och retur

På denna första tur som gick till Oslo hade fem platser reserverats för passagerare från Karlstad. Biljetter köptes på dåvarande Hjalmar Peterssons bokhandel. Allt var praktiskt ordnat när väl biljetterna hade köpts, 40 kr t/r Karlstad–Oslo och enkel resa 35 kr, väntade en "flygbuss" utanför Stadshotellet för vidare färd efter Klarälven ut till Flygstationen där bussen inväntade planets återkomst från Oslo.

Även med dåtidens mått mätt upplevdes priset som förvånansvärt lågt. Flygtiden till Oslo tog ca en timma och med en bränsleförbrukning på cirka 250 liter per timme och en kostnad på 40 öre per liter blev bara bränslekostnaden "hela" 100 kr. En kvalificerad gissning är nog att priserna på dessa första turer var medvetet lågt satta för att skapa intresse för den fortsatta flygtrafiken.



Transairs DC-3:a på gamla flygfältet. Transair började med charterresor 1953, men allmänheten kunde också lösa biljetter för en flygtur över Värmland.

Till flygplatschef utsågs Gunnar Brandoné som bosatte sig på Sommarro med familj. Som flygfältsförman anställdes Gustav Karlsson som med familj fick flytta in i Strandstugan. Ytterligare en tjänsteman, Artur Jansson, anställdes och fick ta Heddenäs som tjänstebostad. Gården Sjövik byggdes om till flygterminal och försågs så småningom med ett flygledartorn.

Aftontidningarna flögs hit

Alla som tidigare varit bosatta på dessa gårdar tvingades flytta – några fick tillfällig bostad på den större gården Fredriksberg, tidigare benämnd Tuppenhof. Denna gård jämnades dock med marken något år senare. Som passagerarterminal anskaffades en barack från Hammarö brukshundsklubb. Denna placerades söder om flygstationen och kom att i all sin enkelhet användas av incheckande passagerare under 20 år.

Flyget hade dock inte fått den standard att det kunde konkurrera med järnvägen om passagerarna på sträckan Karlstad–Stockholm. 1948 befordrades endast 1529 passagerare med det nya transportmedlet varför flygtrafiken lades ner.

Därefter användes flygfältet för taxiflyg och privat flygverksamhet. Aftontidningarna från Stockholm distribuerades med flyg till Karlstad.

Vintertid, då det var mycket snö, blev det svårt att hinna med plogning av landningsbanan. Då fick DC3:an släppa säckarna med tidningar från låg höjd och flygplatspersonalen begav sig ut för att samla in desamma.

Då jetflyget gjorde sin inmarsch tvingades man bygga ut landningsbanan. Då beslutades också att en ny flygplatsterminal skulle byggas på östra delen av fältet. Denna stod klar 1966 och invigdes av dåvarande kommunikationsminister Olof Palme.

En av Sveriges mest tragiska flygolyckor inträffade på Karlstads flygfält den 23 september 1954. Ett tvåmotorigt passagerarplan lyfte från fältet med nio passagerare och en pilot. Planet vek sig plötsligt och gick till marken med stjärtpartiet före. Alla ombord omkom.

Händelser som däremot var mer glädjande var de årligen återkommande flygdagarna. Besökare kom från när och fjärran för att se nya flygplanstyper och diverse luftakrobatik.

"Satchmo" och "Buzz"

En prominent gäst som landat på flygfältet var Louis "Satchmo" Armstrong som under pingsthelgen 1965 genomförde två bejublade uppträdanden i Mariebergsskogen.

Den 16 juli 1969 landade Apollo 11 på månen och den 6 augusti landade Edvin "Buzz" Aldrin, en av månfarna, på Karlstads flygfält. Hans farfar var från Stjärnfors och han kom för att besöka sin släkt i Värmland.

På 1990-talet insåg man att nuvarande flygplats var för liten för det moderna flyget. Efter många hårda politiska debatter om och var den nya flygplatsen skulle lokaliseras beslutades slutligen att den skulle ligga söder om Hynboholm.

Flygplatsen invigdes den 7 september 1997.

I dag har Sommarro Golfklubb etablerat sig på gamla flygfältet. Som kuriosita kan nämnas att det redan på 1950-talet fanns en enkel 9-hålsbana på norra delen av fältet som kunde disponeras då luftrummet var tomt.

Karlstads Golfklubb, som bildades 1952, genomförde 1953 sitt första klubbmästerskap på denna "golfbana".

Bostadsområdet Jakobsberg bebyggs nu med ett antal villor på norra delen av gamla flygfältet. Planer på ytterligare bebyggelse finns redan – både villor och flerbilshus.

*Hans Löfner och
Bengt Mollstedt*