

HAMMARBY-SKARPNÄCK HEMBYGDSFÖRENING

HEMBYGDSVANDRINGAR MED SKARPNÄCKS HEMBYGD

12 mars 2017, ett föredrag om biltävlingarna på Skarpnäcksfältet

Av Anders Wennersten

Fotograf: Lennart Elovsson

Länk till filmen i Youtube (49 minuter):

<https://www.youtube.com/watch?v=iNoUweonOGA&t=8s>

Här är ett referat över föredraget, som innehåller många bilder. Några har tagits med i referatet, men övriga får sess genom att se filmen.

Torbjörn Hallström inleder med att berätta om Skarpnäcks Hembygd och dess planerade aktiviteter, och lämnar därefter ordet till Anders Wennersten. Anders presenterade sig som Skarpnäcksbo sedan 1980, men med vänner som bott här sedan 40-talet. Skarpnäcksfältet förknippar många med segelflyg. Det kan vara ämne för en egen föreläsning, men det tänker han inte ägna mycket tid till här.

Första bilden visar en vy över fältet med en bonde som med sin häst plöjer åkern där nuvarande sportfältet ligger. Bilden är från 1948, i bakgrunden syns ett stängsel som inramar det pågående militära flygfältsbygget. När Skarpnäck inköptes av Stockholm 1923 fann man att fältet inte kunde bebyggas med bostäder, marken var för dålig med sin styva och djupa lera. Den ägnade sig bättre som flygfält, som Stockholm saknade, endast Lindarängen var tillgänglig, och då för sjöflyg.

Planerna syns på många sätt i dagens Skarpnäck. Spårvägslinje 8 till Skarpnäck var planerad att gå till flygfältet, Tyresövägens raka sträckning var lagd med hänsyn till flygplatsen intill, och Kanslersvägens bredd visar att den var tänkt som tillfartsväg. Men, flyget utvecklades snabbt och man insåg att fältet var för litet. En bättre placering fanns vid Bromma, där beslut fattades 1931.

Nästa bild, från 1938, visar ett sovjetiskt passagerarplan som kraschat i fältets djupa dike, innan flygplatsen anlades. En skröna säger att planet var lastat med guldtackor.

Nästa bild visar försvarets hemligstämplade karta från 1943, med landningsbanorna inlagda så som de byggdes 1940. De försvarsanläggningar som kartan visar var då inte byggda, de byggdes först ett par år senare, när man insett att flygplatsen var användbar även för en fientlig invasion. Sedan kommer två bilder som visar de enkla hangarer som byggdes, en för försvarets räkning, och en byggd 1948 för segelflyget.

Nu en flygbild från 1970, när motorvägen till Tyresö byggdes.



På nästa flygbild syns de båda hangarerna, och den lilla vägen dit planen fick dras vid varje flygning.



Sedan en flygbild över den nya Skarpnäcksstaden, på vilken Lennart Elovsson kopierat in landningsbanornas lägen.

En bild visar ett glidflygplan under landning. Den visar läget på Sveriges luftförsvar under kriget, jämfört med vad som sargade de krigande länderna i Europa. Planet var inköpt från Tyskland 1937.

Segelflyg kom till Sverige 1939, och var då en del av flygvapnet, förlagd till Bromma.

Härnäst ett filmklipp från filmen Örnungar 1944, med bl a Alice Babs, efter en bok med samma namn. Boken är en hyllning till segelflyget, och har många bilder från Skarpnäcksfältet. Det finns här ingen antydning om att fältet och flyget haft en militär bakgrund nära i tiden.

Gräsklippning på fältet var ersatt med ett hundratal får, av vilka något enstaka lamm blev påkört av flyget.

Här en bild från 1951, men en mängd människor. Det var socialistinternationalen som hade täftläger där, med 15000 deltagare. Två decennier senare, 1971, var ett liknande läger där, Hogfarm, betydligt stökigare.

Fältet användes till många sportevenemang, bl a SM i bågskytte. Hundkapplöpning hade en permanent bana under flera decennier, och många mästerskap avgjordes här. Banan togs bort efter att fältet bebyggts, och sportfältet iordninggjorts för andra idrotter.

Nu kommer vi in på bilavsnittet och fältets användning som motorbana. De första biltävlingarna gick av stapeln 1947, och var då racertävlingar i klass Grand Prix, motsvarande dagens Formel 1. Arrangör var ursprungligen Vendelsö Motorklubb, som senare ombildades till Stockholms Bilklubb. Motorsällskapet i Stockholm var också arrangör här, för nationella tävlingar.

Vinnaren i GP i maj 1948 var en mr Bira från Thailand i en blå Simca, som efteråt blev diskvalificerad. Det visade sig att hans bil otillåtet hade puttats igång, och detta av ingen mindre än prins Bertil. Priset gick istället till stall Ferrari. Året efter fick mr Bira tillbaka titeln, då han vann på nytt. Prinsen tävlade själv, då under pseudonymen mr Adrian.

På 50-talet genomfördes Skarpnäcksloppet årligen. Man hade då gått över till enklare bilar, i klass formel 3 och Midget, den senare med en MC-motor om 250 kubik baktill.

Banan var en triangelbana med start och mål vid Bergholmstorpet och en hårnålskurva närmast Tyresövägen. Varvlängden var 2200 meter. Anders granne, som bevistade tävlingarna med sin far på 60-talet, berättade om en olycka på 60-talet, med en bil som voltade över halmbalarna på sista raksträckan, ledde till att banan ändrades och förseddes med en chikan som dämpade farten något.

Tävlingarna var riktiga publikmagneter. Rekordet hade en tävling med 40000 i publiken och 340 funktionärer. Tävlingar med standardbilar förekom i flera klasser. En Porsche Carrera med C-G Hammarlund vid ratten var oslagbar i sin klass, i konkurrens med Lotus Elan och andra klassiker. I enklare klasser var det gott om Volvo Pv, tvåtakts-Saab och VW-Bubblor. Picko Troberg var med i många tävlingar, körde ofta en gul Hundkoja.

Färdigt nu med bilder om racertävlingar. Här visas bilder på andra aktiviteter. En där biskopen Odd Hagen år 1957 håller drive-in-gudstjänst på fältet, inför 1000 bilar och ca 6000 åhörare. En bild med krocktest på bilar. Även MC-tävlingar förekom, liksom Stockcartävlingar där bilarna mest fick tas av banan som vrak.

1968 hände en olycka på en tävling i Karlskoga där två bilar krokade i varandra, körde av banan och skadade flera åskådare. Det ledde till en utredning av säkerheten på bilsportarenor, med följd att biltävlingar på bland annat Skarpnäcksfältet förbjöds. Innan dess hade säkerhetskraven skärpts, så att alla bilar skulle ha invändiga stålburar och sexpunktsbälten.

En av åhörarna berättade att det förekom biltävlingar utan tillstånd på fältet så sent som 1981, när bebyggelsen delvis var igång.

Anders avslutade här föredraget och mottog en applåd från de ca 25 närvarande.

Refererat av

Hans Severinson