

(Källa: SVD Näringsliv)

Ett av kalla krigets hemligaste rum – Saab flygplansfabrik 30 meter under jord i Linköpings urberg är ett museum utan en tanke på att vara ett museum. Och just därför så magiskt, skriver Jonas Fröberg i sitt reportage från Saabberget:

[http://www.svd.se/naringsliv/nyheter/sverige/saabberget-och-kalla-kriget\\_7557774.svd](http://www.svd.se/naringsliv/nyheter/sverige/saabberget-och-kalla-kriget_7557774.svd)

Foto: THERESE JAHNSON

## Saabberget och kalla kriget

**Ett av kalla krigets hemligaste rum – Saab flygplansfabrik 30 meter under jord i Linköpings urberg är ett museum utan en tanke på att vara ett museum. Och just därför så magiskt.**

















7 oktober 2012 kl 10:45 , uppdaterad: 7 oktober 2012 kl 16:48

## **BOMBSÄKERT**

**Det är mörkt.** Hjärtat dunkar hårt. Efter tre skyddsrumsdörrar står vi framför det som var Sveriges längsta rulltrappa 1945. Under ett dammlager är den helt intakt och vita färgflagor ligger som fallna höstlöv på trästegen.

Rulltrappan ska ta oss ner till Saabs hemliga flygplansfabrik 30 meter under jord. Det mesta i fast inredning är kvar sedan invigningen 1945 och ytterst få utifrån har fått se det vi ska få se: ett öde monument över det alliansfria Sverige.

Det är dags att berätta hela historien om Saabs allra hemligaste lokaler.

### **Stalingrad, Sovjetunionen den 2 februari 1943**

Iskyla. De sista utsvultna tyska soldaterna kapitulerade i hjärtat av Stalingrad i ett av världshistoriens blodigaste slag med nära 2 miljoner offer. Här vände andra världskriget. Sovjetunionen slog sig på bröstet och den första sprickan mellan öst och väst anades, den som senare skulle förvandlas till en djup skreva. Öst skulle stå mot väst i det efterföljande kalla kriget.

Mitt emellan fanns Sverige.

### **Linköping, Sverige, en och en halv månad senare, den 17 mars 1943**

Spaden blänkte när Saabs överingenjör Hugo Bertler, iklädd mörk överrock, tog det första spadtaget på ett enormt projekt. Totalt skulle 146000 kubikmeter grovkornig granit sprängas bort och bereda väg för en 21 300 kvadratmeter stor underjordisk huskropp – en flygplansfabrik 30 meter under marken.

Huvudanledningen till bygget var att fientliga bombflyg under andra världskriget kunde nå långt in i Sverige. ”Krigsindustrien måste därför på ett effektivt sätt skyddas mot driftsavbrott och förstörelse”, skrev överingenjör Hugo Bertler i en knastertorr PM.

I verkligheten hade upptakten varit mer dramatisk.

### **Trollhättan, Sverige den 24 augusti 1939**

”Det var spänd stämning i verkstaden”, skriver Saabveteranen och överingenjören Kurt Lalander senare i sina minnesanteckningar om dagarna innan andra världskriget startade.

Sveriges beredskap var inte god i slutet av 1930-talet. Man saknade egen krigsflygstillverkning samtidigt som krigsmolnen tätnade i Europa. Därför föddes 1937 Svenska Aeroplan Aktiebolaget, som först hade basen i Trollhättan. Men de första åren var inte lyckade.

Den 24 augusti 1939 testflögs det allra första moderna bombplanet hos Saab i Trollhättan. Men det fanns ett problem: Planet var inte svenskt. Det var av märket Junkers och licenstillverkat. Från Tyskland, som en vecka senare skulle starta andra världskriget.

Sju månader senare invaderades Norge av Tyskland. Under själva invasionsdagen, den 9 april 1940, lågflög tyskt krigsflyg över Saabs flygplanstillverkning i Trollhättan. Uppenbarligen för att skrämmas.

”Det hängde på ett hår att även Sverige drabbades. Åtminstone upplevde vi vid Saab saken så och under högsta spänning”, skriver den Saabanställde Kurt Lalander som var med och blockerade Saabs flygfält – där det kryllade av tyska Junkersingenjörer – i den svenska krigsindustrins kärna.

**Flygvapenledningen** såg, milt sagt, ett behov av egen svensk krigsflygstillverkning. Saab hade nu förgrenat sig till Linköping efter att Wallenbergarna gått in som ägare. Och 1940 stod äntligen Saabs allra första egna konstruktion klar. Det lätta bomb- och spaningsplanet Saab 17 stod och blänkte utanför hangaren i Linköping.



Men det var alltså ovan jord. Nu sattes steg två in i Sveriges stora plan att vara självförsörjande: Man började bygga den underjordiska fabriken. Den invigdes i december 1945 och en nöjd försvarsminister Per Edvin Sköld fanns på plats.

Men hos Saab var det kris. Orderblocket gapade tomt efter att ha levererat en rad krigsflygplan som Saab 17, 18, och 21 under andra världskriget. Man insåg att Efterkrigssverige ropade efter bilar – och började arbetet med den futuristiska ”Ursaaben”.

Den första fullskalemodellen ströks i april 1946 med svart skokräm, och putsades sedan upp med borstar och putsduk. Många tyckte den påminde om en groda.

**Ljudet låter som** när tusen kristaller spricker – det är lysrören som motvilligt tänds inne i berget. Den gamla verkstaden materialiserar sig. Det är 4 meter upp till tak. Doftar däven källare och flygdetaljer ligger överallt.

– Exakt här handknackades den första prototypen till ”Ursaaben” fram under 1946, säger 55-årige Kjell Johnsson med lysande ögon. Han är divisionschef på Saab och visar oss runt.

Men framförallt har han jobbat i bergverkstaden – där vi nu står mitt i plåtverkstaden där han började sin bana på Saab som 18-åring 1976. 35 meter under jord.

Tillbaka till 1946. Bolaget Saab irrade i den nyvunna freden – med 4000 anställda. Saab-bilen kunde inte fylla kostymen. Man försökte med civila plan, men det blev fiasko.

Då spelade världspolitiken Saab i händerna. Spänningarna mellan öst och väst ökade. Nato bildades 1949. Året efter exploderade spänningen i Koreakriget. Kommunism stod mot kapitalism och mitt i fanns det alliansfria Sverige – som ansågs behöva ett starkt försvar.

Flygvapnet återkom nu med stora order och samma år, 1950, lanserades flygplan J29, den Flygande tunnan. Den blev en succé och under 1950-talet tillverkades den i en takt på 1 plan per dag. Flygvapnets stora aptit tycktes aldrig gå att mätta.

Något som aldrig kommit fram var att J29 ”Tunnan” i princip byggdes nere i det hemliga berget. Men man gjorde inte kompletta plan enligt ursprungstanken. Istället tillverkade man komponenter och pressade plåtarna nere i berget. Därefter sattes planen ihop ovan mark. Hela tiden med kalla krigets hotbild som fond. Rämnade den bräckliga världsfreden stod man redo att blixtnabbt ta all tillverkning under jord, som en räv rinner ner i sitt gryt.

**Vi vandrar sakta** runt i de 21000 kvadratmeter stora lokalerna – som är större än fyra fotbollsplaner. ”Berget” står mörkt och tyst. Här malde det från svarvar, pyste och slamrade från stora pressar. Upp mot 1000 personer gjorde flygplanskomponenter i verkstäder i två plan – 14 meter breda och 4 meter upp till tak.

Det skulle bli Sveriges bästa arbetsplats. Rumstemperaturen varierade bara med cirka 1 grad med det märkvärdiga ”konditioneringsystemet”, och det forsade in hälsosam ytterluft med 120 kubikmeter per timme och person. ”Med detta system kan driften pågå även vid gasanfall”, skrev Hugo Berter nöjt i sin PM.

Bergets personal hade egen matsal, kontorsutrymmen, omklädningsrum och Sveriges längsta rulltrappa från 1945.

**Berget var mer** än en verkstad. Det var en alldeles egen värld.

Först kommer antydningar, sedan sägs det rakt ut. Att de som jobbade under jord stod lägst i rang och ibland kallades för ”berghjonen”. De jobbade nämligen med komponenttillverkning.

– Det var högre värderat och mer betalt att sätta ihop planen i sammanbyggnadshallarna ovan jord, säger Kjell Johnsson.

Men de som började blev kvar. Sammansvetsade i en underdogkultur. Inte helt olik den på bil-Saab.

– Många hade jobbat sedan de var 14 år. Det var en speciell stämning. Ganska tuff. Tänk ett inbyggt mentorskap, man fick verkligen en uppfostran här när man kom hit som ung. Något sådant finns inte i dag, säger Kjell Johnsson.

Ögonen blir blanka.

Vi har kommit fram vid stämpeluret. Där ringlade kön och dunkade taktfast några febriga minuter på morgnarna. Arbetstiden började klockan 06.48.

– Kom man 06.49 blev siffrorna röda i stället för blå. Och 07.05 låste man dörrarna till omklädningsrummen, det var väl för att folk inte skulle komma sent!, skrattar Kjell Johnsson.

**Personal matsalen väcks** ur sitt mörker. Den gamla kiosken gör reklam för Thule tabletter. Resterna av en Rörstrandsservis, kaffekoppar med bruna och svarta ränder står prydligt på en hylla. En väggmålning med flygets historia i olja fyller hela väggen, målad 1946 av Lars-Gunnar Holmqvist. Ikaros – hjälten i den grekiska mytologin som försökte flyga står bredvid det första flygplanet – och målningen slutar med 1946 års nyaste flygplan, B18 och jaktflygplanet J21. Tre flygare står framför planet och ser ut som James "Biggles" Bigglesworth ur böckerna av WE Johns.

Stoltheten över allt vi passerar är påtaglig.

I en trappavsats hänger ett väder-ur som visar temperatur, vindstyrka och väderlek uppe i det fria. Totalt fanns 21 stycken ur som manövrerades utanför berganläggningen – många var ju nere i berget hela dagen och ville veta vad som väntade utanför.

– Det hände att vakten satte "klockorna" på 20 plusgrader och sol när det i själva verket var 5 grader och regn, säger Kjell Johnsson.

### **Moskva, Sovjetunionen den 26 maj 1972**

Det raspade från två pennor. USA:s president Richard Nixon och Sovjetunionens ledare Leonid Brezjnev undertecknade nedrustningsavtalet Salt 1. Spänningarna började sakta släppa – och 1989 revs Berlinmuren som delat världen.

Kalla kriget blev historia. Men arbetet i berget fortsatte, i allt mindre omfattning. I slutet av 1990-talet mest på grund av att den stora plåtpressen från 1945 fortfarande fungerade och var svår att flytta.

Så kom slutet.

Sista kontrollen av rulltrappan gjordes av ÅF-Kontroll i november 1998. Det första anslaget om "Ordningsregler för en god lagerhållning" sattes sedan upp den 18 maj 2000.

Då blev berget en kyrkogård. Vi närmar oss slutet av rundvandringen. I de stora verkstadsskeppen passerar vi Saabs egen flyghistoria, osilad av pr-konsulter. Hyllmeter på hyllmeter är fyllda av träformar och vingdetaljer.

Runt 2005 kom man till ett vägskäl. Stänga de utslitna fläktarna och framförallt pumparna som håller grundvattnet borta för gott – eller rädda berget och använda det som förrådsutrymme.

– Det var jättenära att vi stängde berget, säger Kjell Johnsson allvarligt.

Det sattes igång en utredning.

– Det blev en ren pay offkalkyl. Att bara stänga pumparna går inte. Då sjunker grundvattennivån i hela Linköping. Det skulle gå på över 100 miljoner kronor att fylla berget med rasmassor, säger Kjell Johnsson.

Till slut investerade man drygt en miljon kronor i nya pumpar och ventilationsanläggning. Nu är berget skyddat i 10 år. Sedan är framtiden oviss.

**Det är mörkt** när vi sneddar in i en korridor med skyddsrumsdörrar. På en dörr står det ”rum för ventilations- och kylmaskinister”. Rummet säger mer än vi tror – om bergets sista strid. Det var det sista rum som hade bemannad personal eftersom just kyl- och pumpsystemen krävde dygnet-runt-passning ända in till mitten av 2000-talet.

Känslan när vi går in är svårbeskrivlig. Det är som om den sist anställde bara druckit upp kaffet och gått. Allt finns kvar. Saab-Scaniajackan hänger på galgen, som har Saabs gamla logga inbränd. Pärmar med skötselanvisningar till ”Luftbehandlingsanläggning 142 Berget” står prydligt i bokhyllan. En tavla med ett Viggenplan, en Saab 900 turbo och en Scania lastbil hänger kvar. Ett dammlager ligger som en hinna över allt. Ett museum utan en tanke på att vara museum. Och just därför så fascinerande.

Bleklå lysrör lyser upp kvarlämnade rester från över 50 år av hemlig flygplanstillverkning. ”Berget ” har stora likheter med militära kvarlämningar från kalla kriget – såsom mobförråd och militära bergrum. Sedan 1990-talets slut har dessa avrustats och antingen murats igen eller sålts civilt. Men ”Saaberget” är annorlunda. Där finns allt kvarlämnat som om folk bara gått på lunch.