

Utdrag ur "Hvar 8 Dag" (1921)

Flugning Stockholm - Göteborg
runnt kusten på 7 timmar och
20 minuter.

En oväntligt vacker snabbe-
flugning, som värdt berättigat
uppseende och av fackmän blivit
föremål för mycket erkännande,
företogs den 27 april av två av
våra marinflygare.

Med marinens hydroplan
22 och 23, båda av Friedrichs-
hafentyp, tillryggelades sträckan
Stockholm - Göteborg runnt kusten
på en sammanlagd tid av 7 tim.
och 20 min. Denna distans, som
är närmare 1000 km, motsvarar
avståndet mellan Malmö och
Wien. Med hänsyn till den ringa
egen hastighet av 110 km/tim, som
dessa marinens flygplan av tysk
typ besitter, måste den använda

MAR OCH 20 MINUTER.

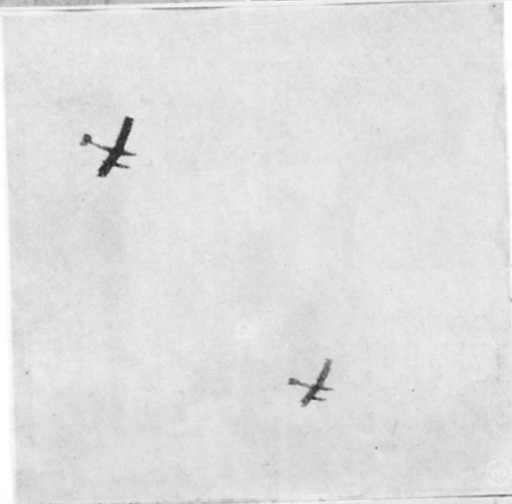
1. Besättningen å flygbåten nr 22; i. v. föraren löjtnant A. von Bornstedt, chef för Göteborgs flygstation och expeditionens ledare samt i. h. spanaren löjtnant H. Sundin.
2. Besättningen å flygbåten nr 23; i. v. föraren löjtnant B. Krook, i. h. flygbåtsmaskinist H. Hanson.
3. Flygbåtarna i det ögonblick motorerna stoppats och maskinerna gå ned i brant glidflykt.
4. Flygbåtarna anlända till Göteborgs flygstation.

En ovanligt vacker snabbflygning, som väckt berättigat uppseende och av fackmän blivit föremål för mångt erkännande, företogs den 27 april av två av våra marinflygare.

Med marinens hydroplan 22 och 23, båda av Friedrichshafenstyp, tillryggalades sträckan Stockholm—Göteborg runt kusten på en sammanlagd tid av 7 timmar och 20 minuter. Denna distans, som är närmare 1000 km., motsvarar avståndet t. ex. mellan Malmö och Wien. Med hänsyn till den ringa egenhastighet av 110 km., som dessa marinens flygbåtar av tysk typ besitta, måste den använda tiden anses mycket god. Lika anmärkningsvärt som flygarnes vackra prestation är att dessa flygbåtar, som numera ej kunna anses

modärna — de användes under förra delen av kriget — kunna utstå ett dylikt kraftprov.

*Flygning Skåne
Göteborg runt
kusten, 7 tim 20 min
1921*



Till F2 kamratförening.

Nedtecknat i oktober 1999 av f d flygsoldat nr 73 Boström

Här några minnen från min tid som flygsoldat på F2 under 40-talet

Det är årsskiftet 1939-1940. Kriget nere i Europa var i full gång Sandöbron hade rasat och själv hade jag mönstrat och blivit uttagen till sjukvårdare vid I 21 i Sollefteå. Jag arbetade som försäljare vid ett färghandelsföretag i Härnösand. Så fick jag se en annons att flygvapnet sökte personal bl.a signalister. Nu tändes en gnista. Dit skall jag söka. Sagt och gjort. Efter påskrift av mina föräldrar skickade jag in ansökan och efter någon vecka så hade jag resehandlingarna från F2 i min brevlåda. Inställelse för provtjänstgöring i febr. 1940. Mina bröder retades med mej för att jag skulle bli stammare. Att vara stammare var ju på den tiden inte särskilt väl sett. Det hade ju, precis som i våra dagar, varit nedrustning och militärtjänst låg mycket lågt på statuslistan.

Nåväl, jag kom iväg och äntrade slutligen Roslagståget för färd mot Hägernäs. På tåget träffade jag ett par grabbar som var ute i samma ärende som jag. Dom var också inriktade på att bli signalister och blev sedermera några av mina bästa kamrater. Det var Kalle Danielsson och Ivan Gustavsson, numera Geidnert. Efter diverse samtal och prov med befäl av olika grader blev det slutligt inställelse inför någon anställningsjury i kanslihuset. Jag minns speciellt en liten detalj i denna intervju. Jag hade i min ansökan skrivit att jag kunde morsealfabetet. Detta unika språk hade jag lärt med under min tid som sjöscout i Härnösand. Man frågade mej hur bokstaven L ser ut i morsealfabetet. Ja det var ju inga problem för mej så efter diverse andra frågor så var min anställning klar.

Ja, så började så min tid på F2 och som kom att vara i ca 4 år. Utrustning, uniform med hög krage och blanka knappar, skor, strumpor, underkläder m m Intåg på luckan, 22 man, stenhårda madrasser packade med halm och det var nog med bävan man såg fram emot natten. Att sova på denna korb till madrass föreföll mej otänkbart, men madrassen formade sej så småningom efter min kroppshyddan och efter några nätter så kom vi riktigt bra överens.

Så började då exercistiden med marscher och vändningar till höger och till vänster och helt om och GIVAKT och manöver. Jag tror nog att våra befäl fick ganska bra pli på oss så småningom. Vi började efter hand att anpassa oss till ett nytt leverne. Lite tjuvnypp och gliringar "kaniner" från äldre soldater fick vi naturligtvis höra, men det fick man ju stå ut med. Från exercisen har jag ett par minnen som kan berättas. Vi hade en armelöjtnant, vid namn Broms som befäl, och vid språngmarsch med i handen karbin, åkte han på motorcykel bredvid. Inte särskilt populärt bland oss soldater. Det var allt en riktig hårding den där

Broms. Dom som inte pallade för språngmarschen fick efter en stunds vila springa en gång till.

Jag minns också en furir Andersson som vid en rast berättade en historia om soldaten som under en övning ville knyta sin skorem och strax efteråt ville han knyta en gång till, varvid löjtnanten^{er} frågade om det nu var den där förbannade skorem igen. Soldaten svarade med bävan i rösten "nej löjtnant det är den andra". Den där historien tyckte jag var roligt och skrev ner den och skickade den till Expressen och fick ett honorar på 10 kronor som var mycket välkommet. Det bar sig inte bättre än att furir Andersson råkade läsa historien i tidningen och han var ganska småpurken på mej för att jag snott hans historia.

Ja, när jag sitter här och skriver så dyker minnena upp på rad. Jag minns mycket väl morgonen den 9 april 1940. Purrning klockan halv fyra på morgonen och ut i leråkern för att öva ålning, instruktion i handhavande av olika vapen och efter frukost ut på kulsprutepass vid infarten till F2. Vi hade aldrig fått skjuta med någon kulspruta förut. Den enda instruktion vi fick var "två mantelrörelser och sen skjuta". Jag måste nog erkänna att jag var mera rädd för den där tingesten vi satts att sköta än jag var för en eventuell fiende. Någon inkräktare kom inte tack och lov.

Dagarna fortsatte med mera exercis, telegrafiövningar och studier av radioutrustning. Det gällde att veta var varje pryl och verktyg fanns någonstans så att man även i mörker kunde plocka fram det rätta verktyget. Vi åkte ut med en gammal TMR som bestod av två små bussar. Den ena med generatorutrustningen och den andra med radiodelen och masten av typ Magyrus om jag minns rätt. Det var tävling om hur fort vi kunde resa denna mast och upprätta förbindelse med F2 radio. Vi byggde telefonledningar och lärde oss anslutning till telefonväxlar. Det var faktiskt en trevlig och lärorik period

Fram mot hösten blev vi förflyttade till Norrtälje. Förläggning på Svärds pensionat. 8 grabbar i ett rum på ca 25 kvadratmeter. Trångt men trivsamt. Flyggruppen bestod av några Hansor och en Vacco och båtklubbens hus på Kärleksudden var vår övningslokal där vi bl a lärde oss att packa fallskärm. Vår tid i Norrtälje var faktiskt minnesvärd. En trevlig liten stad och många små svärmerier knöts på Tillfällegatan och i Socitetsparken. Det fanns ett litet fik i utkanten av stan som blev vår lilla stamlokal. En tösabit som jag blev bekant med där träffade jag på i Grangärde kyrka ett år senare. Det var bröllop och nyfiken som man är så måste man ju dit och titta. Man tittar ju extra på bruden naturligtvis och bruden var hon från Norrtälje. Ja, så kan det gå.

Så blev det korpralskola i Västerås på F1. Fortsatt telegrafiträning och lektioner i elektroteknik och telegramtaxering. Målet var, förutom den militära utbildningen, att nå fram till "telegrafist av första klass". Några nådde målet och

avlade telegrafistexamen vid furirskolan nästa år. Lite hyss hyss hade vi nog också för oss. Jag minns en episod från denna tid. Någon eller några hade gjort nåt fuffens som misshagade våra furirer. Det blev kollektiv bestraffning.

Logementet skulle på kvällen städas och skuras. Det var ju av naturliga skäl inte särskilt populärt. Vi var då tre stycken, jag, Svedberg och Kalle Danielsson, som hoppade ut genom fönstret och smet ner på stan för att gå på bio.. Det var ju naturligtvis väldigt okamratligt gjort att göra så, men så blev det. Vid uppropet på kvällen för städningen så saknades vi och det blev ett väldigt rabalder. När vi kom tillbaka så blev det förhör inför våra närmaste befäl. Vi försvarade oss med att vi inte visste av denna kommendering. Vi förhördes en och en och även nästa dag fortsatte utfrågningarna. Ingen av våra kamrater skvallrade på oss så vi klarade oss utan efterföljande vistelse i buren. Heder åt alla logenmentskamrater som räddade oss ur denna situation som kunnat sluta illa för oss. Vi märkte dock i efterhand att våra furirer inte satt någon större tilltro till vår förklaring. Så här i efterhand måste man ju tillstå att det var synnerligen dumt av oss att smita ifrån men onekligen var det ganska spännande.

I övrigt minns jag inte så mycket av vår vistelse på F1 annat än att jag var väldigt fötjust i matsalens pannkakor och deras stuvade ärtor med sill. När skolan var tillända hade vi en fest på Stadshotellet och det blev en ganska blöt tillställning och våra furirer blev ordentligt på kanelen. Men allt sköttes snyggt och fint utan några större incidenter.

Så blev det tillbaka på F2 och väntan på ytterligare utbildning. Sommaren blev ganska lättjefull. I vanlig ordning uppställning klockan 8. Efter avlämning tillbaka upp på luckan och på med gymnastikkläderna. Så teränglöpning fram till Rönningesjön där vi tillbringade föremiddagen med bad och vila. Så löpning tillbaka för lunch och flera dagar i veckorna blev eftermiddagarna likadana. Huruvida man ifrån befälets sida kom på vår lättjefulla tillvaro eller inte så blev det snart andra bullar av. Ett antal av oss blev kommenderade till röda radiostugan för att ta emot väderrapporter. Femställiga siffergrupper som sändes i en rasande takt. Stationen sände i 28 minuter, tyst i 2 minuter för att sedan fortsätta på samma sätt timme efter timme. Vi hade 4 timmars pass så efter den persen så var man ganska mör i huvudet. Rapporterna skickades sedan med motorcykelordenans till SMHI i Stockholm.

Vi blev sedan kommenderade till Fårösund under några månader. Därifrån drar jag mej till minnes en episod som låg lite i utkanten av det tillåtna. Bland oss fanns det en mycket duktig teknikgrabb som vi kallade för Braxen. Hans rätta namn minns jag inte. Han var lång och smal som en sticka och det var väl orsaken till vårt smeknamn på honom. Han lödde ihop ett par radiosändare/mottagare som fungerade finfint på några kilometers avstånd. Han och jag tog med oss apparaten och tog färjan över till Fårö och cyklade upp mot Sudersand. Vi slog oss ned i en dikeskant och kommenterade via vår

hembyggda radio det vi skådade av kvinnlig fägring och annat av intresse. Tyvärr råkade vår signalofficer Tryggve Sjölin komma in på radiostationen i Fårösund när vi sände vårt budskap. Det resulterade i ett snabbt återtag för oss och en rungande utskällning för vårt tilltag.

Från Fårösund drog vi vidare till Arkösund med en vedettbåt och mitt utepå Östersjön i dimma så blev det propellerhaveri på båten och vi var tvungna att per radio begära assistans. Så småningom lade vi till vid kaj i Arkösund och arbeten med att upprätta samband såväl via tråd som via radio satte igång.

Det fanns ju också fritid och lördagskvällarna tillbringade vi på dansbanan utanför hotellet. I Arkösund fanns också många landstormsmän och nere vid dansbanan blev det en del skämmytslingar bland dessa gubbar. Vi hade bland oss en officer från handelsflottan, och som gammal sjöman ville han nog blanda sej i leken. Men som officer i uniform kunde han ju inte ge sej in bataljen. Hen sprang därför upp på hotellet och bytte till civila kläder och sedan var det fritt fram för knytnävarna. Hur det hela slutade har jag glömt eller möjligen förträngt

Efter några veckor så var det återigen uppbrott. Denna gång till Qvarsebo på Bråvikens norra strand. Från tjänstgöringen är väl inte så mycket att berätta men från fritiden har jag ett minne. Vi skulle ut på dans på en dansbana i närheten. Den låg i en skyddad skogsbacke och var endast upplyst av en enda glödlampa framme vid musiken. Det kostade en slant för varje dans och kovan var knapp. Vi fick tag i en tidning och rev lämpligt stora bitar ur den så att de såg ut som dansbiljetter. Det var ju mörkt så vakten märkte säkert ingenting eller kanske han förstod oss soldater att kovan var knapp. Vi roade oss kungligt hela kvällen tack vare en tidning eller vad det nu var.

En liten episod från Norrköping. Ivan och jag hade permission och en söndagseftermiddag gjorde vi Norrköping. Vi såg att det var tedans på ett av stadens finare hotell och Ivan propsade på att vi skulle gå dit, och så blev det. Där satt stadens mödrar med sina döttrar för att introducera dem i nöjeslivets vindlingar. Vi slog oss ned vid ett bord och fick vårt te med tilltugg. Ivan spanade efter en ung brud och chevaljeriskt som bara Ivan kan, stegade han fram och bjöd upp henne. Av någon anledning tackade hon nej. Men Ivan fann sej snabbt i situationen och bjöd i stället upp den häpne modern och tillsammans så svävade dom ut i dansens virvlar på det nypolerade parkettgolvet. Ett litet fint minne från Norrköping.

Ja, vad mer att berätta.

Jo tillbaka till Viggbyholm och F2. Det fanns ju en dansbana i Viggbyholm. Den var livligt frekventerad på lördagskvällarna. Jag minns en händelse från en lördagskväll på dansbanan. Jag dansade flitigt med en flicka ifrån Roslags-Näsby och vi bestämde att jag skulle följa henne hem efter dansens slut som seden var vid denna tid. Så blev det också. Vi traskade iväg mot hennes hem

men uppe på höjden mellan Viggan och Näsby så blev vi omringade av ett gäng grabbar från Roslags-Näsby. Dom skulle ge mej stryk för att jag stött på en av grabbarnas tjej. Det blev ganska häftig ordväxling till att börja med. Till slut blev det då tjejens kille och jag som skulle göra upp. Rent förnuftsmässigt insåg jag då att jag skulle råka mycket illa ut om det blev slagsmål. Att klara sig ensam mot 6 grabbar skulle jag inte klara så jag sa till killen att ta du din tjej och stick. Själv vände jag på klacken och vände slokörad hem mot luckan. Kanske lite feigt men troligen ganska klokt. När jag kom hem till luckan så berättade jag för mina kompisar vad jag varit med om. I efterhand fick jag höra att den där tjejen blivit förbannad och vänt killarna ryggen. Men hämnden låg och grodde i gänget.

Det var en av mina kompisar på luckan som var väldigt lika mej till utseendet. Han hade cyklat ner till Hollandia, som Morsans fik då hette. På hemväg därifrån kom de här killarna, som omringat mej, fram till honom och han fick ta emot det stryk som jag skulle ha fått. Han var minsann ganska purken på mej efter detta och det var ju förståeligt.

Förutom Viggans dansbana så var vi på Skansen och dansade till Thore Erlings orkester. Vilka höjdarkvällar. Och på vintern var det Högloftet som lockade och ibland Bal Palais.

Jag minns en annan episod från F2. Det var mycket oroligt ute i Europa och tydligen en mycket kritisk period för Sverige. Jag tror att det var Pingsthelgen 41 som vi via radio blev återkallade till våra förläggningar. Jag var i Dalarna på permission ute på en gökotta när meddelandet kom och det var bara att sätta sej på tåget och åka tillbaka till F2. Väl där sattes vi på post vid kulsprutor och luftvärnskanonen som stod bakom markan. På morgonsidan dagen därpå så började man skjuta med kulsprutan som var placerad bakom sjukan. Man hade hört och sett några personer i skogspartiet där bakom, anropat dom men inte fått något svar och därför började dom skjuta. Det visade sig sedan att det var två hemvärnsgubbar som lite överförfriskade lullade omkring i skogen. Som tur var så blev ingen skadad. Piketen ryckte naturligtvis ut för att undersöka att inget annat var på gång.

För att återgå till tjänstgöringen så fick vi flygsignalistutbildning troligen 42-43 och efter denna utbildning bar det iväg ut på förband. Själv åkte jag till Gålö i Stockholms skärgård och fick som förläggning pansarkryssaren Dristigheten. Vi hade en liten mäss där som vi både hade som matsal och som sovplats. Där fanns det smådjur som hade förälskat sig i vårt lilla skafferi så det gällde att knacka lite extra i limpan när man skulle göra sej en macka. Det var alltså massor med kackelackor ombord men tyvärr inte i Gunrummet. Vi klagade till höga vederbörande men inget hände. Vi fick allt leva med våra små inkräktare. Min kontraktstid led mot sitt slut och löjtnanten Rosenius tyckte inte att det var

Fair Play av mej att hoppa av. Han hade kanske rätt, men vi som ryckte in på vintern 40 blev överhoppade vid uttagningen till furirskolan och det var nog kanske orsaken till mitt beslut att sluta. Det hade säkert varit intressant att fortsätta på den inslagna vägen och fått vara med på den fantastiska utveckling som blev inom det elektrotekniska området.

Under min tid på Gålö gjorde vi övervakningsflygningar över Östersjön. Det var pass på 5-6 timmar och man var ganska öm i baken efter att ha suttit på en läderbeklädd träbänk hela tiden. En allvarlig incident inträffade på påskmorgonen 44, Vi låg utanför Öland och spanade på tre tyska handelsfartyg som var på väg norrut. Helt plötsligt så började dom skjuta på oss. Det small runt om oss men Rosenius, som var flygförare, lyckades ta oss ur eldskurarna genom undanmanövrar. Jag fick fram kameran och fotograferade fartygen under dessa manövrar. Fotona blev en aning sneda och på trekvart men klara och fina ändå. Efter någon timme så landade vi på fjärden vid hemmabasen och allt hade avlöpt lyckligt. Reaktionen på händelsen kom senare men gick snart över. Nästa dag så äntrade vi T2-an igen och fortsatte vårt arbete.

Efter att ha varit inkallad i 6 månader så muckade jag på sensommaren 1944 och återgick till mitt gamla yrke, d v s försäljare inom färgbranchen i ett företag i Enskede, men blev redan efter ett år inkallad igen denna gång till Flygstaben som telegrafist. Min förläggning skulle vara på något regemente där i närheten. Det föll mej inte särskilt på läppen att ligga där så jag cyklade hem till Enskede varje dag. Efter någon dag blev jag kallad ner till personaldetaljen till en fanjunkare som vid visitation hade saknat mej på luckan. Jag förklarade för honom hur jag löst mitt boende. Men se det gick ju inte blev svaret. Jag frågade då om jag inte kunde få ständig nattpermission. Jo visst blev svaret, men då måste du ansöka om detta hos flygstabens ledning och under tiden som du väntar på svar så kan du ju skicka ner nattpermissionssedel varje dag så skall jag skriva på den. Det var tydligen en fanjunkare med sunt förnuft som jag träffat på. Efter cirka tre veckor, den dag jag skulle mucka, kom det besked ifrån stabsledningen: ansökan avslås. Ja så kan det gå till i den byråkratiska världen.

Jag har i ett tidigare brev berättat om den revy som vi framförde i F2 gymnastiksal under våren 43. Som komplettering till detta så kan jag berätta att censuren var sträng. En liten episod från denna tid rinner upp i mitt minne. Sven Olof d'Áilly hade skrivit ett kalejdoskop som han ville framföra. Det handlade om hur det var på F2 på 40-talet. Han skulle alltså vara flygsoldaten som år 2000 mindes tillbaka om sin tid på F2. Som gammal 80-åring skulle han sitta på en stol och berätta och om hur han fick följa med på en flygtur. Hans berättelse var: == Ja, jag skulle ju få upp och flyga med hansan och med löjtnanten von Essen som flygförare, och jag litade ju på von Essen och Guds försyn att allt skulle gå bra men det var nog mera Guds försyn än von Essens förtjänst att jag kom helskinnat ner. == Det var väl i flygkretsar känt att denne man inte var någon

Biggles eller Richthofen precis. Kalejdoskopet innehöll ju många fler insinuationer som inte föll majoren Schultsberg på läppen. För grovt och ströks därför. Alltför mycket fick man inte skämta om sina överordnade.

Så har jag väl berättat det jag kommer ihåg från denna tid. Helt naturligt så handlar min berättelse mycket om mej själv och hur jag upplevde min vistelse på F2. Det kanske kan tyckas att jag var en lite ovanlig och orolig soldat som råkade ut för det ena efter det andra, mer eller mindre självförvållat. Det överlåter jag dock åt läsaren att avgöra Om stämningen på F2 har jag inte ordat, men vad jag minns så var det en god, trevlig och kamratlig miljö där. Visst var det väl lite gny och gnissel ibland när allt inte flöt i de banor som man väntat sig. Till alla mina kamrater, som eventuellt läser detta, vill jag rikta ett hjärtligt tack för mycket god kamratanda och livslång vänskap.

Just nu när jag sitter framför min dator och tecknar ner mina minnen är jag inne på mitt åttionde levnadsår och om jag förväxlat ett och annat namn eller ett och annat år så bör det vara mej förlåtet.

Kristian Boström
Fabriksgatan 2
872 34 Kramfors

Från: Kristian Boström <sm3bwj@swipnet.se>
Till: kurt.jorgne@telia.com <kurt.jorgne@telia.com>
Datum: den 25 september 1999 10:53
Ämne: F2

Hej Kurt

Tack för ditt brev häromdagen. Som jag skrev tidigare så hittade jag i mina gömmor detta manus och tänkte slänga det. Men så drog jag mig till minnes efterlysningen av gammalt F2-material. Jag talade med Ivan om detta och på hans inrådan så skickade jag handlingarna till dej för ev. arkivering.

Det gläder mej att du tyckte det var intressant att ta del av våra påhitt från forna dagar. Tack också för urklippet från tidningen Flyg. Denna recention hade jag inte läst tidigare så det var extra intressant för mej. Ivan och jag brukar ha kontakt med varandra via kortvågsradio. Vi utnyttjar fortfarande våra kunskaper från F2 och det är verkligen roligt.

Jag var faktiskt stamanställd vid F2 under åren 40-43 men hoppade av efter kontraktstidens utgång. Låg som flygsignalist vid Gålö under den sista tiden av min vistelse vid vapnet. Ska göra några tappra försök att minnas om denna tid och skriva ner det så det kanske kommer mera för eftervärlden. Vi får väl se hur det går med det. Liksom Orsa komani så lovar jag inget bestämt.

Det var mycket trevligt att höra ifrån dej Kurt. Hoppas att vi träffas vid Kamratföreningens möte nästa år.

Med vänlig hälsning

Kristian Boström (alias Bosse)

En historia från F2 utspelad på den tiden det var hälsningsplikt i försvaret.

På förbandedet fanns en i flera avseenden mycket originell kapten. Bl a hade han en mycket sär egen röst. Han lär vid ett tillfälle sagt: "Innan jag kom till Flygvapnet var jag skådespelare, men så kom ljudfilmen, och då fick jag inga roller längre, jag vet inte vad det berodde på."

Nämnde kapten, låt oss kalla honom för G, tog sig ofta en promenad på området på förmiddagen. Under en sådan promenad mötte han en soldat som hälsade väldigt slarvigt. G kände sig föranlåten att ingripa, kallade till sig soldaten och sade: "**Antingen skall Ni hälsa ordentligt, eller kan Ni låta bli. Nu gör vi om det där igen.**"

Soldaten kommenderas till utgångsläge för ett nytt möte. Under tiden har 1. flottiljpolisen stannat upp på sin cykel för att se hur den här pjäsen skulle sluta.

Det förnyade mötet sker. Soldaten passerar G utan att hälsa och försvinner snabbt från platsen. G, häpen och handlingsförlamad, vänder sig till flottiljpolisen med orden: "**Vad f-n gör man?**" Om flottiljpolisen hade något råd att ge förtäljer inte historien.

Kurt Jörgne

Teknik på hög nivå

I utbildningen av värnpliktiga radarobservatörer ingick ett ämne som hette **Radarlära**. Avsikten var att ge eleverna en liten inblick i hur en radarstation var uppbyggd och hur den fungerade. Under en lektion förklarades hur bilden på en indikator bildades genom att en elektronstråle ritade på skärmens insida. På en fråga, ställd till en yngling från Sveriges andra stad, vart elektronerna tog vägen när de träffat skärmen, avgavs efter viss betänketid svaret: "**Di går la rakt ijönom glaset och ut i de cicila.**"

Kurt Jörgne

Under en flygning frågade den något tankspridde föraren sin navigatör om läget och fick till svar: "**Dingtuna**"

Efter ytterligare en halvtimmes flygning var det dags för föraren att återigen ställa samma fråga. Nu råkade det slumpa sig så, att man återigen låg över Dingtuna, varför det inte heller i navigatörens svar blev någon förändring. Föraren kvitterade med: "**Ja visst ja.**"

Kurt Jörgne

Fanjunkare **W** skulle gå i pension. Som en sista arbetsinsats innan han lämnade **F2** hade han fått i uppgift att lägga ölandssten på Underofficersmässens terrass. Nu hör det till saken att han och ryttmästaren **A** av någon anledning icke var de bästa vänner.

En dag fick **W** kännedom om att kårchefen skulle komma och titta på mässen nästa dag kl 0900. Han var särskilt intresserad av att titta på sällskapsrummets möblering.

En djävulsk plan väcktes hos **W**, en plan vars genomförande i hög grad byggde på vetskapen om att kårchefen var mycket noga med att hålla utsatta tider.

W ringer upp **A**. Han påpekar det löjliga i att de som vuxna karlar inte ska kunna komma till en förlikning. Han föreslår att **A** skall komma till massen nästa dag 10 min i 9, så att de får tala ut över en öl.

A anländer i överenskommen tid. **W** för sin gäst till sällskapsrummet, placerar honom i en stol med ryggen mot den dörr där kårchefen beräknas komma in i handlingen. Han hämtar sedan tre starköl, två för sig och en för **A**.

Exakt kl 0900 hör **W** att ytterdörren öppnas, ingen tvekan. det är kårchefen. **W** ber sin gäst om ursäkt, reser sig och lämnar rummet via matsalen med sitt glas i handen. Kvar sitter **A** med tre starköl framför sig, när han märker att någon står bakom hans rygg. Han vänder sig om, och möts av sin chefs ogilland blick och orden: "**Jaså Du, det är här Du sitter och ölar upp Dig.**"

Man kan väl med stor sannolikhet dra följande slutsatser:

1. Det måste varit svårt för **A** att komma med någon trovärdig förklaring.
2. En förlikning mellan **W** och **A** var givetvis efter detta helt utesluten.

Kurt Jörgne

Ytterligare några "flygarhistorier"

Flygvapenöversten S, med bakgrund i marinen, hade vid flera tillfällen gett uttryck för att han inte hyste några varmare tankar om den tredje försvarsgrenen, armén.

Vid ett tillfälle höll S ett föredrag om vårt invasionsförsvar inför en större församling civila åhörare, varvid han gav följande målande beskrivning av en tänkt invasion över Östersjön:

"Långt ut till havs anfaller vår attack i våg efter våg. Snart är det dags för marinen att blanda sig i striden, först med enheter ur flottan, sedan med kustartilleriets pjäser. Man frågar sig nu: Vad gör armén i detta läge? Jo, den ligger på Småländska höglandet och ålar ut mot kusten."

ööOoo

I mitten av 50-talet anställdes P N som flygingenjör vid Radarskolan (FRAS) på F2, där han skulle tjänstgöra som lärare och chef för den tekniska avdelningen.

P N kom som nyutexaminerad civilingenjör från Chalmers. Han var göteborgare, lugn, mycket civil och hans utbildning i och fallenhet för det militära beteendemönstret mycket minimal. Dessa egenskaper kom givetvis att påverka hans tjänsteutövning i hög grad.

Hans höga civila utbildning medförde täta befordringar, vilket föranledde följande reflektion från P N:s sida:

"Det var ett kånstigt ställe man hamnat på, här får man ju bara sitta och sy."

Vid skolans lördagsuppställningar skedde avlämning av cheferna för de olika skolavdelningarna till skolchefen. Vid ett tillfälle förde P N den svagt kupade handen till mösskanten och avgav följande avlämning på sin utpräglade göteborgska:

"Major, PN-79-kursen kårmer strax."

Till saken hör, att någon PN-79-kurs inte uppenbarade sig.

P N höll lektion för blivande radartekniker. I lektionen ingick att göra en omfattande matematisk utredning. P N fyllde först den ena tavlan, sedan den andra där han till slut kunde stryka under ett resultat.

P N ställde sedan frågan om alla hade hängt med. Efter att ha fått en positiv, men kanske något tveksam reaktion, slog P N ut med händerna och sade: "Det var f-n så synd, för det är fel alltihop."

ooOoo

Någon gång i mitten av 50-talet pågick en stor övning inom sektor O2. I sektorns Lfc (luftförsvarscentral) rådde febril verksamhet, Rapporter från Lgc (luftförsvarsgruppcentral) och radarstationer, varav en har täckbenämningen "**Göken**", markeras av kartmarkörer (lottor) på den stora lägeskartan.

Plötsligt går följande meddelande ut över högtataranläggningen:

"Den lotta, som setat på "**Göken**" under förmiddagen, till löjtnant Ersbacken !"

Av förklarliga skäl väckte meddelandet en hel del munterhet bland den i övrigt mycket ansvarstygda personalen.

ooOoo

Nedtecknat av Kurt Jörgne
1998-01-02

Nils Bruno

Hej!

Som utlovat kommer här ytterligare några historier. En del av mina historier passar väl kanske inte riktigt in under rubriken Flygarhistorier, bättre i de fallen är kanske Flygvapenhistorier.

Förråds mannen T. vid F2 hade på äldre dagar inlöst sin första bil. Körskickligheten var väl inte den allra bästa, vilket bl a visade sig i en del "hopp" i samband med start och inbromsning.

Vid ett tillfälle, när T. skulle stanna vid den nedfällda bommen i vakten, gjorde bilen ett par ordentliga "hopp".

Detta föranledde vakt soldaten, en utpräglad söderkis, att gå fram till T. och ställa följande fråga: " **Ska ja ta upp bommen, eller håpar de över den?**"

Kurt Jörgne

En Catalina, på väg in för landning på F8, hade fått order av TL att vänta, p g a att en helikopter skulle starta.

Från Catalinans väntläge såg man helikoptern stå på marken med rotorn i gång. Väntan blev lång, och för att visa sin irritation fick TL följande fråga: "**Hur länge skall den där vispen stå där nere och snurra?**" Svaret från TL kom blixtsnabbt: "**Tills smeten är klar.**"

Kurt Jörgne

En fredag i slutet av månaden på Flygstabens flygavdelning på F8. För många en sista chans att uppfylla månadens krav på flygdagar, varför hela ordersalern är full av folk, när Förvaltaren *Friberg* inträder för ordergivning. Just som han satt sig ringer telefonen som är placerad snett ner till höger om honom. Han ter luren och för den upp mot örat, stannar på halva vägen och utbrister med hög röst:

"**Jag höll f-n på mig att säga skål.**"

Kurt Jörgne

Har inte fått kontakt med "Brallen" så det får räcka med det här för den här gången
Vänliga hälsningart

Kurt Jörgne

Tänkvärt

Man kan inte ändra vindens riktning,
men man kan sätta seglen
så att man alltid når sitt mål.

Utnyttja de talanger Du har.
Skogen skulle vara mycket tyst
om bara de bästa sångarna sjöng.

Ett visst motstånd är nyttigt
för människan.
Drakar stiger inte med utan
mot vinden.

Ibland är det de små sakerna i tillvaron
som är svårast att stå ut med.
Man sitter bekvämare på ett berg
än på ett häftstift.

Det är två saker man aldrig
får en chans att göra om.
Ett misslyckat fallskärmshopp
och det första intrycket.

En pessimist ser en svårighet i varje uppgift -
en optimist ser en uppgift i varje svårighet.

STOCKHOLM 9 SEPT. 1999

KURT JÖRGNE
STORVRETTENSVÄGEN 24
147 54 TUMBA

Broder!

ENLIGT DIN ÖNSKAN SÄNDER JAG NÅGRA RADER OM BEREDSKAPSTIDEN
OCH HÅGKOMSTER FRÅN F 2 TIDEN FÖR F 2 KAMRATFÖRENING.

HAR DU NÅGRA FOTON AV HANSAN ELLER S 12?
SKULLE PASSA BRA IN.

VÄL MÖTT LÖRDAG 18 SEPT.

VÄNNEN

Govert

PS. HAR FULLT MED MINNEN FRÅN INTERNATSKOLA SOM 12-ÅRING
1928 I TYSKLAND SAMT ÅREN 1938 - 39 HOS DAIMLER - BENZ.
EN GENERATION SOM FICK UPPLIVA MYCKET. MEN VÄL KNAPPAST
AV INPRESSE FÖR KAMRATFÖRENINGEN.

STOCKHOLM 9 SEPT. 1999

HÄNDELSE PÅ F 2 UNDER BEREDSKAPSTIDEN.

ATT KOMMA FRÅN DEN INTENSIVA UTBILDNINGEN PÅ F 5 I LJUNGBYHED OCH BULLTOFTA M.FL. PLATSER OCH TILL FLYGSLAGSUTBILDNINGEN PÅ F 2 MED SJÖFLYG VAR EN STOR OMSÄLLNING. DÄR VAR SJÖUTBILDNING MED FLOTTANS TERMINOLOGI RÅDANDE. MAN SA FAKTISKT HÖGER OCH VÄNSTER OMBORD PÅ FPL. SÅ UNDER MINA FÖRSTA INFLYGNINGAR MED SJÖFPL SA JAG TILL MIN LÄRARE STYRBORD OCH BABORD, TROTS ATT HAN VAR SJÖOFF FICK JAG SNABBT VETA. "FÖR FAN DET HÄR ÄR INGEN BÅT DET ÄR ETT FPL."

VI VAR 10 STYCKEN FF I ÅLDERN 25 - 30 ÅR SOM KOM TILL F 2 FRÅN F 5. ALLA MED FLYGUTBILDNING, CIVIL, OCH CERTIFIKAT. EN DEL MED TRAFIKFLYGARECERTIFIKAT.

HERMAN SUNDIN CHEF F 2 TOG VÄNLIGT EMOT OSS OCH ÖNSKADE OSS VÄLKOMNA. MEN DET FANNS ANNET LJUD I SKÄLLAN OCKSÅ.

VID UPPSTÄLLNING FÖRSTA DAGARNA OCH I VÄNTAN PÅ AVLÄMNING KOM FANJUNKARE MAX SCHENNING OPÅKALLAT FÖRBI FÖR ATT SYNA DESSA NYKOMLINGAR I FV.

TITTADE KRITISKT PÅ OSS OCH SA "JASÅ NI ÄR DE NYA EPAFLYGARNA." FASTNADE MED BLICKEN PÅ STORVÄXTA VPL FF JANSSON OCH FRÅGADE OM HAN FLUGIT ENSAM MED EN CUB NÅGON GÅNG?

JO, DET HADE JANSSON ALLT. SAKEN VAR DEN ATT HAN HADE VARIT ANDRE PILOTT HOS ALBIN AHRENBERG I MÅNGA ÅR OCH FLUGIT RUNDFLYG MED PASSAGERARE FÖRST MED EN F 13 SEDAN MED EN W 34 JUNKERS PÅ FLOTTÖRER OM NÅGON HADE HOPPAT I GALEN TUNNA SÅ VAR DET MAX SCHENNING.

FÖR NÄR DET GÄLLDE FLYGTID HADE JANSSON NÅGRA TUSEN MER FLYGTIMMAR, NÄR HAN OFINT NOG FRÅGADE FANJUNKAREN SCHENNING.

RYKETE SPRED SIG SNABBT PÅ FLOTTILJEN OM DESSA OLDTIMERS. HÖRDES ALDRIG MER NÅGOT OM EPAFLYGARE. SCHENNING BESVARADE I FORTSÄTTNINGEN ARTIGT VÅR HONNÖR.

SÅ SKULLE VI FLYGA IN OSS PÅ HANSORNA. JAG FICK FANJUNKARE LITTÄINEN SOM INSTRUKTÖR. SOM HAN VAR SMÅVÄXT FÖRSVANN HAN NÄSTAN I SPANARSITSEN UTAN DUBBELKOMMANDO. HAN VAR INTE PRECIS PRATSJUK, MEN EFTER EN SUMMARISK GENOMGÅNG KÖRDE VÅ SÅ UT. FÖLJDE HANS ANVISNING. STARTADE OCH SÅ BAR DET AV. HÖRDE INTE ETT ORD FRÅN "LITTIS" PÅ HELA TIDEN? FRÅGADE DÄRFÖR FÖRSYNT OM TALEFÖRDINDELSEN FUNGERADE OCH FICK TILL SVAR. "GÅR DET ÅT HELVETE SÅ HÖR JAG AV MIG". FLÖG EN HALVTIMME JÄMTE NÅGRA LANDNINGAR.

SÅ KOM PLÖTSLIGT ETT LIVSTECKEN FRÅN LITTÄINEN. "KÖR IN TILL SLIPEN JAG HAR ^{för fan} VÄNNAT ATT GÖRA ÄN ATT SITTA BAK SOM KOLLI". FICK ORDER ATT GÅ ENSAM OCH TRÄNJA LANDNINGAR OCH SÅ VAR MAN INFLUGEN PÅ S 5 AN. JAGKOM ATT HA MYCKET RESPEKT, JA RENT UTAV ATT AVHÅLLA LITTÄINEN. SEDERMERA FLÖG VI FLYGAMBULANSEN EN W 34 JUNKERS TILLSAMMANS, SOM I ALLMÄNHET VAR ÖVERLASTAD.

FÖRARE, MEKANIKER, SJUKVÅRDARE, PATIENT, SLÄKTING MED BAGAGE.

VI BEHÖVDE HELA VÄRTAN FÖR ATT SEGA OSS UPP.

NÄR FLYGAMBULANSEN VAR PÅ VERKSTAD EFTER EN RUNDSLAGNING FLÖG VI EN HANSA 52:AN ÄVEN KALLAD OLJEBERGET, EFTERSOM DEN SLITNA MOTORN EN BJ 6 LÄMNADE EN STRIMMA BLÅ RÖK EFTER SIG. UNDRAR OM INTE BRALLE LÖK VAR MEK PÅ DEN?

MITT UNDER SMÄLLBALLA VINTERN 1940 FICK JAG ORDER OM ATT FLYGA HEM ETT OLYCKSOFFER FRÅN EN WAXHOLMSBÅT SOM SPÅNGADES MED ISEN VID UTO. SOM MEK, OMH JAG INTE MINNS FEL, VAR KORPRAL PRINTZ OCH MED OSS HADE VI EN JAPANSK BÅR, EN KROPPSFORMAD RÖRSTÄLLNING.

VI FICK SYN PÅ WAXHOLMSBÅTEN SOM LÅG INFRUSEN. KAPTEKENEN SIGNALERADE VILT MED ÅNGVISSLAN. DET HÖRDE JU INTE VI, MEN SÅG DET STORA ÅNGMOLNET.

EFTER LANDNING KOM EN STYRMAN DRAGANDE EN KÄLKE MED EN HELT I ANSIKTET NEDBLODAD MAN, ÖGONEN IGENSVULLNA, VERKADE DÖD. FICK HONOM PÅ BÅREN. BAXADE NED DEN I SPANARSITSEN. STYRMANNEN, MÄRKT AV EN KRAFTIG BLÅTIRA, BERÄTTADE OM ETT SLAGSMÅL HAN HADE HAFIT MED PATIENTEN, SOM HADE FALLIT OCH I FYLLAN CH VILLAN SLAGIT HUVUDET I ETT JÄRNSPANT.

VI STARTADE, EFTER EN SVÄNG RUNT BÅTEN HÖRDES ETT SKRIK FRÅN SPANAR-
SITSEN, VÄNDE MIG OM FICK SE PRINTZ HALVVÄGS PÅ VÄG UT UR FPL. EN
LUDEN ARM HÖLL FAST I HANS BÄLÖTE, DROG AV GASEN. PRINTZ KÄMPADE
FÖR SITT LIV ATT INTE BLI UTSLÄNGD?

EFTER LANDNINGEN VAR PATIENTEN HELT OREGERLIG, FÄKTADE VILT MED
ARMARNA. TÄNKTE ATT HAN SKULLE LUGNA SIG. SÅ SNART VI FÖRSÖKTE
SPÄNNA FAST ARMARNA BLEV DET SLAGSMÅL. I HANSORNA FANNS EN ÅLDER-
DOMLIG SJUKVÅRDSVÄSKA MED MORFINAMPULLER AV BLY, HADE FÅTT NÖD-
TORFTIG INSTRUKTION OM ANVÄNDNING AV FLOTTILJLÄKAREN SUNDGREN.
PRINTZ STÄLLDE SIG MED BÅDA BENEN PÅ ARMARNA, MEDAN JAG STACK
KANYLEN I LÅRET TVÄRS GENOM TYGET. YTTRELLIGARE KOM ETT ANFALL,
MEN SEDAN VERKADE MORFINET. GAV HONOM EN SPRUTA TILL SEDAN BLEV
DET LUGNT.

NÅR VI BAR IN HONOM I BILAMBULANSEN PÅ F 2 UPPTÄCKTES EN LAPP
OM HALSEN MED NAMN. ALBERT W ----- STOD I ET, EN KÄND FÖRFATTARE
FRÅN NORRLAND.

EFTER ETT TAG KOM DET ETT BREV TILL CHEFEN FÖR F 2 MED TACK FÖR
HJÄLPEN. BLEV UPPKALLAD TILL ÖVERSTE SUNDEN FÖR ATT REDOGÖRA FÖR
HÄNDELSEN.

EN VINTER HADE VI PÅ HORSFJÄRDEN PROBLEM MED MOTORERNA PÅ S 12
HEINKEL 114 MED MOTOR BMW 132 K. NORMALT SKULLE GIVETVIS SÅDANT
ÅTGÄRDAS PÅ FLOTTILJVERKSTADEN. DELS TOG DET LÅNG TID ATT FÅ NÅGOT
GJORT, JÄMTE OMSTÄNDLIG PAPPERSEXERCIS.

EFTERSOM ALBIN AHRENBERG, STATIONSOFF PÅ 1:STA DIV INTE DROG JÄMT
MED FLOTTILJINGENJÖREN JERREGÅRD PÅ FLOTTILJVERKSTADEN OCH HADE
~~ETT~~^{EN} DJUPT KÄND AVERSION MOT PAPPERSEXERCIS SÅ TOG HAN HELT ENKELT
OCH STARTADE EN EGEN VERKSTAD I LINDARÄNGSHANGAREN FÖR T 2:ORNA
MED CHEFEN FÖR 1. DIV GODA MINNE, KAPTEN RAPP SEDERMER ÖB.
SÅNT KUNDE GÅ FÖR SIG I KRISPIDER.

EFTERSOM JAG KÄNDE ALBIN, HADE FLERA GÅNGER VARIT FF ÅT HONOM I
EN SAMBANDSWACO, DÖK HAN UPP HOS OSS PÅ 2. DIV HORSFJÄRDEN.

FPLMÄSTARE WETTERGREN OCH JAG FRÅGADE OM VI KUNDE KOMMA TILL LINDARÄNGEN, T 2:ORNA HADE JU SAMMA MOTORER. ALBIN SA JA. LANDADE PÅ FÖRMIDDAGEN - MOTORN KLAR EFTER NÅGRA TIMMAR. INNE ETT PAPPER SKRIVET. ALBIN BJÖD PÅ ~~KXCK~~ LUNCH.

MEN VISST KOM DET LITET SENARE ETT PAPPER, EN RÄKNING PÅ UTFÖRT JOBB. ALBIN HADE LÄRT SIG KONSTEN MED SITT RUNDFLYG ATT TA BETALT. OMNÄMNAS KAN ATT ALBIN GENOM GIFTERMÅL KOM ATT BLI ÄGARE TILL DET VÄLKÄNDA GODSET BALDBERSNÄS VID LAXSJÖN I DALSLAND. TRÄFFADE HONOM EFTER KRIGET - HADE EGEN RAMP OCH BJÖD IN SJÖFLYGARE TILL BESÖK?

SÅ NÅGRA ORD OM KAPTEN ÅKE S. BRYDOLF SJÖOFF LÄNGE CHEF 2. DIV PÅ HORSFJÄRDEN. VID KOMMENDERING TILL DIV BLEV JAG INKALLAD TILL HONOM PÅ CHEFSFARTYGET "RANE"?

HÄLSADE MIG VÄLKOMMEN OCH FICK REDOGÖRA FÖR MIN UTBBILDNING VID INTERNATSKOLA I TYSKLAND BL. A? SEGELFLYGETS MÖCKA "WASSERKUPPE" I DELSTATEN HESSEN. VIDARE MIN PRAKTIK ÅREN FÖRE KRIGET HOS DAIMLER - BENZ I STUTTGART MED FLYG OCH MOTORER PÅ SCHEMAT FÖLJT AV CERTIFIKAT ÄVEN SÅ FÖR SEGELFLYG. NÄR SÅ JANSSON KOM TILL SAMMA DIV MED SIN OMFATTANDE FLYGTID PÅ SJÖFPL SA BRYDOLF : INGA BLÅ-~~BÄXKÄXK~~ BÄR MER.

HAN VAR EN OMFYCKT CHEF. MINNES ÄN IDAG NÄR HAN KOM FÖR ATT TAGA EN OT HELA DIV KL 1300 ~~med avlämning~~ MED AVLÄMNING AV TJÄNSTEGRENNAR, MED SCHÄFERN ZENTA SITTANDE BAKOM I GIVAKT. KOMMENDERADE FORMERING PÅ DIV. ALLA GJORDE SITT PÅSTA. ADJUTANT VAR LÖJTNANT GÖSTA HELLSTRÖM.

I SLUTET AV KRIGET BLEV BRYDOLF SECOND PÅ KRYSSAREN "FYLGIJA" ~~Vid avskedet från div bad han om en vintertippning~~ VID AVSKEDET FRÅN DIV BAD HAN OM EN VINGTIPPNING OM VI VAR I NÄRHETEN. NÄR VI SÅG FYLGIDA TILL SJÖSS BRUKADE VI SLÄNGA NED EN RAPPORTHYLSA MED HÄLSNING FRÅN F 2. SISTA GÅNGEN SKICKADE HAN NER TVÅ GROGGAR TILL FF OCH FSP I VÅR MÄSS. DET ÄR SÅNT SOM ETSAR SIG IN I MINNET.

Händelser på F2 under beredskapstiden

För Nya Marinflygaren av

Govert Alund

Vi var 10 flygförare i åldern 25 - 30 år som kom till F2 från F5. Alla med civil flygutbildning och certifikat en del med trafikflygarcertifikat.

Herman Sundin, chef för F2, tog vänligt emot oss och hälsade oss välkomna. Men det fanns annat ljud i skällan också. Vid en uppställning första dagarna kom fanjunkare **Max Schenning** opå kallat förbi för att syna dessa nykomlingar i flygvapnet. Han tittade kritiskt på oss och sa: "Jaså ni är de nya epaflygarna". Fastnade med blicken på storväxte värnpliktige flygföraren **Jansson** och frågade om han hade flugit ensam med en Cub någon gång. Jo, det hade **Jansson** allt. Han hade nämligen varit andre pilot hos **Ahrenberg** och flugit rundflygning med passagerare i många år. Om någon hoppat i galen tunna så var det **Schenning**.

Att komma från den intensiva utbildningen vid F5 och Bulltofta m fl platser till F2 och till flygslagsutbildning vid F2 med sjöflyg var en stor omställning. Där var sjöutbildning med flottans terminologi rådande. När det gällde ombord på flygplan använde man dock höger och vänster. Under mina första inflygningar använde jag styrbord och babord men fick då till svår av min lärare, en sjöofficer: "För fan, det här är ingen båt, det är ett flygplan".

Så skulle vi då flyga in oss på Hansorna. Jag fick fanjunkaren **Littiäinen** som instruktör. Småväxt som han var, försvann han nästan i spanarsitsen utan dubbelkommando. Han var inte pratsjuk, men efter en summarisk genomgång körde vi så ut till start. Följde hans anvisningar, startade, och så bar det av. Hörde inte ett ord från "**Littis**" varför jag försynt frågade om talförbindelsen fungerade och fick då till svar: "Går det åt helvete så hör jag av mig".

Flög en halvtimme och gjorde några landningar då det plötsligt kom ett livstecken från **Littiäinen**: "Kör in till slipen. Jag har för fan annat att göra än att sitta här bak som ett kolli. Gå ensam och träna landningar". **Med detta var man influgan på S5:an.**

Jag kom att ha mycket respekt för , ja rent av avhålla **Littiäinen**. Sedermera kom vi att flyga flygambulansen, en W34 Junkers tillsammans. Den blev i regel överlastad. Det var mycket som skulle med, förare, mekaniker, sjukvårdare, patient, släkting och bagage. vi behövde hela Värtan för att komma upp.

När flygambulansen var på verkstad efter en rundslagning flög vi en Hansa, 52:an, även kallad oljeberget eftersom den slitna

motorn lämnade en blå rök efter sig. Undrar om inte "Bralle Lök" var mekaniker på den?

Mitt under smällkalla vintern 1940 fick jag order att hämta ett olycksoffer från en Waxholmsbåt som ttångades med isen vid Utö. Om jag inte minns fel var korpralen **Printz** mekaniker. Vi hade med oss en japansk bår, en kroppsformad rörställning. Vi fick syn på Waxholmsbåten som låg infrusen. Kaptenen signalerade vilt med ångvisslan vilket inte vi hörde men vi såg det stora ångmolnet.

Efter landning kom en styrman dragande en kälke med en i ansikter helt nedblodad man, ögonen ugensvullna, han verkade död. Vi fick över honom på båren som sedan baxades ner i spanarsitsen. Styrmannen, märkt av en kraftig blåtira berättade om ett slagsmål han haft med patienten, som fallit och i fyllan och villan slagit huvudet i ett järnspant.

Efter start hördes ett skrik från spanarsitsen. Vände mig om och fick se **Prinz** halvvägs på väg ut ur flygplanet. En luden arm höll fast i hans bälte. **Prinz** kämpade för att inte bli utslängd.

Efter landningen var patienten helt oregerlig, fäktade vilt med armarna. Så snart vi försökte spanna fast honom blev det slagsmål. I Hansorna fans en ålderdomlig sjukvårdsväska med morfinampuller av bly. Jag hade fått nödtorftig instruktion om användningen av flottiljläkaren **Sundgren**. **Prinz** ställde sig med båda benen på armarna medan jag stack kanylen i låret tvärs genom tyget. Det kom ytterligare ett anfall men sedan verkade morfinet. För säkerhet gav jag honom en spruta till.

När vi bar in honom i bilambulansen på F2 upptäcktes en lapp om halsen med ett namn, Albert W----- stod det, en känd författate från Norrland. Efter en tid kom det ett brev till chefen F2 med tack för hjälpen. Jag blev uppkallad till överste **Sundin** för att redogöra för fallet.

En vinter hade vi på Hårsfjärden problemen med motorerna på flygplan S12, Heinkel 114. Normalt skulle sådant åtgärdas på flottiljverkstaden, men det tog lång tid och var behäftat med omständigt pappersexercis. Eftersom **Albin Ahrenberg**, stationsofficer på 1:sta divisionen, inte drog jämt med flottiljingenjören **Jerregård** och dessutom hade en djupt känd aversion mot pappersexercis, så startade han helt enkelt en egen verkstad i Lindarängshangaren. Han gjorde det med chefen för 1. divisionen, kaptenen **Rapps** (sedemera ÖB), goda minne. Sådant kunde gå för sig i kristider.

Jag kände **Albin** sedan tidigare. Hade flugit åt honom flera gånger. När han besökte oss på 2. divisionen frågade flygplanmästare **Wettergren** och jag om vi kunde komma till Lindarängen med våra S12:or, T2:orna hade ju samma motorer. **Albin** svarade ja.

Landade på förmiddagen - motorn klar efter några timmar - inte ett papper skrivet - **Albin** bjöd på lunch. Men visst kom

det lite senare ett papper, en räkning på utfört jobb. **Albin** hade under sina rundflygningar lärt sig konsten att ta betalt. Omnämnas kan, att **Albin** genom giftermål kom att bli ägare till det välkända godset Baldersnäs vid Laxsjön i Dalsland. Besökte honom efter kriget. Han hade en egen ramp, så han kunde bjuda in sjöflygare på besök.

Så några ord om kaptenen **Åke S. Brydolf**. Han var sjöofficer och länge chef för 2. divisionen på Horsfjärden. Vid kommandering till divisionen blev jag inkallad till honom på chefsfartyget "Rane", där han hälsade mig välkommen. Jag fick också redogöra för min utbildning vid internatskola i Tyskland, vid segelflygets Mecka "Wasserkuppe" i delstaten Essen samt praktikår före kriget hos Daimler-Benz i Stuttgart med flyg och motorer på schemat följt av certifikat för segelflyg.

Brydolf var en populär chef. Minns än idag avlämningarna när han tog emot divisionen med schäfern Zenta sittande bakom i givakt, kommenderade formering på avdelningar där alla sedan var besjälade av att göra sitt bästa.

Som adjutant tjänatgjorde löjtnant **Gösta Hellström**.

I slutet av kriget blev **Brydolf** sekond på kryssaren "Fylgia". Vid avskedet från divisionen bad han om en vintippning om vi var i närheten. När vi såg "Fylgia" till sjöss brukade vi kasta ner en rapporthylsa med hälsningar från F2. Sista gången skickade han ner två groggar till flygförare och spanare i vår mäss.

Det är sådant som etsar sig in i minnet.

Govert Ålund

SFT 4/98

Sjöflyg på F2 under kriget

Louis Andersson (Jock - Jock)

Av Gustaf Lindkvist

Flygplanmästare *Andersson* var en märklig person, som hade ett intressant och spännande förflutet. I början av 1920-talet var han anställd som flygplanmontör vid Flygkompaniet i Malmslätt. Han var den förste där som konstruerade och byggde ett eget flygplan. Han gav sitt plan namnet *Louis* efter en fransk flygpionjär, som han beundrade. Planet deltog i ILUG i Göteborg 1923, och det flögs av *K G Linder*, sedemera trafikflygare i ABA. Under en flygning fick han motorstopp och kraschlandade i Kolmården.

När det Persiska (nuv Iran) flygvapnet organiserades i slutet av 1930-talet återfinns vi "*Louis*" *Andersson* där som en av de svenska instruktörerna. Där blev han bekant med en egyptisk gruvingenjör som kände till att det i de grekiska bergen norr om Pireus skulle kunna finnas krommalm. Om "*Louis*" var intresserad och kunde ta kontakt med en svensk geolog för en undersökning, skulle de kunna bli kompanjoner om undersökningen gav ett positivt resultat. Provtagningarna visade att fyndigheterna var värdefulla och "*Louis*" tog kontakt med den svenska staten för att undersöka om intresse för delägarskap och finanshjälp fanns. Man fick ett positivt svar och ansökte hos de grekiska myndigheterna om brytningsrätt för de gjorda inmutningarna. Svaret blev positivt. Svenska staten investerade i företaget och man började bygga vägar i bergen för att med lastbil frakta ner malmen till hamnstaden Pireus. Allt såg lovande ut men så kom katastrofen andra världskriget hade brutit ut. Till en början fortsatte man arbetet, men när det stod klart att den tyska krigsmaskinen var på väg genom Balkan förstod man att det var säkrast att avbryta.

"*Louis*" hade bildat familj, han var gift med en turkisk kvinna och de hade två små barn. Det kunde blifarligen stanna kvar i Grekland under sådana förhållanden. Det blev en dramatisk flykt genom Europa upp till Sverige dit de anlände vintern 1941. Man hade rest som flyktingar och stod nu helt utblottade. För att få ett arbete uppsökte "*Louis*" flygdirektör *Kjellson* på flygförvaltningen och berättade om sina problem. *Kjellson* var en gammal bekant från tiden på Flygkompaniet i Malmslätt. *Kjellson* gav beskedet, "vi placerar Dig i första förslagsrummet till en befattning som flygplanmästare". På så sätt hamnade "*Louis*" på

F2, 2.divisionen, Horsfjärden. Att han fick namnet (Jock - Jock) kan förklaras med att han "jockade" med litet av varje. Han odlade tomater på somrarna invid flygstationen och i övrigt odlade han sina uppfinnartalanger.

Innan han slutade vid F2 sommaren 1945 hade han många kontakter med de militära förvaltningarna. Han var mycket förtegen om vad det gällde, med det lär ha varit fråga om ett nytt vapensikte.

"Louis" var en lugn och vänlig person, som det var lätt att samarbeta med. När det gällde mitt jobb som motortekniker gav han mig helt fria händer, han litade på att jag kunde mitt jobb.

Kurt Jörgne

Kanske en liten spaltfyllnad i en kommande MARINFLYGAREN.

Följande skröna är klippt ur FLYGETS ÅRSBOK 1991.

Författaren är vår medlem i F2 kamratförening **STIG KERNELL**.

Flygvapnets vagga stod på Malmslätt.

Året är 1926 och kårchefen därstädes mönstrade då sina mannar i mångdubbla led strax intill riksväg nummer ett, som tangerade flygfältet. Där lösgjorde sig kårchefens mycket vackra, barmfyllda och stjärtsvängda hustru från en hästanspänd trilla på vägen. Hon störtade sedan spontant ut på fältet, begeistrad av vad hon såg och kysste sin lille gråe och strakbente man (inga namn) på munnen inför trupp. Han ryggade inför "överfallet" och hon fick namnet "Slaghöken"

Det här finns inte belagt i några handlingar men håll med på att det är en god historia.

God dag redaktören!

Har gjort några ändringar i artikeln "jag var där".

Följande förslag till tillägg enl vårt telefonsamtal.

1938

Logementsfartyget Göta har gjort sitt. Avgår till örlogsvarvet för skrotning.

1943

F2 har nu fem flygande divisioner förlagda på Gålö, Karlskrona, Fårö-
und, Västervik och Hindås. På F2 fanns 22 depådivisionen som fungerade som utbildningsdiv. F2 var nu en av FV största flygande förbandet.

F2 blir flygvapenmästare i fotboll.

73/810

Hårsfjärden mars 1934⁴³ Ett propellerbyte med komplikationer

Av *Gustaf Lindkvist*

När Hårsfjärden var isbelagd hade 2. divisionen en bas vid Biskopsudden på Kungl Djurgården. Vintern 1943 hade det redan i början av mars blivit öppet vatten på Hårsfjärden så det var dags att återvända till flygstationen vid Märsgarn.

CVM, den centrala flygverkstaden i Malmslätt, hade utvecklat en propeller med blad av lamell-limmat trä som utvändigt var belagt med en konsthartz. Detta gjorde att bladen ej blev sönderfrätta av saltvattnet vilket skedde med propellerblad av aluminium.

2. div hade nu tilldelats sin första propeller av den nya typen och man bestämde att monteringen skulle göras på Märsgarn som hade resurser för detta arbete. Flygplan nr 66 skulle bli först ut. Flygplanet flögs till Märsgarn på morgonen den 5 mars och propellerbytet gjordes inne i hangaren. 66:ans mekaniker pasade på att göra motortillsyn samt tändstiftsbyte. Enligt gällande insyruktioner skulle motorn varmköras och tändstiften efterdras. 66:an skulle återvända till Biskopsudden innan det blev mörkt och nu började det bli ont om tid. Förstemekanikern frågade mig om jag trodde att stiften behövde efterdras. Jag svarade, "du vet vad som gäller".

Alltnog, våra flygplan gjordes klara och sjuösettes för flygning. Jag skulle åka med i vårt transportplan, en 4-sitsig WACO, som var inmönstrad från AB Björkvallsflyg. Det gjordes upp om att 66:an skulle starta först och sedan ligga kvar för att avvakta om vi kom lätt eftersom WACO:n var tungt lastad. När vi lyckades komma lätt tog 66:an kors mot Stockholm och försvann.

När vi landade vid Biskopsudden i skymningen kunde vi inte upptäcka någon 66:a. Jag måste erkänna att det kändes lite oroligt med tanke på den nya propellern.

Vi uppsökte vår expedition och frågade om det hörts något från 66:an eftersom den borde landat långt före oss om allt fungerat som det skulle. Just då när vi står på expeditionen ringer telefonen. Det är 66:ans förare som meddelar att de nödlandat på flygfältet i Skarpnäck. Både flygplan och besättning välbehållna. Orsaken till nödlandningen var, att strax söder om Enskede hördes kraftiga smällar från motorn och dragkraften gick ner. Föraren bedömde att det var säkrast att lande så fort som möjligt. Alternativen som stod till buds var sjön Flaten som var isbelagd och så det närbelägna flygfältet i Skarpnäck. Isen var osäker på grund av det rådande blidvädret så därför bedömdes flygfältet vara det säkraste alternativet. Eftersom det varit plusgrader en tid hade tjälen börjat släppa vilket gjort markytan lös och hal. Föraren satte planet på gräset utanför banan.

Så fort man hämtat sig efter den ovanliga nedkomsten på terra firma gällde det att söka upp en telefon för att avge rapport. I

den tilltagande skymningen såg man ett hus och en vaktpost som patrullerade utanför en låst grind. Man anropade posten och meddelade; "vi har landat med ett flygplan på fältet". På detta svarar posten; "nej det har inte landat något flygplan här". Tablå !! "Men ser Du inte att vi är klädda som flygare och vill Du nu vara så snäll och släppa ut oss så att vi kan få tag i en telefon och rapportera vad som skett".

Slutsats: Det var inte mycket till bevakning som inte hade hört att ett flygplan med hostande och smälland motor tagit sig ner på fältet.

Vad var det som hade hänt med motorn? Jo, ett tändstift hade lossnat och blåsts ut. Orsak: mekanikerslarv. Man hade glömt att dra fast ett tändstift och dessutom inte varmkört och efterdragit stiften. Detta renderade försteme mekanikern 14 dagars permissionsförbud; men så fick han också vara med om en dramatisk flygtur.

Slutligen, hur skulle 66:an komma att lämna Skarpnäsk? Dagen efter kom personal från F2 depåverkstad och gjorde en noggrann undersökning av flygplanet samt återställde motorn i gångbart skick. Man tog bort all lös utrustning minimerade bränslet för att få så låg startvikt som möjligt. Sedan återstod att invänta lämpliga väderförhållanden. Vädret slog om till minusgrader och det kom lite snö vilket medförde låg friktion. Efter en provkörning verkade det lovande. Det gällde att ta ut längsta möjliga startsträcka och sedan dra på full gas.

Starten gick utan problem och 66:an kunder efter viss försening återvända till sin bas.

(OH-bild nt 17 visar 66:an på Skarpnäck)



15

9

Jag avsågade men vi gick på grund

Under åren 1940-45 hade 2:a div. F2 en permanent förläggning på ön Märsqarn ca 3 km söder ut från Brsta havsbud i Hårsfjärden. Det var en långsträckt ö som ungefär på mitten av sin utsträckning i nord-syd hade en "midja" där det på ömse sidor fanns slipar för sjösättning. Mellan sliparna låg en hangarplatta och en hangar medan övriga byggnader var utplacerade i terrängen. Vidare så låg ett depåfartyg förtöjt invid den östra sliper. Det var S/S RANE, en immobiliserad Sveaångare vars FC, Kn Lindblom, var reservare i flottan.

Ombord fanns hytter och mässar för off och uoff samt "byssor" för samtliga kategorier. Akterut fanns 2-manshytter och mäss för F2:s furirer. På trossbottarna låg vpl från F2 och flottan i hängkojer. RANE var kamouflagemålad och bestyckad med 2 40 mm luftvärnskanoner. För att hålla kanonservisen i trim gick man ut till havs för att övnings-skjuta mot flygbogserat mål.

Vid en sådan övning råkade RANE gå på grund vilket medförde att all personal blev utan ordinarie mat och logi under den vecka som det tog att reparera skadorna på båten i Beckholms dockan på Djurgården.

FC Kn Lindbom skrev i loggboken "jag avseglade 07.00" och "vi gick på grund 11.23". Det är gott att ha kollektivt ansvar när det händer något!

Så småningom fick Kn Lindbom "fan för han sparkade katten". Efter 4 MD-rapporter blev han överförd till en tjänst som lägerchef för de 4 polska ubåtsbesättningarna som låg internerade vid Marie Fred.