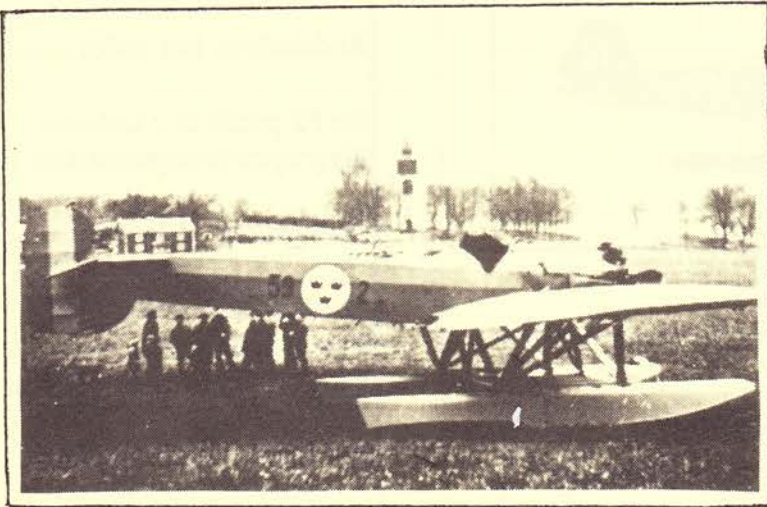




# MARINFLYGAREN

ORGAN FÖR KUNGL. ROSLAGENS FLYGFLOTTILJS KAMRATTFÖRENING

Maj  
1997



Inte är det väl ebb och flod  
i Hägernäsviken!?

F 2

1926 -1974

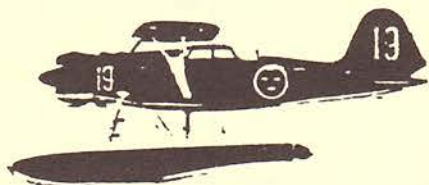
 **BOKNYTT** 

En av kamratföreningens medlemmar, **Mikael Forslund**, har skrivit en bok om flygplanet Heinkel He 114. Flygplanet, med beteckningen S12, fanns på F2 under åren 1940 - 47.

Boken tar upp historien om Heinkel He 114. Den omfattar ca 80 sidor och är rikt illustrerad med bilder, varav tre helsiders färgplancher. Alla fakta kompletteras med berättelser från några som flög S12.

Boken ger också en god bild av livet på F2 under kriget.

Är Du intresserad av att inköpa boken, kontakta **Kurt Jörgne** ☎ 08-530 334 92.



*En blomma*

*till F18 Kamratförening som tack för det omnämnande vår förening fick i F18 Kamraten nr 18.*

*Man kunde där återfinna en helsida med bilder från vårt årsmöte 1996.*

*Trevligt!*



Ansvarig utgivare: *William Sivebro*

I redaktionen: *Kurt Jörgne* Redaktör  
*Ulla-Britt Blad*  
*Carl-Axel Åkergren*

**Innehåll**

Boknytt. Tack till F18 Kamratförening. Omslagsbilden ..... Sid 2

Redaktören har ordet ..... Sid 3

En F2-profil (S O Karlsson)  
Flygvapnets organisation 1927 .. Sid 4

"Hoppfulla" pionjärer ..... Sid 5

Minnen från min F2-tid  
Gustaf Lindkvist ..... Sid 6  
Bengt "Löken" Lönnqvist ..... Sid 7

Det hände under år 1996 ..... Sid 8

Bildsidor. Årsmöte och höst-  
utflykt ..... Sid 9-14

Det hände för 70 år sedan  
(C Lindberg) ..... Sid 15

Flygvapnets org 1927 (forts) Ut-  
byggnadsplaner för F2-området  
Till sist ..... Sid 16

**Omslagsbilden:** Nej, inte påverkas Hågernäsvikens vattendjup av ebb och flod. Orsaken till Hansans något ovanliga underlag är att den inte nådde riktigt ända fram. Det för att hålla ett flygplan i luften så viktiga drivmedlet tog nämligen slut.

## Redaktören har ordet



Ännu en gång har redaktionsgruppen nöjet att för medlemmarna presentera ett nytt nummer

av vår medlemstidning. Hoppas den skall få ett positivt mottagande.

En viss förändring av tidningens utformning har skett. För att markera detta har namnet ändrats till "Nya Marinflygaren" Vad gäller tidningens innehåll, är det min målsättning, att detta i största möjliga utsträckning skall ha anknytning till Marinflyget, F2 och Kamratföreningens verksamhet. Av stor vikt när det gäller att nå detta mål är att medlemmarna ställer upp med textbidrag. Jag tänker mig då i första hand skildringar av händelser och egna upplevelser under tjänstgöringen vid förbandet. Betänk att detta är en möjlighet att spara sådant till eftervärlden.

Några ord om medlemsutvecklingen i föreningen. Denna, och intresset för föreningsarbetet, har under åren genomgått stora variationer.

Vid föreningens bildande 1944 var antalet medlemmar 650 ett antal som 1947 var uppe i 830. Under slutet av 40-talet (F2 ombildades från flottilj till flygkår) och under hela 50-talet skedde en kraftig minskning av antalet medlemmar för att 1959 nå sitt lägsta värde, 90. Intresset för föreningen var mycket lågt, och man övervägde allvarigt vid flera tillfällen att

upphöra med verksamheten.

Under 60-talet började så medlemsantalet att öka igen. En ny topp, 388 medlemmar, nåddes 1989. 90-talet har haft en relativt stabil medlemskader på ca 350.

Åren 94-95 kunde föreningen glädja sig åt att hälsa en hel del nya medlemmar välkomna bl a före detta värnpliktiga som gjorde värnplikten i slutet av F2-epoken.

Det är dock ofrånkomligt att en förening som vår kommer att få en medlemsminskning i accelerande takt, för att till slut nå en nivå då det inte längre är möjligt att fortsätta verksamheten. Det är dock min förhoppning att vi inte skall vara där ännu på några år. 60-års-jubileet inträffar 2004.

Av olika skäl är det ett relativt litet antal medlemmar som har möjlighet att ställa upp på våra årliga sammankomster. Trots detta sker troget inbetalning av medlemsavgiften, vilket är en förutsättning för att ekonomiskt klara verksamheten. Jag tolkar detta som om man är mån om att föreningen skall fortleva.

Vad gäller F2 förläggingsområde har där inte skett några större förändringar sedan nedläggningen 1974. Några byggnader har försvunnit och några tillkommit bl a i samband med tidigare AMU-utbildning. Det verkar nu som om Täby kommun har för avsikt att exploatera området. Eftersom detta kan komma att påverka minnesstenens placering, bevakar styrelsen utvecklingen.

Tack för ordet

Kurt Jörgne

**En  
F 2**

**Profil**



I samband med att Flygvapnet blev egen försvarsgren 1926, kom vapnet i stor utsträckning att tillföras personal från övriga försvarsgrenar.

Av naturliga skäl var det många från marinen som kom att tilldelas F2, en av dessa var:

*Sven Olof (S O) Karlsson*

S O var en framsynt och realistisk veteran inom det marina flyget. Han kom från flottan i Karlskrona, där han som 15-åring inskrevs i skepps-gossekåren.

Redan tidigt visade nr 58 Karlsson på 3. kompaniet att han inte var någon foglig "kanin" inför de gamla pojkarna. Han visste redan då vad han ville. S O var med då alla underofficerskorpraler vid flottans stationer och kustartilleriregementen - det var under friherre E K Palmstiernas sjöministertid (1917- 20) - gick i en särskild aktion för vinnande av drägligare villkor och ökad utbildning. Bland framställningar som då gjordes, var på Karlssons initiativ den, att uttagning till flygutbildning skulle göras även bland underofficerare och manskap. Framställningen ledde till resultat, och de från flottan till dylik utbildning först uttagna var jämte S O dåvarande styrmannen J O A Ahrenberg Karlskrona station, och dåvarande maskinisten Fritjof Larsson Stockholms station, en trio som kom att fullt ut bestå provet.

S O visade också intresse för sund ekonomi. Han tog sålunda initiativet till bildandet av F2 Underofficerares sparkassa, en nyttig inrättning där medlemmarna kunde spara, men även låna pengar, när så behövdes. Initiativtagaren lät emellertid förstå, att sparandet var det viktigaste. Han var kassans ordförande under ett antal år,

vidare kårordförande och ledamot av förbundsstyrelsen.

Tillkomsten av stationsförvaltarbefattningarna var ett annat initiativ från S O:s sida. Veterligen var han i alla fall den som från underofficershåll förde fram frågan. Tidigare ansågs att den äldre underofficerens avancemang skulle ligga inom förråds-kameral- eller annan verksamhet vid sidan av den rent militära tjänsten. S O hävdade dock den meningen, att ifrågavarande underofficerare borde kunna anförtros även militära uppgifter av kvalificerad art, exempelvis som stationsavdelningschefer. Till en början var det inte alla i de egna leden som ställde sig förstående till denna propå. Man var bundna till förhållandena i det förgångna. Förslaget mognade och fick gehör uppåt. Från den 1/7 1943 började man tillsätta en del av de nämnda befattningarna, som sedan följdes av flera.

S O, som efter allt att dömma borde varit särskilt påräknelig som stations-förvaltare, hade då för länge sedan enligt äldre linjer gått över till förrådstjänst.

(Hämtat ur F2 Underofficerskårs minneskrift i samband med dess 40-årsjubileum 1969)



**FLYGVAPNET**

ENLIGT 1927 ÅRS

**REKRYTUNDERVISNING**

**A. Organisation**

20. En generalsperson eller flagg-man är närmast under Konungen *chef för Flygvapnet*.

Flygvapnet omfattar:

Chefen för flygvapnet, flygstyrelsen, fyra flygkårer, en flygskola samt cen-trala flygverkstäderna å Malmen och i Västerås.

21. Chefen för flygvapnet samt flygstyrelsen hava sitt säte i Stockholm. Flygkårer och flygskolan äro förlag-da enligt följande:

1. Flygkåren (F1) å plats, som framdeles kommer att bestämmas;

(Fortsättning sid 16)

"HOPP-FULLA"  
PIONJÄRER

I början av 20-talet förelåg planer på att införskaffa fallskärmar till det militära flyget. Valet stod mellan två tillverkare, en tysk och en engelsk.

Den tyska, av Heinecke-fabrikat, förordades av löjtnanten Törnblad, medan den engelske majoren Lees försökte föra ut den engelska skärmen, kallad "Guardian Angel", på den svenska marknaden.

Fredagen den 24 september 1920 var det meningen att tre hoppare samtidigt skulle hoppa över Karlskrona Örlogsstation med den tyska skärmen. Hopparna var löjtnant Sundin, styrman Ahrenberg samt hr André. (De båda förstnämnda kom sedermera att tjänstgöra vid F2, Sundin som chef under åren (1936 - 44).

Nedanstående förkortade skildring är hämtad ur Karlskrona Tidning dagen efter hoppet.

"Till i går middag var det alltså kungjort, att nu skulle inte mindre än tre fallskärms-hoppare på en och samma gång lämna hvar sin maskin och störta sig ut i den ovissa världsrymden, blott förlitande sig på den i allehanda färger grannt målade parasollen. Massor av folk., som nu fått smak på fallskärms hopp sedan hr André i onsdags tog sitt djärva språng ut i luften, samlades på Kungsbron och Kungshall.

Det var som sagt tre af flygarna som skulle pröfa den tyska skärmens goda egenskaper. Meningen var att de skulle ge sig ut på så vidt möjligt samma gång, men den ena maskinen fick motorkrängel varför den måste vända åter till hangaren och därmed fick styrman Ahrenberg sitta över sin tur.

De två flygbåtarna, som skulle tjäna till utgångspunkt för hoppet fördes af löjtnant Tornberg och styrman Karlsson, (F2-profilen i denna tidning. Red anm.) med hrr André och Sundin i respektive.

De båda flygmaskinerna seglade fint upp i luften och togo först en lof utåt västra skärgården för att få in höjden. Så småningom kommo de tillbaka på en höjd af 700 å 800 m, och när de kommit midt öfver redde singlade hrr Sundin och André ut i det blå. På mindre än ett ögonblick utvecklade sig skärmarna för dem båda, och sakta och varligt sväfvade de ned mot vattenytan., André något fortare tydligen beroende på att han är några kilo tyngre än sin "medhoppare".

Styrman Ahrenberg var emellertid inte belåten med att ett motorfel hindrade honom från att äfven fresta det tyska paraplyet, och därför seglade han om en stund upp med Styrman Karlsson för att fullgöra sitt hopp. Äfven hans skärm utvecklade sig inom det föreskrivna trettioalet meter, och i det strålände solljuset sjönk han sakta och mjukt genom luften".



H Sundin



A Ahrenberg

1920

Att Löjtnanten vid F2, Sundin, hvar och en genomgått instruktionskurs med fallskärm samt självständigt företagit utsprång med fallskärm från hydroplan intygas härmed.

Utsprånget utfördes från en Frédrikshafen —maskin(hydro) förare Styrman Karlsson från en höjd av 400 m. Fallskärmen utvecklade sig normalt. Landningen skedde i vattnet. Vindstyrkan 2-3 sek.m.

Fallskärmstyp: Heinecke nr. 4765

Karlskrona den 24 sept. 1920.

*Beauclerc*

# Minnen från min F2-tid

*Gustaf Lindkvist (Ego)*

Gustaf, som föddes i Västmanland, var som ung mycket flygintresserad. Detta kanske bidrog till att han fick göra sin värnplikt vid F2 1938-39. Han kom sedan också att tjänstgöra som motortekniker vid F2 i sju år.

Efter värnpliktstjänstgöringen våren 1939 gjorde Gustaf tillsammans med en kamrat en resa på motorcykel till Norge, en resa som Gustaf senare i skrift skildrat på ett mycket fängslande sätt. Prologen till denna skildring har i hög grad samband med F2, och med Gustafs tillstånd återger vi här nedan delar av denna prolog.

## Kungl Roslagens Flygflottilj, F2, Hägernäs våren 1939.

Efter en mild och snöfattig vinter är Hägernäsviken isfri redan i mitten av februari. Flygsoldaterna 434 Karlsson och 435 Lindkvist hämtar ut sina permissionssedlar på fm den 3. lördagen i februari och knallar därefter 2 km upp till Norrtäljevägen utanför Viggbyholms villasamhälle. Deras avsikt är att försöka få lift hem till Enköping. Att åka på "tummen" visade sig gå som en dans för två uniformerade flygsoldater. Med 6 olika bilar, däribland en lastbil, kom vi till Enköping på ca 2,5 timmar. Sista biten, Villberga-Enköping, gick i flygande fläng med en fabriksny Volvo som rattades av ett par bilförsäljare, vilket framgick av snacket dem emellan. Anledningen till att vi liftade var att vi skulle hämta min motorcykel och åka tillbaka med den till Häger-



Gustaf redo att starta sin Norgeresä.



Mucksoldater vid Viggbyholms järnvägsstation

näs på söndagkvällen.

Vi fick vårkänning tidigt denna milda vinter, och det var dags att skaffa "Muckarkammar" till den 29 april. MUCK-ARDAGEN innebar att vi då hade avverkat våra 7 månaders utbildning och ansågs vara fullfjädrade flygsoldater.

En muckarkam utgjordes av en färggrann celluloidkam, modell större. Den utrustades med ett flygblem av mässingsplåt med instansat vpl-nr, tjänstgöringstid samt muckardatum. Hela denna grannlåten hängdes sedan i ett sidenband kring halsen innanför overallen eller vapenrocken. Så fort vi mötte några "solisar", d v s nyinryckta, tog vi fram våra kammar och mässade högtidligt hur många "pinnar" vi hade kvar till MUCK. Vidare så framhölls att det var ovanligt soligt just då.

En mycket viktig ceremoni var när dagens "pinne" skulle brytas på kammen. Detta skedde efter kvällsvisitationen kl 2130 på "luckan" (logementet) när "dag-skramlan" (divisionsdagunderofficeren) hade avlägsnat sig. Någon av oss 15 "bassar" förde befäl och kommenderade uppställning på ett led. **Giv Akt! Kammen redo! Fatta pinnen! Tystnad! Bryt pinnen! Lediga!**

Tystnaden var betingat av att det plingande ljudet skulle höras när pinnen bröts.

Muckardagen randades och det blev Militär Utryckning Civila Kläder som väl är den rätta tolkningen av ordet MUCK. Det blev uppställning för avmarsch till Viggbyholms järnvägsstation på Roslagsbanan och där tog vi farväl av vår snälle fanjunkare Johnsson. Det var inte utan att det var med lite saknad och kanske med ett stänk av vemod som kamratgänget upplöstes. I sitt tacktal var det inte utan att en tår kunde skönjas i fanjunkarens ögon. Ingen kunde då ana att vi 4 månader senare skulle åter-ses när det 2:a världskriget hade brutit ut.



"Löken" Lönnqvist

minns sina  
F2-år  
1936 - 1945

● **Så här började det**

I juli 1936 var vi ca 30 förväntansfulla volontäraspiranter (kaniner), som kom genom grindarna till F2. De flesta hade realexamen och var vältränade scouter, som gillade lägerliv och natur, men som ville till flyget p g a skoltrötthet, eller var det kanske för uniformens skull. Chansen till att få flyga bidrog väl också.

På tredje provdagen blev det exercis. Kul tänkte vi. En repetitionsinkallad (arg) sergeant röt åt oss att han skulle lära oss att gå! Han skrek: "På första momentet sätt fram ena foten ... gör det! På andra momentet så ta den fot som är bakerst och sätt den framför den fot som ni nyss tog fram på första momentet... gör det !! Vi började då småfnissa. När sergeanten upprepat dessa "moment" ett otal gånger, och vi förflyttat oss över hela kasernplan, så gapflabbade vi. Han blev helvild och skulle se till att ingen skulle bli antagen. Efter någon vecka muckade han och återgick till sitt jobb som spårvagnskonduktör på 4:an. (Inget ont om spårvagnar - kostade då 10 öre)

En dag prövades vi i välskrivning - med lutningspapper - enkla räknetal som 7+4, 22-7, och att läsa upp alfabetet! Vad var nu detta? Vi ville ju meka och flyga!  
Alla blev antagna.

Som nyinryckta 1936 måste vi ligga i hängkojer på logementsfartyget Göta. I ett vykort till min mor skrev jag, att jag legat på Göta i en hel månad. Det är förståligt, att hon funderade över vad hennes 18-åriga son höll på med.

● **Flygplan krockar med u-båt**

Den 7. aug 1939, en underbar sommar-morgon, en Hansa skulle starta från Hårsfjärden i soluppgången för att spana i flera timmar på båttrafiken. När vi passerat

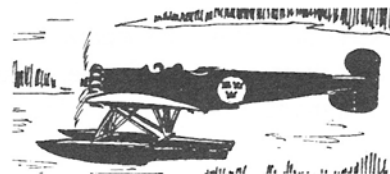
Mysingen och var på väg ut över Stabbofjärden, hörde jag pilotens röst i hörlurarna: "Hur skulle det vara med ett snabbt morgondopp?" Spegelblank fjärd, sol och värme - inte en båt i sikte. "Ja, varför inte..?" Hansan planade ut och forsade fram....En u-båt kom upp till ytan framför oss. Fänrik A försökte sparka sidoroder, men vänster flottör och vingspets gick in i u-båtens styrbordsida. Vi hade krockat med en u-båt !!! Vi fastnade i relingen och följde med några 100 m tills u-båten kunde stanna. Där satt vi och blev lurade på doppet. Fullkomlig tystnad och stillhet som tycktes vara en evighet. Så började besättningen undra över varför de blev så omskakade, sjökortet visade att djupet var 40 m. Till sist öppnades tornluckan och vi fick se en off-mössa och ett par rullande ögonvitor. Både mössa och ögonvitor försvann snabbt. Man förstår att han ej blev trodd när han meddelade: "Krock med flygplan!" Efter ett par minuter kom åter en off-mössa över kanten - skräckslagna ögonvitor rullade och ett helskägg visade sig - så var han borta. Tre befäl inspekterade oss innan tornet fylldes av sailors som då kunde konstatera att det var ett svenskt marinplan de kolliderat med. Det omöjliga hade hänt!

Skadorna på flottören var små, och skadan på vingnocken skulle inte ställa till några problem. Matros Mats Eriksson hade blivit skadad vid "smällen", så fartygschefen bad att han skulle få följa med Hansan till läkare.

Fänrik A undrade hur vi skulle klara oss ur detta intermezzo - att tala om något "morgondopp" var givetvis otänkbart. "Det grejar sig", sa jag. "Motorn gick ju ner i varv, och avgasmällarna kom allt oftare... eller hur?" A såg lättad ut. "Ja, det var givetvis bättre att landa och kolla ev lösa stift och magneter och att inte gå ut till havs - och inte f-n kunde vi ana att en u-båt skulle komma upp ur djupet"

Vad u-båten skrev i sin loggbok undrar jag fortfarande. Vår chef tyckte att vi "skickat oss väl."

("Det kommer mera" - i nästa tidning)



## Det hände under år 1996

### Årsmöte och årsmiddag

Lördagen den 1. juni avhöll föreningen årsmöte med årsmiddag.

Målsättningen att avhålla dessa aktiviteter inom F2 område kunde denna gång tyvärr ej infrias. Lämpliga lokaler stod ej till buds. Samling vid minnesstenen för den sedvanliga minnesstunden kunde dock genomföras på det sätt traditionen påbjuder. Förflyttning skedde därefter till Kommunhuset i Roslags Näsby, där lokaler för övriga aktiviteter stod till vårt förfogande. Detta visade sig vara en bra lösning på våra lokalproblem, så det kanske blir återkommande.

Kl 1730 kunde ordföranden *William Sivebro* inför 54 medlemmar förklara det 52. årsmötet öppnat.

Valen resulterade i omval av samtliga funktionärer utom vad gällde revisorer, där *Lennart Nord* kom att ersätta *Sven Schaffer*.

Under övriga frågor följde en diskussion angående möjligheten att ta fram någon form av historik över Flygräddningen och Flygambulansverksamheten. (Med anledning av detta har styrelsen utsett *Egon Olsson* och *Sture Remberger* att vara sammanhållande i detta ärende.)

Planer på att exploatera F2-området föreligger, vilket kan komma att påverka minnesstenens placering. Mötet gav styrelsen i uppgift att bevaka utvecklingen.

Efter mötet fick medlemmarna med respektive tid för lite avkoppling med en drink och med att bese *Egons* fotoutställning.

Kl 1830 kallade klubbmästaren *Stig Nylow* till bords, varefter en utsökt middag kunde avätas.

Under middagen underhöll vi varandra med allsång under klubbmästarens ledning. På grund av ett missöde med gitarren kunde inte *Stig* ta ton som vanligt, varför var och en sjöng efter sin egen pipa.

Till kaffet kåserade *Paul Eriksson* på ett fångslände sätt över sina upplevelser i samband med Catalinanedskjutningen 1952.

Kvällen avslutades med dans, försäljning av lotter och förfriskningar från "*Kerstins bar*".

### Höstutflykten den 28 september

Utflyktsmålet denna gång var Nyköping med besök på Skavsta flygplats och Nyköpingshus

Intresset för utflykten visade sig bli mycket stort. Detta innebar, att två fullastade F16-bussar från Täby respektive Klarabergsviadukten kunde avgå söderut. Utöver detta anslöt några i egna fordon. Tyvärr var inte vädrets makter på vår sida. Regn och blåst hela dagen.

Vid framkomsten till flygplatsen samlades vi i terminalbyggnaden, där kaffe serverades. Vi fick sedan en orientering om flygplatsens nuvarande utnyttjande varefter gjordes en uppdelning i tre grupper för besök vid:

- F11 förbandsmuseum
- Fraktflyg
- Kustbevakningen

På varje ställe fick vi en intressant och givande guidning.

Kl 1230 tog oss bussarna till Nyköpingshus. En god lunch väntade oss i Gästabudsalen, där man kunde känna historiens vingslag.

Till kaffet fick vi bekanta oss med vår fantastiskt duktiga guide. Hon gav oss en livfull och medryckande skildring av Nyköpingshus historia, som sedan följdes av en guidad rundvandring i Kungstornet.

Före hemfärden kunde vi på egen hand utforska slottsområdet med bl a besök i konsthallen.

Efter en händelse- och minnesrik dag var vi så tillbaka i Stockholm och Täby igen omkring kl 1730.



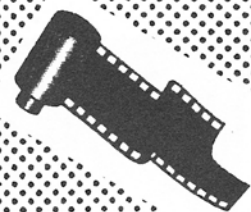
Kustbevakningsflygplanet CASA 212





# 1996 års aktiviteter i bild

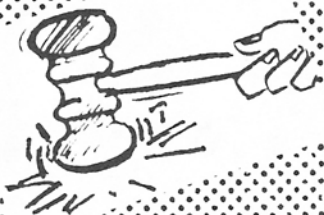
## Årsmöte och årsmiddag



*Samling vid*



*Minnesstenen*



*William Sivebro för klubban under förrensingens 52. årsmöte.*

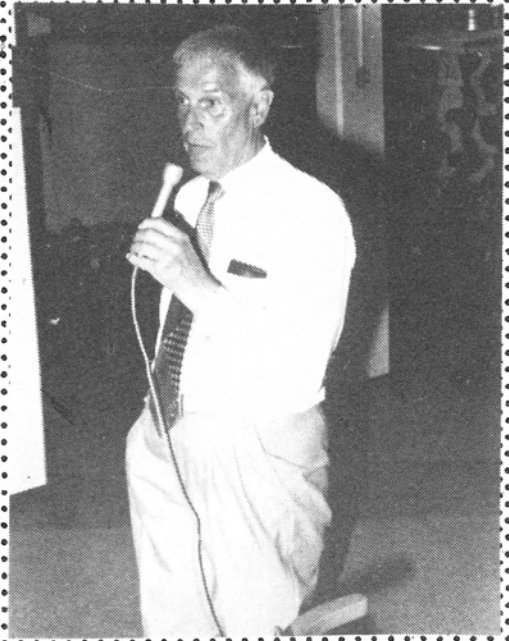




Middagen är serverad

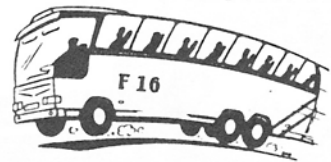
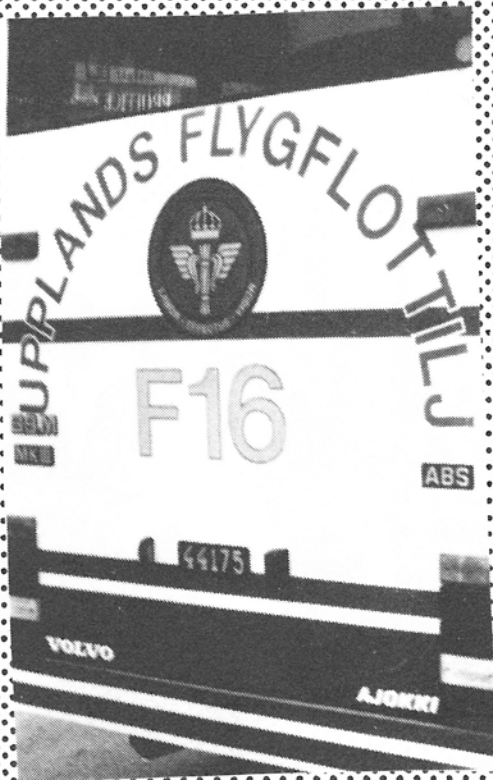


En skål för F2 Kamratförening

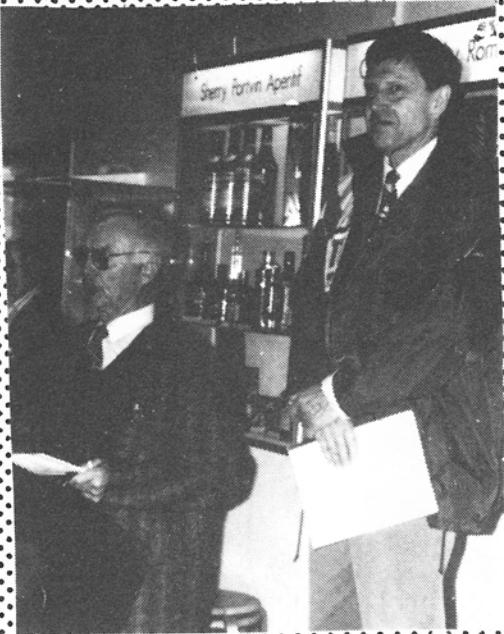


*Paul Eriksson* berättar om sina  
upplevelser i samband med Catalinanedskjutningen

## Höstutflykten till Nyköping



Medlemmar från stan och södra  
förorterna samlades vid Klarabergsviaduk-  
ten där en F16-buss väntade.



Klubbmästaren hälsar välkommen till Skavsta flygplats .....



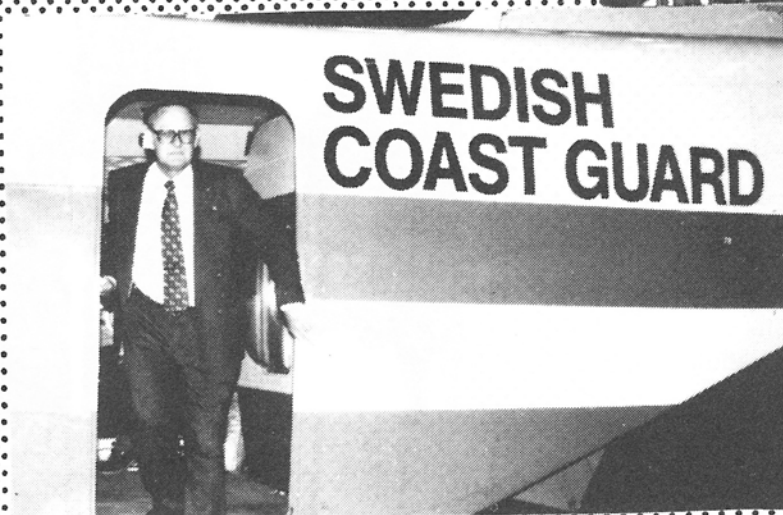
.... varefter en orientering gavs om flygplatsens utnyttjande i dagsläget

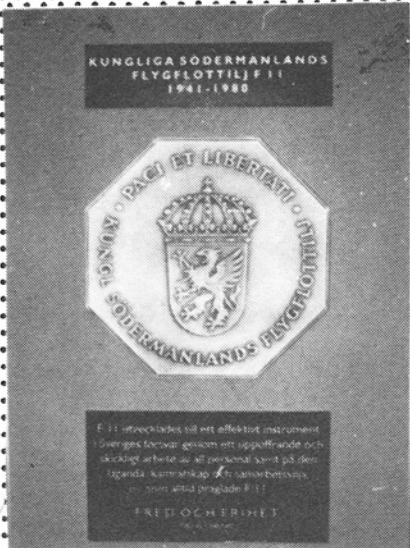


En Boeing 747-frakt lastas. När den drar på för start kommer den att väga 400 ton

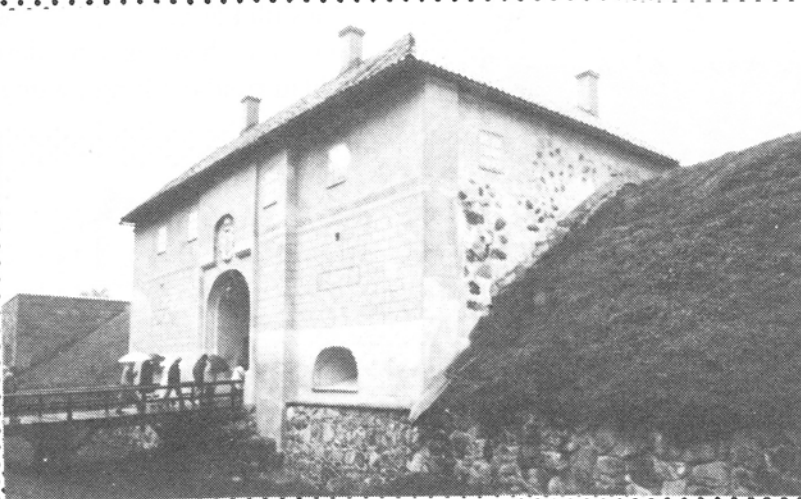


Kustbevakningens uppgifter och flygmateriel presenterades

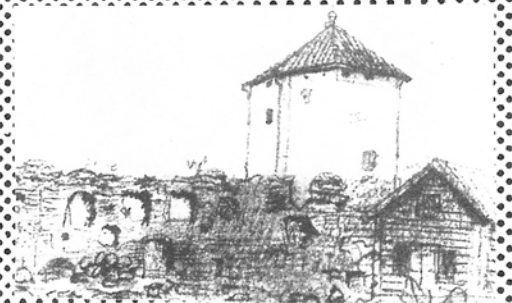


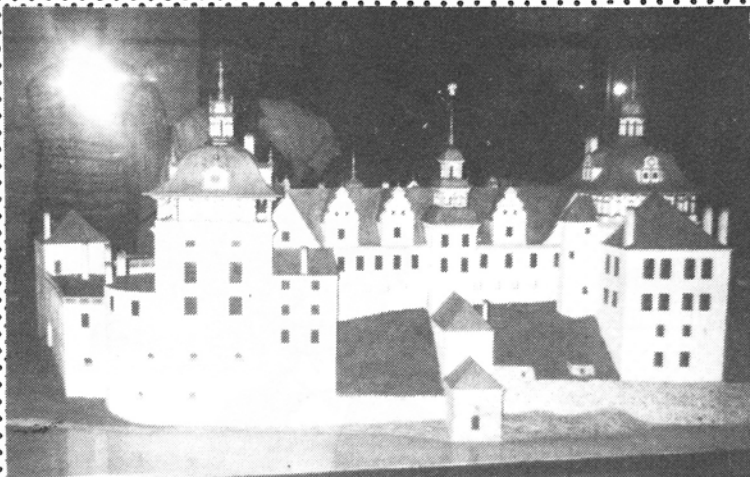


En rundvandring i F11 förbandsmuseum väckte många minnen från gångna tider till liv

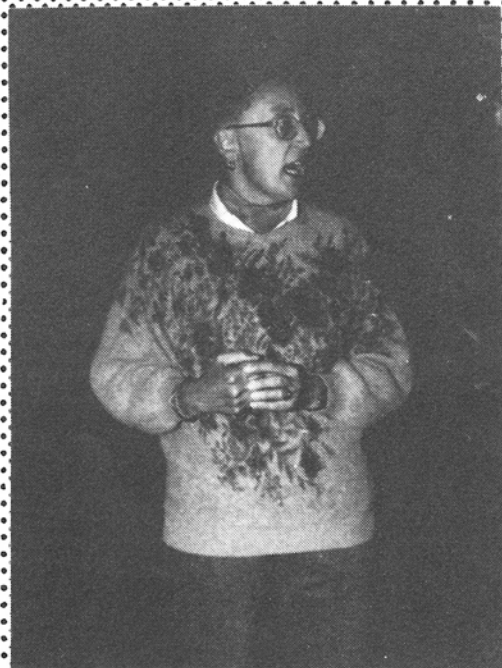


På väg in i Nyköpingshus för lunch i Gästabudssalen





En modell av Nyköpingshus  
i sina glans dagar



En kunnig och trevlig guide gav  
oss till kaffet Nyköpingshus  
fängslande historia samt därefter  
en guidad rundvandring i Kungstornet



Kungstornet idag.

## Det hände för 70 år sedan

Den 21 maj 1927 landade *Charles Lindbergh* i Paris efter att ha genomfört den första ensamflygningen non stop över Atlanten.

Han hade då varit i luften i 33,5 timmar i sitt enmotoriga flygplan *Spirit of S:t Louis*, en bedrift som väckte stor uppmärksamhet. Att svenska flygvapnet genom sin dåvarande chef Generalen *Amundson* lyckönskat till bedriften framgår av nedanstående svarstelegram från *Lindbergh*. Telegramoriginalet innehas av F2 Kamratförening.

Tecknet . utmärker även komma, kolon eller semikolon.  
 . I . parentes.  
 = mellan helt tal och bråk utmärker blandat tal, ex. 6 = 3/4 betyder 6 3/4.



TELEGRAM.  
 KUNGL. TELEGRAFVERKET.

*ih i hand*

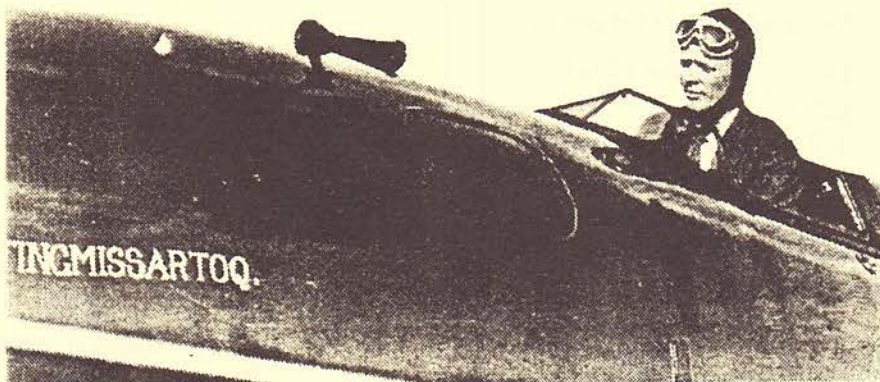
paris jr89 17w 30/5 14 45 via göteborgradio

- general amundson royal swedish  
 airforce stockholm -

*flygplan östern...*

*20622*  
*19 29*

thank you and Swedish military officers for  
 your kind message = Lindbergh ✽



*Charles Lindbergh* vid sitt besök på F2 den 4 september 1933. Hans flygplan var då en Lockheed Sirius "Tingmissartoo".



### *Bengt "Löken" Lönnqvist*

var som ung en mycket duktig idrottsman. Bl a var han en framstående femkampare. Vid ett tillfälle hade han fått en ny häst. En intervju efter en tävling fick följande lydelse:

- Bengt, trivs Du med Din nya häst?

- Det vill jag lova. Den är vältränad och artig.
- Artig?
- Ja, varje gång vi kommer till ett hinder, låter han mig passera först.

oooOooo

## FLYGVAPNET

(Fortsättning från sid 4)

2. Flygkåren (F2) i Västerås och Hägernäs;

3. Flygkåren (F3) å Malmen och i Karlsborg;

4. Flygkåren (F4) i Östersund  
Flygskolan (Fsk) i Ljungbyhed;

22. Förutom ovannämnda ständiga indelning kunna detachment, skolor, flygstationer m m bildas.

23. *Flygkår* står under befäl av en *kårchef* samt indelas i *kårstab* och *kompanier*.

*Flygskola* står under befäl av en *skolchef* samt indelas i *skolstab* och *kompanier*.

*Central flygverkstad* står under befäl av en *Styresman*.



### Till sist



Skriv gärna och låt oss få  
Dina synpunkter på tidningen.

Till kommande nummer är  
redaktionen intresserad av

att få underlag i form av bilder och text.  
Detta gäller speciellt från tiden 1949-1974  
då F2 var ett skolförband.

Adressen är:

**Nya Marinflygaren**  
c/o Kurt Jörgne  
Storvretsvägen 24  
14754 TUMBA



## Utbyggnadsplaner för F2-området

Under december visades i kommunalhusets entré en utställning där tre arkitektfirmor visade hur man kan förtäta F2-området med såväl bostäder som arbetsplatser. Av förutsättningarna framgår att mycket av den gamla F2-bebyggelsen skall sparas. Området är ju kulturhistoriskt intressant. Det byggnadsbestånd som är bevarandevärdt är i stort sett från 1930-talet. Dessa hus berättar bl a om sjöflyget under andra världskriget och även om Täbys största arbetsplats under många år.

I förutsättningarna betonas också vikten av en gång- och cykelväg längs Värtans stränder. Att döma av arkitekternas förslag, har man inte tagit någon hänsyn till detta. Möjligen kan man ta sig fram i smala gränder mellan föreslagna tätt liggande huskroppar framför nuvarande hangarer. Ett plus är dock att kunna nyttja de äldsta hangarerna som bilgarage, med förhoppningsvis oförändrad exteriör. Den tillkommande bebyggelsen får inte bli allt för kompakt. Det sjönära området vinner på att bostadsmiljön blir luftig så att den "gamla" miljön kommer till sin rätt.

(Hämtat ur Täby Hembygdsförenings tidning, **Hembygd i Täby**, Jan 1997)

