

Sven-Ewert Sörelius.



Intervjun utfördes under 2017 och 2018 hemma hos Sven-Ewert Sörelius (i fortsättningen benämnd S) av Arne Larsson och Göran Kihlström samt följdes upp med ett antal telefonsamtal och mail. Biografin återger det som S berättade. När detta skrivs ska S snart fylla 98 år.

Bakgrund och utbildning

S föddes den 28 mars 1920 i Skräflinge Malmö. Han växte upp på Ystadsgatan i närheten av Möllevångstorget som då var i utkanten av Malmö med närhet till natur som lämpade sig för lekar med kamrater. S berättade att han hade en mycket fin barndom som enda barnet i familjen.

Som ung var S mycket flyg- och radiointresserad, ett intresse som underlättades av närheten till Bulltofta. Han kom som ung i kontakt med Rudolf Abelin som blev verkställande direktör i Malmö Flygindustri (MFI). Efter folkskolan började S att arbeta och tog körkort samma dag som han fyllde 18 år. Det föranledde honom att börja köra buss, en kunskap som han fick nytta av under värnplikten vid Signaltrupperna. Något år efter folkskolan fick S:s mor ett arv från USA på 6000 kr som gav S möjlighet att läsa vid Hässleholms tekniska gymnasium. Under studietiden fick S två stipendier som användes till en resa till England och en till USA.

1938 var det dags för S att mönstra och platsen för detta var Malmö. Mönstringsförrättare var major Kula som direkt föreslog infanteriet i Ystad. S hade tänkt sig signaltrupperna i Stockholm eftersom att han var sändaramatör och läste till ingenjör. Majoren kontrade med Kristianstad men S stod på sig med anledning av att det inte fanns radio där. Efter moget övervägande sa majoren ”Begriper du dig på duvor?” Varpå S svarade ”Ja det gör jag, min far har ett stort duvslag hemmave”. Majoren svarade ”Ja då får du komma till S1 i Stockholm”. Major Kula hade ingen kunskap om radio som kommunikationsmedel men väl att duvor kunde förmedla enkla meddelanden. (Vid S1 fanns ett duvslag som nyttjades av artilleriet).

Efter sin ingenjörsexamen gjorde S följaktligen värnplikten vid signaltruppernas regemente S1 vid Haga i Solna under åren 1943-44. Han blev tillsammans med sju andra värnpliktiga uttagen till en specialkurs vid SRA för utbildning på Radiostation Tmr-IX. Utbildningen skedde vid SRA lokaler i Stockholm där radion tillverkades vid Alströmergatan och fordonen försågs med hytt och radio vid Kungsholmsgatan. Kursen handledes av signalmästare Tore Palm som då var KFF projektledare. Efter utbildningen vid SRA skulle de ut på förband. Eftersom att S tidigare hade kört buss, var sändaramatör och praktiskt erfaren fick han köra bussen, sköta radion, vara eldvakt mm. En av resorna 1943 med Tmr-IX bussen gick till Skåne där gruppen bland annat fick uppgiften att sända med telegrafi så mycket och länge man kunde. Innehållet hade ingen betydelse utan avsikten var att tyskarna skulle tro att Sverige hade stora förband i Skåne. Bussen var bra som radiostation men kanske inte lika bra som fordon. En gång orkade bussen inte upp för en backe varför de övriga i gruppen fick gå ut och skjuta på. Med ett och ett halvt års speciell värnplikt och med sina utbildningar före värnplikten tyckte Tmr-IX gruppen att de borde vara kvalificerade för en högre militär grad. De sökte tillträde hos översten på regementet och framförde sina synpunkter vilket resulterade i att de blev vice korpraler.

När värnplikten närmade sig sitt slut var det dags att söka jobb där värnpliktsutbildningen var en tung merit. S första anställningsintervju var hos Radiotjänst på Kungsgatan 8 i Stockholm. Tjänsten var trevlig men lönen för dålig. Nästa försök blev hos Kungliga Flygförvaltningens Elektriska sektionen vid dess Materielavdelning. Iklädd grötrock stegade S in till Flygdirektör Jan-Henrik Kylberg och gjorde givakt men blev tillsagd att det inte var så noga med sådant på Elektrosektionen. Besöket resulterade i att S blev provanställd i tre månader och därefter fick fast anställning hösten 1944 med en månadslön på 580 kr.

Befattningar och arbetsuppgifter

Nu var S anställd vid Kungliga Flygförvaltningens Materielavdelnings Utrustningsbyrå Elektriska sektion i Stockholm. Där var K G Norén chef och bland kollegorna fanns bland andra Torsten Gussing och Tore Palm. Arbetsplatsen var ämbetsbyggnaden Tre Vapen vid Gärdet som då var till stora delar klar och utgjorde en mäktig ”byggnad” där den låg vid kanten av Gärdet. Arbetsuppgifterna blev först applikationer kring de nya radioutrustningarna Tmr-IX, Fmr-IV och Fmr-V. Den 1/12 1949 blev S chef för den nyinrättade Markradiodetaljen i Radiobyran, den 1/7 1954 chef för Markradiosektionen i Radiobyran och den 1/3 1957 chef för Anläggningssektionen i Telebyran (ELT1) där han blev verksam fram till 1982 då en stor organisationsförändring gjordes. Fram till sin pensionering februari 1985 arbetade han med speciella uppdrag.

En av de tidiga arbetsuppgifterna blev att i A-portens källare komplettera flygvapnets Jaktcentral (JC) med radio för att leda jaktflyget för försvar av Stockholm. Det var flyg från de intilliggande flygflottiljerna F2, F8, F16 och något senare F18 som skulle ledas mot en anfallande fiende. JC:t fanns i två små rum i A-portens källare och uppgiften var att installera manöverutrustning och radiomottagare i Tre Vapen och radiosändare på lämpligt avstånd vid olika platser runt Gärdet. Generalen Bengt Nordensköld reagerade när han observerade ett lass kogödsel som S låtit tippa av mellan A och B flyglarna på gården men när han fått information om att det skulle förstärka jordplåtarnas ledningsförmåga accepterade han detta. Sändarna togs ur en Tmr-IX buss och utgjordes av AKL 142, en utrustning som S var förtrogen med från sin värnplikt vid S1. Rekognoseringen resulterade i att ett litet hus vid sidan av marinens sjöhangar vid Lindholmen var en lämplig plats för sändarna. Anslutningen av fyr-tråd från JC i ämbetsbyggnaden till Lindholmen var inte helt enkel men en kabel kunde förläggas i kloakledningarna som gick under Gärdet. Dragningen av manöverkabeln utfördes av S och hans kollega Dick Fjellander.

Något senare fick S information om att fyra små rum nedsprängda i berget (Luftvärnets tidigare tillhåll under kriget) under Borgen på Gärdet var disponibla och att de kunde vara en bättre skyddad plats för sändarna. Där installerades 1945 sex st. radiosändare av typ AKL 142.

Samtidigt som Radiostation Tmr-IX beställdes av SRA hade beslut tagits om att komplettera de gamla fast installerade markradiostationerna med den nya markradiostationen Fmr-IV som S var handläggare för vid KFF. Radiostationen installerades vid 20-talet platser inom landet. Personalstyrkan vid Elektrosektionen var inte stor och handläggarna fick arbeta brett med anskaffning, leveranser, installation och underhåll. S började tidigt intressera sig för radioinstallationer som senare blev hans huvudområde. Den nya markradion, som fått benämningen Fmr-IV, krävde en stor arbetsinsats och S hade börjat köpa hjälp från CVA i Arboga. Torsten Gussing som varit hans chef vid KFF hade nu börjat vid CVA och via honom kom S i kontakt med Arne Norbergs organisation på CVA. Det var tekniska tjänster, installationer och underhåll. För underhållet anskaffade S två "Per Albin" bussar till CVA som gjordes om till underhållsbussar för Fmr-radio och teleprintrar. CVA var vid denna tidpunkt central verkstad och underställd Kungliga Flygförvaltningen (KFF). Med denna koppling blev S anställd vid CVA under ett års tid men var placerad i Stockholm vid radiobyran.

Under slutet av det andra världskriget nödländade ett antal flygplan i Sverige från västmakterna. Genom dessa kom KFF i kontakt med sändtagare SCR-522 på VHF-området som blev en mycket intressant bekantskap och som efter kriget köptes in från överskottslager i Europa i ett antal av över 2000 st. De användes för markbruk som Fmr-V och i flygplan som Fr-VII. S blev KFF handläggare för markstationerna som i olika versioner användes för ett flertal radioapplikationer.

Sändtagarna plockades ut ur de nödländade flygplanen, den första som använde radion i praktiskt bruk var Tore Palm som olovandes under de sista krigsåren flög med en Fr-VII och gjorde funktionsprov. Vid demonteringen av radiostationen från de nödländande flygplanen gjordes en obehaglig överraskning då man konstaterade att radiostationerna innehöll en sprängladdning som förstörde vitala delar i radiostationen. Några personskador uppstod inte men radion blev funktionsoduglig. Anledning till detta var att västmakterna inte ville riskera att tyskarna kunde komma över någon radiostation och ta del av den då mycket unika radiokonstruktionen. Detta föranledde att två man, placerade i ett rum högst upp i A-porten vid Trevapen, gick igenom alla inköpta sändtagare för att säkerställa att inga sprängladdningar fanns kvar.

Installation sektor W5.

Under 50-60 talen fick S uppdraget att som representant för FV vara med och installera KV-radio inom sektor W5. S berättade att han en gång flög tillsammans med general Torsten Rapp i en TP 84 från F8 till CVA i Arboga. CVA som var en del av KFF anlätades som central verkstad även för installationer. Nu skulle några av de stora bergsanläggningarna inom området visas för general Torsten Rapp men först var det lunch med stadsfullmäktiges ordförande där man dagen till ära bjöd på Rapphöna (ett "skämt" som general Rapp inte uppskattade). Anläggningarna inom sektor W5 var många, stora och då mycket hemliga. De var så hemliga att den ordinarie underhållsorganisationen med regionala verkstäder inte tilläts att utföra underhållet. S utarbetade tillsammans med Arne Norberg vid CVA ett underlag för underhållsorganisation som efter godkännande av KFF fastställdes av ÖB. Det innebar att en hemlig avdelning 865 bildades på CVA, under Arne Norberg, med arméingenjör Bengt Föllinger som chef och som tillfördes ett antal personer handplockade från försvarets underhållsorganisationer och som anställdes av CVA. Denna grupp underhöll radio och radiolänk inom sektor W5. Transmissionsdelen och telefonstationsmaterielen underhölls av Televerket.

KPL-bussarna

Flygtrafikledningen vid krigsflygfälten hade börjat visa upp så stora brister att problem uppstått och flera olika lösningar hade diskuterats, S tyckte att planeringen började bli ohållbar och med ett eget Mekano byggde han under ett jul- och nyårsuppehåll en modell med utgångspunkt från en Tmr-IX buss. Vid ett Sammanträde med general Bengt Nordensköld och Byråchef Ove Norell nämnde S att han hade tagit fram en modell. General Nordensköld; som troligen var trött på de långdragna diskussionerna, bad S hämta modellen och han placerade den på Nordenskölds stora skrivbord. Nordensköld blev mycket positiv till modellen och presentationen och ringde till Noren och beordrade honom att kalla till ett möte med berörda där han beordrade att bussar skulle tas fram enligt modellen. Två veckor efter detta möte hade CVA tagit fram en prototyp och något senare en serie på 10 bussar. Detta var tillkomsten av KPL-bussarna. KPL-bussarna var ett välkommet tillskott och fyllde trafikledarfunktionen vid krigsflygplatserna under lång tid.

Hagshult radio

En dag blev S kallad till Hugo Larsson och blev där ombedd att kontakta Flottiljchefen Bill Bergman som då var chef för F 10. Generalen Nordenskiöld hade flugit från Stockholm till F5 och observerat att det inte fanns radiotäckning när han flög över Småland. En lämplig plats att sätta upp en markradiostation på bedömdes vara Hagshult flygplats. Det var ett litet fält för sportflyg och som hade en väderstation. En barack med plats för radio från en Tmr-IX sattes upp och något senare även en pejl, Fmrp-6. Som extra telegrafist tillsattes furir Börje Robertsson från F10. General Bengt Nordensköld provflög sträckan F 8 – F 5 och konstaterade att radiotäckning nu fanns hela vägen.

Betydelsefulla personer

S anser att av de många duktiga personer han haft förmånen att arbeta tillsammans med så har dessa haft stor betydelse för det teknikområde Sörelius verkat inom.

Hugo Larsson	Avdelningschef vid KFF senare Gd vid FOA
Ove Norell	Avdelningschef vid KFF senare Gd SPV
Tore Palm	Signalmästare vid FV
Henrik Lindgren	Avdelningschef vid KFF
Å Armgarth	Flygdirektör vid KFF senare C CVM
Bertil Lövdal	Överste FM
Börje Robertsson	Överste FM

Intressanta händelser i yrkeslivet

Antarktisexpeditionen 1951

Hösten 1951 fick S i uppdrag på att iordningställa en trähydda med markradio och pejl samt en pejlutrustning för valfångstfartyget Norsel för avslutning och hemtransport av en norsk - svensk - engelsk Antarktisexpedition. 15 vetenskapsmän med utrustning fanns vid en plats som fått namnet Maudheim på Dronning Maudland vid Antarktis för att under två års tid utföra vetenskapliga studier. Expeditionen hade geologiskt gjort stora framsteg vid sydpolen. Bergsformationer hade upptäckts och lägesbestämts vilket även behövdes flygfotograferas. Av den anledningen skulle en svensk flyggrupp, under ledning av Kapten Reinhold von Essen, och två flygplan följa med fartyget. S fick, för detta ändamål, uppdraget att installera en demonterbar pejlhydda för flygtrafikledning med radio och pejl samt en pejl för valfångstfartyget Norsel. Trähyddan med pejl skulle ställas på isen vid "flygfältet" och den andra pejlen skulle installeras på valfångstfartyget Norsel. Uppdraget att ta fram trähyddan och utföra installation i hyddan samt pejlen på båten gav S till CVA. Som radiostationer skulle Fmr-V användas och de två pejlarna var av typ Fmrp-V.

Tiden var knapp och det var många detaljer som skulle ordnas. Pejlutrustningen skulle monteras på båten. S åkte ned till Göteborg dit båten hade anlänt från Nordkap. I Göteborg träffade S Arne Norberg med CVA:s installationslag och den svenska flygargruppen. Längst fram i fören stod harpuncanonen. Midskepps hade man ställt upp en Beechcrafter, ett rödbrunt flygplan med avtagna vingar, och runt den höll man på att bygga en låda som skulle skydda flygplanet mot ekvatorns sol och Antarktis snö. Akterut stod ett mindre flygplan av typen Safir. Hela flygplanet var insmört i ett tjockt lager fett för att skydda flygplanet under transporten. Fartygets pejlutrustning skulle monteras uppe i mastkorgen, men där var det både högt, trångt och obekvämt. Efter diskussion beslutades det att pejlning i stället skulle utföras på övre däck. Pejlantennen skulle anbringas på masttoppen och antennvridaxeln skulle löpa ner utmed masten. Apparatenheterna placerades i radiohyttan trots att det redan var trångt där. Pejlhyddan hade nu anlänt och först hade man tänkt lasta den hopsatt men det gick inte därför att lastluckan var för liten. Pejlhyddan fick därför demonteras före ilastningen.

Kaptenen på båten var en lugn och trygg person som trots sin ungdom verkade vara en säker sjöman. Han berättade att han inte haft några svårigheter att få personal till denna resa, även om resan fick anses vara äventyrlig med troliga ishinder och annat oförutsett. Norsel hade tidigare visat sig vara sjösäker och ha god förmåga att ta sig fram bland isblocken.

Man skulle göra uppehåll i Kapstaden efter tre veckors resa för att sedan gå över Södra ishavet. Sedan man hämtat vetenskapsexpeditionen skulle Norsel avlämna dessa till ett annat fartyg som skulle ta expeditionen tillbaka till Europa. Då hade nämligen valfångstsäsongen börjat i Södra ishavet och den ville inte männen på Norsel försumma.

Teknikhistoria.

S intresse för teknikhistoria inom försvarsområdet väcktes mycket tidigt under hans verksamhet inom försvaret. Han ser detta som sitt största projekt utöver sina ordinarie arbetsuppgifter som chef. Redan i slutet av 40-talet såg han till att när äldre radioutrustning, som bland annat var installerade på Gotland, skulle avvecklas i stället för att skrotas togs om hand och bevarades. En del av denna materiel finns nu på Flygvapenmuseum (FVM). Han såg under många år till, att det trots protester från bl. a. flygvapenledningen, i diverse förråd bevarades utrangerad materiel inom markteleområdet. Tillsammans med Major Axel Carlesson och överste Norrbom vid FVM har S verkat för att det nu finns en relativt komplett samling av FV historia hos FVM. Som en följd av sitt historiska intresse kom han att bli en av grundarna till FHT där han under flera år var aktivt engagerad. Han tog också initiativ till att det stora bibliotek som Överste Bill Bergman efterlämnade kom till FVM där det utgör en mycket värdefull del. På motsvarande sätt engagerade han Överste Simmons till att teckna ner sina erfarenheter av utvecklingen inom främst sambandsområdet, även detta finns vid FVM.

Sökningen efter ett av de sjunkna B-18 flygplanen utanför Härnösand som senare bärgades och nu finns på Flygvapenmuseum är en insats som låg S varmt om hjärtat.

Den 10 februari 1946 skulle åtta flygplan från 1:a divisionen (Niklas Röd) vid Hallands flygflottilj flyga från Halmstad via Västerås och Luleå till Kalixfors. Utanför Härnösand överraskades flygplanen av dåligt väder med snöstorm och tvingades att nödlanda på isen efter individuella beslut av besättningarna i respektive flygplan. Flygplanet *Röd David* nödlandade på isen i en vik nära Härnösand. Besättningen räddade sig och flygplanet blev stående på isen. En isbrytare skulle ta in flygplanet till Härnösand genom att binda fast stjärtpartiet och lyfta upp samt förankra flygplanet vid en av dess master. Vädret var dåligt och när isbrytaren kom in till kajen i Härnösand visade det sig att stjärtpartiet gått av och hängde ensamt kvar i masten. Flygplanet övriga delar var borta och hade sjunkit i vattnet under färden. Eftersom att inga B-18 plan hade sparats togs under 1976 beslut om att man skulle söka efter flygplanet. En projektgrupp bildades under S ledning. Först användes en undervattens TV men sikten var enbart 1 m² varför denna metod var meningslös. S skickade Frank-Åke Holst till Göteborg för att låna en Sonar. Sonaren släpades efter ett fartyg och registrerade ekon men det gav inget resultat. Året därpå lånades en annan sonar från ett privat företag och nu gick det bättre. Efter en tids sökande erhöles ekon som liknade ett flygplan på 29 m djup och det visade sig att flygplanet var det som gått av under bärgningsförsöket 29 år tidigare. 1979 bärgades flygplanet och nu kan *Röd David* beskådas i Flygvapenmuseet som det ända bevarade flygplan B-18. Restaureringen genomfördes av frivilliga flyghistoriker.

Plasthyddor.

S näst största projekt var framtagning av materielskydd av plast. Det började med att han anmälde till sina chefer Hugo Larsson och Ove Norell att de äldre Tmr-bilarnas hytter läckte och fick tas in vart andra eller tredje år för åtgärder. Radiobilarnas hytter hade plåt utvändigt och masonit invändigt med veckad papp som isolering.

Det resulterade i att S i mitten av 50-talet fick i uppdrag av avdelningschef Hugo Larsson att skaffa något annat. Beredningen innebar att S fick resa till Kanada, USA, England och Frankrike för att kartlägga marknaden. Craig var en Kanadensisk materielskydds konstruktion som även användes av USA och England och som utgjordes av aluminium containers. S berättade *"Jag såg att de var felbyggda, det var varmt vid taket och kallt på golvet, hyddorna läckte värme. Det var ett stort IR-läckage som från luften kunde röja dess placering"*. S besökte USA:s Europafilial i Frankrike som låg vid Boulogne skogen i Paris och de hade som krigsbyte från Tyskland kommit över deras forskning om cellplast.

Det skulle säkert gå att skaffa ett lämpligt material som byggelement och cellplast kändes vara åt rätt håll för att bygga materielskydd. Kontakt togs med KTH:s avdelning "Lätt konstruktion" som fick ett uppdrag att ta fram en styv sandwich konstruktion. KTH tog fram en kravspecifikation tillsammans med företaget DIAB i Laholm. Modeller togs fram och testades av KTH vilket efter några år började ge resultat.

Mobilitet var önskvärt i stället för bergrum. Hyddorna skulle kunna transporteras på landsväg och som hängande last kunna transporteras med helikopter. Hyddornas invändiga höjd bestämdes av diagonalen för de 19" stativ som användes. Som splitterskydd skulle hyddorna skyddas med tre ton sten och jord. Under c:a 10 år utvecklades hyddkonstruktionen tillsammans med KTH som gjorde en mängd prover med bland annat fullskaliga utmattningsförsök och tester med detonerande minor. Resultatet efter utveckling och prover blev en hyddkonstruktion av sandwichtyp med cellplast som distansmaterial och en stålkonstruktion som bärande del. Flygstabens krav på helikopterförflyttning ställde till stora krav med bland annat utvignings koefficienten mellan stålramen och plastkonstruktionen som skapade läckage.

Två tillverkare kontaktades och ombads att lämna anbud. Det ena Trelleborgsplasts Ljungbyfabrik som var ett K-företag och det andra var Sundsvallföretaget Centrifugalplast. Cellplasten bestod av två ytskikt och med DIAB cellplast som kärnmaterial. En provserie om 10 hyddor från vardera företaget beställdes. Vårsoolen gjorde att Trelleborgsplasten fick blåsor och det visade sig att rollning av plasten var viktigt för att få ut luften ur plasten som utvidgade sig i solvärmens. Utprovnings serien visade att Sundsvallföretagets provserie var bäst och de hade även det lägsta priset (16 000kr för stor hydda och 11 000 kr för liten hydda) varför de fick seriebeställningen. Över 1000 plastyddor tillverkades under nästan 20 år (1960-80).

Ove Norell och S kallade materielskydden för hyddor för att inte interferera med gjutna bunkrar som handlades av FortF.

De flesta av hyddorna installerades av CVA i Arboga där kontaktpersonerna var Arne Norberg och Bernt Ödman. Som en uppskattning för sitt framgångsrika arbete med plastyddorna skulle S få en gratifikation men det visade sig att FMV jurister var emot detta då en chef som har arbetsuppgiften i sitt uppdrag inte kunde få en gratifikation. När detta framkom tog byrådirektör Ove Norell fram sin portmonnä och gav S en krona som ett symboliskt erkännande.

"Atombombsprov" VEGA.

Under 50-talet var anfall mot Sverige med atombomb ett stort dimensionerande hot. Våra flygbaser byggdes ut med uppställningsplatser utspridda över stora ytor för att förhindra effekten av ett atombombsanfall, bergsanläggningar dimensionerades för att kunna motstå ett angrepp, Radiagrupper bildades för att mäta strålning och anläggningar med telemtrl. försågs med EMP-skydd.

För att studera stötvågens påverkan på utrustningar, byggnader och terräng utfördes en sprängning som skulle simulera en tänkt atombomb. Projektet fick namnet VEGA.

Under ledning av FOA planerades sprängningen med deltagare från Flyg-, Armé- och Marinförvaltningarna och Televerket. En studiegrupp på 90 personer bildades där S deltog som representant för KFF. Ett antal föremål placerades ut i terrängen och för S del var det framförallt marktelemtrl. bestående av antenmaster, kablar och radioutrustning som skulle utplaceras och följas upp.

Den 28/8 1957 bringades 36 ton nitrolit att detonera på låg höjd på försöksplatsen Nausta i Övre Norrland. Denna laddningsvikt gav skadeverkningar som motsvarade en stötvågsverkan av en nominell atombomb om 20 kton trotyl på c:a 8 ggr större avstånd. Besiktningen och analysen var omfattande och finns redovisat i en rapport i CVA:s arkiv vid Krigsarkivet tillsammans med en mängd fotografier.

Generalklubben.

Försvarets generaler hade på den tiden en "Generalklubb" där General Bengt Nordensköld en gång fick påståendet att "Du kan inte leda flygvapnet från en bestämd plats". Det var en utmaning som måste bemötas. Den 2 juni 1951 en J28 Vampire på 8000 meters höjd över Mariestad talade generalen via en Flygradio Fr-VIII till alla FV platser över hela landet samtidigt. Fr-VIII var en VHF-station från vilken talet togs emot på en närbelägen plats och länkades vidare via en markstation (troligen en Fmr-IV) på KV och kunde tas emot vid alla FV-platser i landet.

S hade varit med och arrangerat detta och hade via sin kontakt med SR:s tekniska chef Johan von Utfall ordnat så att SR spelade in talet. När General Nordensköld landade på F8 fick han höra sitt egen röst i Sveriges radios uppspelning. Som en kuriositet hördes ett avbrott i talet som Generalen skrattade åt och erkände att han tappat nycklingstangenten ett kort ögonblick. SR sände denna inspelning på riksradien. Detta uppskattades mycket av Generalen.