

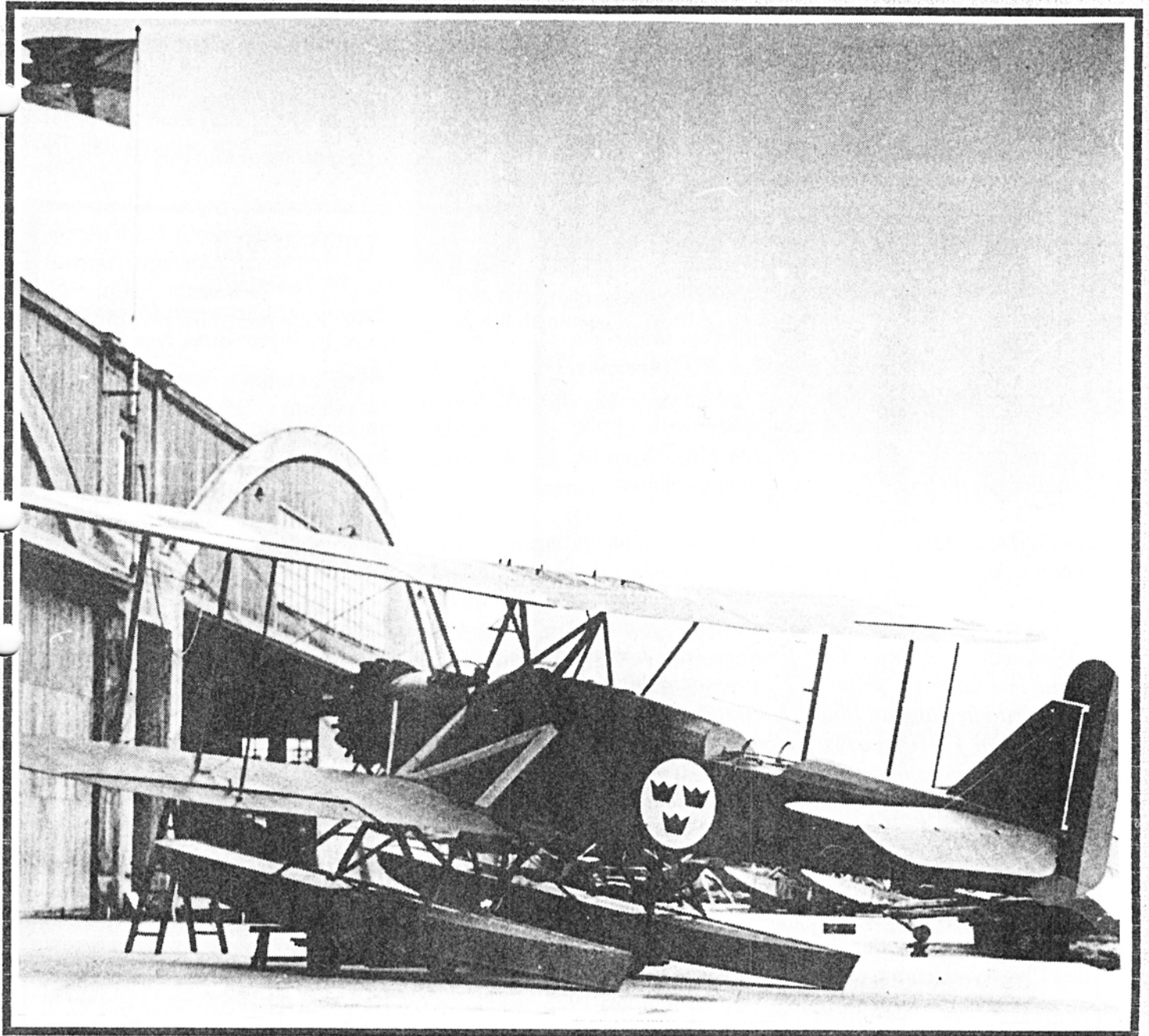


MARINFLYGAREN



ORGAN FÖR KUNGL. ROSLAGENS FLYGFLOTTILJS KAMRATTFÖRENING

Maj
2001





- Nytt

F2-Hägernäs Ny upplaga



1987 gav Täby hembygdsförening i samarbete med vår Kamratförening ut boken **F2-Hägernäs**. Författare **Eric Jarneberg**.

Boken fick ett uppskattat mottagande och upplagan tog snart slut. Eftersom en viss efterfrågan föreligger har nu en ny upplaga lämnat tryckeriet.

Vid bokens utgivning fick den följande recension, något avkortad, av **Stig Kernell**:

*"Flygvapnets flottiljers historia har bl a kommit ut i form av jubileums- eller minnesskrifter vid nedläggningar. Det finns dock flottiljer vars historia ännu inte satts på pränt. F2 intressanta historia har varit efterlängtd länge. Nu ligger, glädjande nog, boken **F2-Hägernäs** på bordet, som nr 21 i Täby Hembygdsförenings skriftserie. 160 sidor, rikt illustrerad i svart-vitt, med nästan lika många bilder som sidor.*

Forts sida 14

Omslagsbilden: Torpedflygplanet T1. Heinkel HD 16, utanför hangar 81.

Genom Kungl brev den 10 september 1926 anmodades Flygstyrelsen att anskaffa två flygplan lämpliga att användas för torpedfällning. Den 27 februari 1928 beställdes två Heinkel HD 16. Priset 110 000 kr/st. Den 25 september 1928 var första flygplanet klart och leverans- och kontrollflygningar påbörjades i Tyskland. I början av 1929 överlämnades de båda flygplanen, som i Flygvapnet fick beteckningen T1, till F2. Flygplanet var i tjänst till 1938.



Ansvarig utgivare

William Sivebro
Marknadsvägen 271
183 79 Täby
Tfn: 08-768 42 25

Redaktör

Kurt Jörgne
Storvretsvägen 24
147 54 Tumba
Tfn: 08-530 334 92
E-post: kurt.jorgne@telia.com

Övriga redaktionsmedlemmar

Egon Olson
Carl-Axel Åkergren

Foto, där inget annat anges: *Kurt Jörgne*

INNEHÅLL

- | | |
|-----------|--|
| Sid 3 - 5 | För 75 år sedan.
Flygvapnet blev egen försvarsgren. F2 en av dess fyra flygkårer. |
| 6 - 9 | Händelser under verksamhetsåret. |
| 10 | Jag var där. |
| 11 - 12 | Artur kommer tillbaka |
| 12 | Finska vinterkriget.
Kadett <i>John Sjöqvists</i> minnesfond. |
| 13 | Revytidningen <i>Flygfisken</i> . |
| 14 | Planerad bebyggelse inom F2-området. |
| 15 | Kamrater som lämnat oss. |



1926
För 75 år sedan
Flygvapnet blev en egen försvarsgren
F2 blev en av dess fyra flygkårer

Man ansåg länge, att det militära flygets huvudsakliga uppgift var att samverka med armén resp marinen. Det var därför naturligt, att många menade, att flyget borde ingå i de gamla försvarsgrenarna.

Med ledning av erfarenheter från första världskriget blev det emellertid allt flera som förespråkade ett självständigt flygvapen.

I ett betänkande till försvarsrevisionen 1923 föreslog majoriteten fortsatt uppdelning av flyget. Särskilda yttranden förekom dock till förmån för ett självständigt flygvapen.

Ur statsfinansiell synpunkt förelåg dock mycket starka argument för ett självständigt FV. Detta skulle kunna leda till motivering av stora nedskärningar inom armén och marinen.

1924 fattade riksdagen ett principbeslut om ett självständigt FV. Dåvarande försvarsministern **Per Albin Hansson** lade den 20 februari 1925 fram den proposition som skulle reglera organisationen. Propositionen bifölls av regeringen.

Flygvapnet bildades genom en sammanslagning av arméns flygtrupper och marinens flygväsende. Vid uppsättningen, som avsågs ske den 1 juli 1926, skulle vapnet bestå av:

- Flygstyrelse
- Fyra flygkårer
- Flygskola
- Två flygverkstäder

Flygvapnets förste chef blev **K A B Amundson ("KABA")**



Den förste flygvapenchefen
K A B Amundson (KABA)

En av de fyra flygkåreerna, andra flygkåren (F2), skulle vara marinsamverkande men om var den skulle lokaliseras fanns olika uppfattningar. Rindö, Västerås eller Hägernäs?

Det slutliga beslutet blev att 2. Flygkåren skulle förläggas till Hägernäs, varifrån man hade goda erfarenheter från marinens flygväsendes vinterflygskolor därstädes. Ett detachement skulle förläggas till Karlskrona. Enligt riksdagsbeslut skulle F2 bestå av:

- kårstab
- ett spaningskompani
- Ett bomb-torped och jaktkompani

Uppsättningen skulle dock komma att ta lång tid och planerna kom att ändras.

Tjänsteförrättande chef för F2 blev kommendörkaptenen av 1 graden **A Örnberg**.

Övergången från marinens flygväsende till 2 Flygkåren i det nya flygvapnet blev mjuk Kårstaben kom i början att förläggas till Skeppsholmen.



Förste F2 chefen
Kommendörkapten
A Örnberg

Från början organiserades ett av de planerade kompanierna benämnt spanings- och stridskompaniet att snarast förläggas till Hägernäs. De flygplan, flygbåtarna enligt marinens terminologi, som kompaniet kunde nyttja var bl a de första "Hansorna", fem plan av typen Heinkel (He2).

1927

Som tidigare genomfördes en vinterflygskola vid Hägernäs. På hösten började den första volontärskolan. Det var många ämnen de 12 eleverna skulle drillas i, så det blev långa dagar.

1928

Hangar 81 färdigbyggdes. Ca 25 officerare var placerade vid kåren och ungefär lika många underofficerare och stammanuskap.

Den 5 juni utfärdades en generalorder i vilken beordrades att tre flygplan omedelbart skulle klargöras och avgå till Spetsbergen. Uppgiften var att undsätta nobilexpeditionen. Man lyckades rädda Nobile, men många omkom.

1929

Byggnationen vid Hägernäs skulle ta lång tid. Först 1 juli detta år kunde huvuddelen av kåren flytta till de nyuppförda an-

läggningarna i form av bl a kanslihus och gymnastiksal. Som förläggning användes den till logementsfartyg ombyggda pansarbåten Göta.

Den 14 januari genomförde F2 sin första högvakt under befäl av kapten *Tornberg*.

1932

S A Flory tillträder som chef.

1933

F2 får fint besök. *Charles Lindbergh* med fru *Ann* landar på vinden i sin "Tingmissartog" och hälsas välkomna av flygvapenchefen general *Virgin*.

1934

Dags för nytt chefsbyte
H G H-son Enell tillträdde.

1936

Årets försvarsbeslut innebär förstärkning av flygvapnet. De fyra flygkårerna blir nu flygflottiljer och antalet utökas till sju.

F2 blir den 1 juli Kungl Upplands Flygflottilj, för att redan den 1 september byta namn till Kungl Roslagens Flygflottilj.

Den riktigt stora utbyggnaden kom nu att påbörjas i form av kaserner, hangar (82), mässar, matsal, sjukhus, verkstäder och förrådsbyggnader.

Herman Sundin tillträder som ny chef, ett chefskap som han kommer att inneha under hela uppbyggnadsperioden och under 2 världskriget fram till 1944.



Herman Sundin

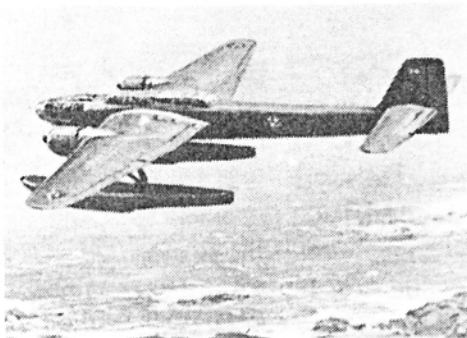
1938

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

1939

Orosmolnen hopar sig över Europa, vilket innebär att antalet divisioner ökades från tre till sex. Under kriget var F2 flygvapnets största flottilj med divisioner och delar av divisioner spridda runt landets gränser på ofta primitiva baser.

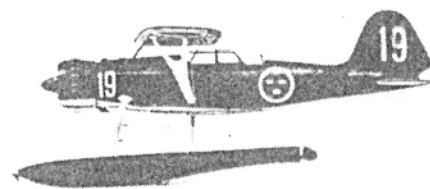
Flygmaterielen var dock till stora delar omodern och försliten. Ett välkommet nytillskott blev därför 12 tyska plan av typen Heinkel 115. Planet var avsett för spaning, torpedfällning och minutläggning. Den svenska beteckningen blev T2.



Heinkel He 115, T2

1940

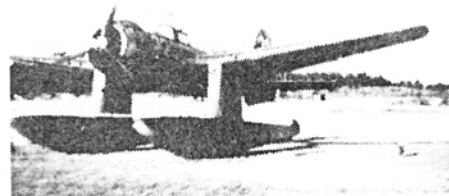
Ytterligare en leverans av tyska flygplan inleddes. Också denna gång ett Heinkelplan av typen 114, ett biplan, avsett för spaning, med svensk beteckning S12. 12 plan hann levereras innan Luftwaffe sade nej.



Heinkel He 114, S12.

1942

Dags för det första helsvenska flygplanet i form av SAAB 17 som nu tagits fram i en spaningsversion (S17) på flottörer.



SAAB S17

1943

F2 har nu flygande divisioner förlagda till Gålö, Karlskrona, Färösund, Västervik och Hindås. På F2 fanns 22. depådivisionen för utbildning.

F2 blir flygvapenmästare i fotboll.

1944

I samband med firandet av att flygverksamhet bedrivits i Hägernäs under 25 år restes söder kanslihuset en minnessten. Stenen restes till minne av dem, som under de gångna åren förolyckats i tjänsten.

F2 Kamratförening bildades. I samband med föreningens årsmöten har minnesstenen blivit en naturlig samlingspunkt.

Efter åtta år som chef för en flottilj under kraftig utbyggnad och under en för landet allvarlig tid avgick *Herman Sundin* som chef. Efterträdare blev *Hugo Svenow*.

I och med att radarn nu på allvar gjort sitt intåg minskade betydelsen av närspaning från flygplan. Frågan om sjöflygplanens vara eller icke vara blev i högsta grad aktuell.

1945

Årets försvarsutredning resulterade i att en spaningsflottilj skulle avvecklas. Av naturliga skäl föll vafet på F2. En omvandling till ett utbildningsförband inleddes

F2 blir flygvapenmästare i ishockey.

1947-1948

Följande verksamheter tillkom:

- Flygvapnets radarskola (FRAS)
- Flygräddningsdivisionen (FRÄD)
- Regional televerkstad (TV 2)
- Stamflygförarskolan senare Förberedande fältflygarskolan (FÖFS)

1948

Ny chef *CR Weidling*

1949

F2 blir nu en flygkår med namnet Kungl Roslagens flygkår.

K O G Sandberg intar chefsstolen.

1951

Ytterligare en utbildningsenhet placeras vid F2, nämligen Väderskolan (VÄDS)

F2 är nu i det närmaste ett rent utbildningsförband med FRAS som den största enheten. Kvar med flyganknytning är FRÄD.

1952

I juni inträffade en händelse som kom att skaka Sverige och i hög grad påverka F2.

På morgonen den 13 juni startar en DC3:a från Barkarby för en sk navigeringsflygning över Östersjön. Efter ett kort radioanrop blir allt tyst. Kl 1200 betraktas flygplanet försvunnet.

Intensiva efterspaningar sätts in i vilka bl a FRÄDS Catalinor deltar.

Tidigt på morgonen den 16 juni kommer ett meddelande från en Catalina: "Vi är beskjutna". Planet lyckas landa, men sjunker. Besättningen, sju man, tas upp av det tyska fartyget **Münsterland** på väg till Helsingfors. Först 1330 samma dag nåddes F2 av beskedet att besättningen räddats. En spänningsfylld sommarförmiddag, som de som då tjänstgjorde vid F2 aldrig kommer att glömma, fick därmed ett lyckligt slut.

DC 3:ans försvinnande är dock ännu idag ett olöst mysterium.



T P Sjölin

1957

Nytt chefsbyte. *T P Sjölin* tillträdde.

1959

Sedan några år tillbaka hade radarns prestanda förbättrats så att den kunde börja användas för stridsledning av jakten. En skola för stridsledningspersonal (STRIS) startade sin verksamhet.

En försöksanläggning för Robot 68 (Bloodhound) tillfördes F2.

1960

FRÄD överförs till F8 och FÖFS till F5.

En särskild aspirantsektion för utbildning av officersaspiranter i marktjänst organiseras under FRAS.

Den underställs 1963 CF2 och blir 1966 Flygvapnets kadett- och aspirantskola/marklinjen (KAS/M)

1961

VÄDS överförs till F12

1964

Flygvapnets trafikledarskola (FTLS) tillkom.

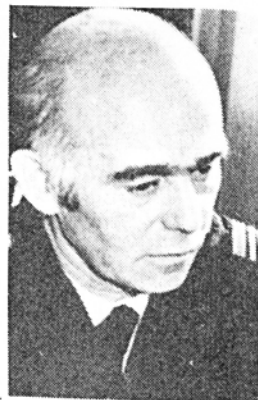
1966

FRAS och STRIS slås samman till en Stridslednings- och luftbevakningsskola (STRILS)

Den rent tekniska utbildningen överfördes till Flygvapnets tekniska skola (FTTS)

1970

A Persson tillträder som tjänsteförordande chef.



K W Normelius

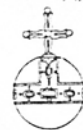
1971

K W Normelius övertar chefskapet.

Han skulle bli den siste i raden av F2:s elva chefer.

I slutet av 60-talet inleddes en utredning beträffande Flygvapnets fredsorganisation. Ett delbetänkande innebar att F2 skulle läggas ner senast 1972. Ett energiskt arbete inleddes för att motivera att F2 skulle vara kvar. Det slutliga beslutet blev dock att nedläggningen skulle ske dem 30 juni 1974 och att huvudparten av verksamheten skulle överföras till F18, Flygvapnets Södertörnsskolor.

Efter 55 år av militär verksamhet vid Hågernäsviken halas så, den 30 juni 1974, den tretungade flaggan för sista gång.



"FRÅN ORD TILL HANDLING"

HÄNDELSER UNDER DET GÅNGNA VERKSAMHETSÅRET



Paul Eriksson, flankerad av Erik Tendler och Sture Remberger, leder minnesstunden.

Årsmötet hade samlat ett 60-tal medlemmar, som hälsades välkomna av vice ordföranden Paul Eriksson.

Den av kassören, Stig Nylov, föredragna förvaltningsberättelsen vittnade om att föreningens ekonomi är god.

Beslutades om oförändrad årsavgift, 40 kr.

Till ny styrelseledamot invaldes Börje Chrona och till styrelsesuppleant Gunnar Lindbergh. I övrigt omval

Sture Remberger orienterade om planerad nybebyggelse inom F2-området. Kurt Jörgne påminde om, att det nästa år är 75 år sedan 2. Flygkåren sattes upp. Efterlyste någon form av högtidlig-hållande.

Middagen präglades som vanligt av god mat och dryck, trevlig personal och hög stämning.



Årsmötet
avhölls den 27 maj.

Traditionsenligt program:

- Samling vid minnesstenen för minnesstund.
- Årsmöte i kommunalhuset i Roslags Näsby.
- Middag i kommunalhuset



Sekreterare: Carl-Axel Akergren, ordförande: Paul Eriksson, kassör: Stig Nylov



Några bilder från årsmötet och middagen



HÖSTUTFLYKT
23 september

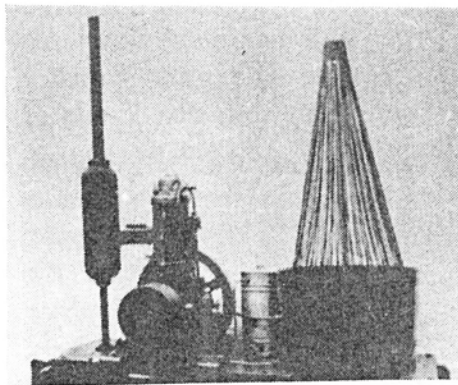


Millenniets första höstutflykt utgjordes av en bussresa till Roslagen med besök på industrimuséet Phytagoras i Norrtälje och sjöfartsmuséet i Älmsta.. Mellan de båda besöken intogs en gemensam lunch.

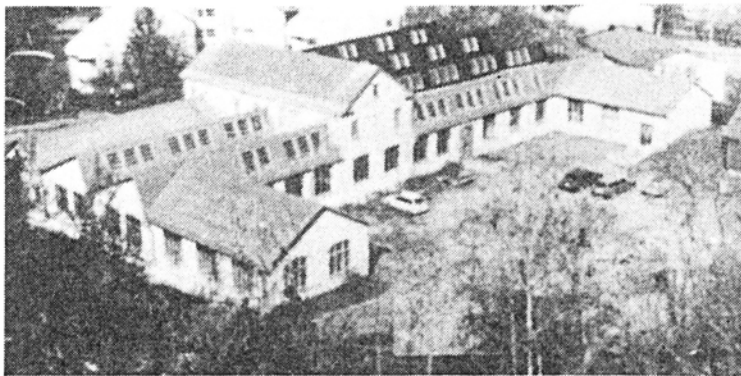
Utflykten hade samlat ett 50-tal deltagare som hämtades upp, dels vid Östra station dels i Roslags Näsby, varefter färden fortsatte mot Norrtälje.

Första anhalten blev industrimuséet **Phytagoras** där intendent/museichefen **Fred Andersson**, hälsade välkomna. **Fred** var en drivande kraft på det lokala planet i arbetet med att göra den gamla industrin till ett museum. Han guidade oss genom muséet, där maskinutrustningen står intakt. Hans stora kunnskap, roliga och mustiga språk bidrog till att göra besöket mycket intressant.

Mellan åren 1908-1919 hade företaget en blomstringsperiod. Det var under dessa år man utvecklade den produkt som skulle göra företaget känt, **Tändkulemotorn**.



Tändkulemotor med anordning för vattenkylning.



Phytagoras-fabriken på Södra stadsberget maj 1998. Avfotografering av bild i boken om AB Phytagoras.

1914 var årsproduktionen av motorer 800 st. 1933, efter flera konkurer, var en ned-

läggning nära.

1957-79. Efter en kontinuerlig nedtrappning upphörde verksamheten 1979.

Fabriken lämnades med maskin- och verktygsutrustning intakt. År 1990 bildades "Stiftelsen Motorfabriken Phytagoras" med uppgift att rusta upp fabriken och bedriva museiverksamhet. Detta har resulterat i att vi idag har ett i högsta grad sevärt minnesmärke över en, en gång mycket betydelsefull verkstadsindustri.

Efter besöket på Phytagoras blev det lite tid över innan det var dags för lunch. Några använde tiden för shopping i stan medan andra följde med bussen på en rundtur i Norrtälje. Under turen fungerade **Paul Eriksson** som en alldeles förträfflig guide. Kl 1230 var så alla återsamlade vid Bergstugan för lunch. Bergstugan ligger på Norrtäljes högsta punkt med fin utsikt över staden.



Lite Phytagoras-historia

AB **Phytagoras** grundades 1898 med inriktning: tillverkning av mekanisk- och elektronisk utrustning.

Planer fanns på tillverkning av en "enkel och genialisk" räknemaskin vilket gav företaget sitt namn efter den grekiske matematikern **Phytagoras**. Projektet blev dock ett fiasko.



Ett par bilder från lunchen på Bergstugan

Efter en god lunch, i en intressant miljö, var det så dags att embarkera bussen för färd till **Älmsta Sjöfartsmuseum** ett par mil norrut vid Väddö kanal.

I det synnerligen innehållsrika museet kunde beskådas allt som haft med segelsjöfarten att göra, fartygsmodeller, skeppsporträtt och navigeringsutrustningar. Här berättas om en av Roslagens storredare, "**Jerk-Erik**" **Andersson** och hans skutor, den moderna färjetrafiken över Ålands hav och livet i främmande hamnar. Till samlingarna hör också redskap för skeppsbygge och fiske.

Man kan också ta del av hur indelta soldater byggde Väddö kanal åren 1890-92 och hur den breddades 1899-1902.

Man fick också en inblick i postrodden över Ålands hav. I mer än 350 år fördes post och passagerare med postrotebåtar mellan Väddö och Åland. 44 km "havsfärja" knöt samman Nord-europa med länderna österut.

Till åminnelse av denna verksamhet genomförs motsvarande rodd i form av en tävling i mitten av juni varje år. Ett 60-tal tidsstrogna båtar och besättningar (rotar) deltar.

Genom en donation kunde en domargård från 1850-talet införskaffas och flyttas till en plats i anslutning till museet. På nedre botten kan man nu se interiören i ett välbärgat bonde/skepparhem som den kunde se ut i slutet av 1800-talet.



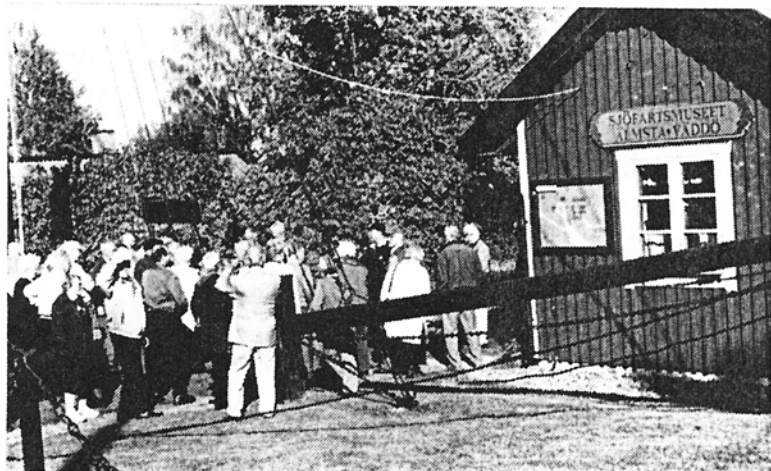
Kerstin Engström och Paul Eriksson i Herkules klara för start mot Ängelholm. Foto: Gunnar Söderberg

museets verksamhet. Förbundsordförandet i Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund, **Sune Birke**, berättade om sin verksamhet och hur man ser på kamratföreningsverksamheten i vår nuvarande försvarsorganisation. Anslutningen till förbundet vad gäller flygvapnets kamratföreningar är nästan obefintlig, varför värvningspropagandan var tydlig.

På kvällen stod flottiljchefen, **Tomas Fjellner**, som värd för en gemensam middag på officersmässen. I den vackra lokalen avåts en underbar "gåsmiddag" naturligtvis med svartsoppa och äppelkaka. Det skedde i rätt landsända, på rätt plats och i rätt miljö, dagen kunde inte avslutas bättre.

Tisdag. Dagen började med information av FVM biblioteksansvarige, **Anita Sundgren**. Biblioteket förfogar över en mängd äldre böcker av flyghistoriskt intresse samt ett stort antal flygtidskrifter.

Högkvarteret och **Clas Öquist** informerade om den omfattande materielavvecklingen som pågår inom försvarsmakten och hur



Deltagarna samlade för återfärd till Täby och Stockholm efter en fin och innehållsrik dag i vackra Roslagén.

Museiföreståndarkonferens

Flygvapenmuseum (FVM) i Linköping inbjöd till ett gemensamt möte på F10 i Ängelholm den 9-11 oktober 2000. Inbjudan var riktad till flygmuseiföreståndare och representanter för flygvapnets kamratföreningar. Vård för möter var chefen för Flygvapenmuseum, **Sven Scheiderbauer**.

15 museer och 16 kamratföreningar var representerade. Från F2-föreningen deltog **Kerstin Engström** och **Paul Eriksson**.

Så några glimtar från konferensprogrammet:

Måndag. På eftermiddagen gav **Sven Scheiderbauer** en intressant information om Flygvapen-

museiverksamheten skall tillgodoses.

Tisdagen fortsatte med studiebe-

ar kunde vi beskåda flygplanen J22, J29 och naturligtvis JAS 39 Gripen.



Paul Eriksson på signalistplatsen i den till eftervärlden bevarade Catalinan. Har han sina tankar 48 år tillbaka i tiden?

Foto: Gunnar Söderberg

sök. Inom F10 fick vi en förevisning av flottiljens förbandsmuseum samt en genomgång av Skånska flygflottiljens historia. Mycket imponerande. I en hang-

målrad och med originalinstrument, ja till och med en fungerande radio. 10 år hade det tagit för seniorsergeant *Jörgen Wiström* att iordningställa denna

Efter lunch var det avfärd med buss till Hälsingör för besök på Danmarks Flygmuseum. Museet invigdes under våren 1999 och innehåller ett urval av både civila och militära flygplan. Det som glädde en "gammal F2-are" mest var en Catalina PBY 6A. Väl upprustat, ny-

Catalina, som nästan varit ett vrak när han började arbetet. Fantastiskt, dagens behållning!!

Onsdag. Dagens program bestod av orienteringar från museer och kamratföreningar. Det är en omfattande museiverksamhet som bedrivs i vårt land, både vad gäller den förbandsbundna och den fristående, en verksamhet i vilken många "eldsjälar" är engagerade.

Så blev det dags för utvärdering och avslutning. Uppbrott och hemtransport med Hercules till F16. Trevliga och lärorika dagar var till ända. Ett tack till berörda för att vi fick vara med!

Summering:

"Skall detta välskötta och fina förband, där så stora investeringar gjorts, läggas ner 2002?" Det hade vi svårt att förstå!

Paul Eriksson



En strålande! halvårsgenomgång på F16

Som vanligt var representanter, ur de kamratföreningar för vilka F16 är traditionsbevarare, inbjudna till halvårsgenomgången den 20 januari 2001.

Vid samlingen kl 0815 hälsades vi välkomna av *Lars Flemström*, som också försåg oss med matkuponger för den kommande lunchen.

Besöket inleddes med genomgång av verksamheten och en del av anläggningen på STRILS under guidning av *Maria Bergström*.

Efter en kopp kaffe, samling i gymnastiksalen för genomgång. Den inleddes med att stf flottiljchefen *Christer Olofsson* med hög röst lämnade av till flottilj-

chefen *Tommy Pålsson*, som med ännu högre röst (mikrofonen påslagen) tackade, hälsade god morgon och önskade oss välkomna.

Fljch inledde med en allmän orientering om bl a försvarsutskottets intensioner, varefter det var dags för det huvudsakliga, att redogöra för vad som hänt på förbandet under år 2000.

Dags att ta overhead-projektorn till hjälp. En bild, av det slag som vi tidigare varit vana vid, lades på. En tabelluppställning av något slag, helt omöjlig att tyda. Och hoppсан!! Högljudd protest (väl inövad?) från några i publiken, vilket föranledde att bilden med ett skratt lades till handlingarna.

Genomgången fortsatte sedan i en kåserande och lättsam stil med utmärkta bilder.

Genomgången avslutade med prisutdelningar för idrottsliga prestationer samt pris till årets förslagsställare. Bakom prisbordet var blåssektionen ur Armens trumkår på plats och för varje pristagare ljöd en fanfar.

Efter en paus stegade så *Olle Torbratt* fram för att till sprakande fyrverkeri berätta om hur det var tänkt att fira Flygvapnets 75-årsjubileum med Flygvapnets huvudflygdag den 25 och 26 augusti 2001.

Med entusiasm, humor och inte så lite fräckhet ibland, talade han om att detta skall bli något alldeles extra. Inte en vanlig flygdag, utan en Air show som aldrig ti-

Forts sid 15

Jag var där

Egon Olson minns en dramatisk natt den 1. okt 1945

I förra numret av *Nya Marinflygaren* fanns en artikel om en flygolycka som inträffade 1945 under mörkerflygning med en S 17. Då jag delvis blev involverad i periferin, vill jag här berättat om min lilla insats i samband med sökandet efter de försvunna flygarna.

Året var som sagt 1945, dagen den 1. oktober. Det var beordrat mörkerflygning för aspiranterna på 3. Divisionen. Samma dag fick jag order att medfölja powerbåten som signalist med uppgift att under start och landning hålla kontakt med trafikledaren via F2 radio. Min utrustning bestod av en (nästan) bärbar radiostation för telegrafi. Stationen vägde mer än 20 kg och hade en sändareffekt på 3 watt. En sprötantenn på ca 2 m var kopplad till anläggningen.

Vid 19-tiden lämnade vi bryggan. Det var jag och en båtstyrare under befäl av en fänrik. Vår uppgift var att hålla landningsbelysningen sträckt. Belysningen bestod av fyra två meter höga flytbojar med ett inbördes avstånd på 50 m. Ena änden var förankrad och den andra var fastsatt i båten. För start och landning gällde bana 09, ett stråk som låg söder om Tornön. I god tid var vi ute på Stora Värtan och gjorde fast bojarna i båten. Jag upprättade radioförbindelse med F2 radio och meddelade att bojebelysningen var klar. Snart kom divisionens S 17, en och en. Starterna gick normalt.

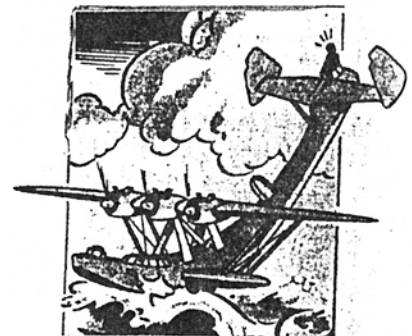
Kvällen var klar och kall. Värmen hölls uppe med en otymplig

flygoverall med tillhörande Musse Pigg-skor. Tiden fördes med att lyssna på radiotrafiken med flygplanen. Efter en timmars tid förstod jag att något hade hänt. F2 radio hade tappat kontakten med ett av flygplanen. Först antog jag att de hade fått fel på radion, men det skulle visa sig vara värre än så. Övriga flygplan landade och körde in. Jag fick order att båten skulle ligga kvar vid landningsbelysningen. Snart såg vi att DO 24:an körde ut för att söka efter det försvunna planet. DO 24:an cirklade runt på vattnet strax utanför Näsby Park-stranden. Avgasflammorna från de tre motorerna på tomgång såg spöklika ut. Jag hörde att den fick starttillstånd. I aktern på båten stod fänriken och jag vid styrbords reling. På ca 200 m avstånd såg vi DO 24:an som ännu inte lättat komma som synes rakt emot oss. Jag hörde fänriakens skånska röst: "Va fan skall han inte lätta". Efter några sekunder erfor vi ett dån och ett luftdrag rakt över båten. Sekunden innan klängde vi sida vid sida på styrbords reling halvvägs ut mot vattnet. Plötsligt försvann fänriken vid min sida. Inget plask hördes p g a motordånet, först när kärran passerat hörde jag honom ropa: "vad i helvete gör volontären". Jag hade inte knuffat honom i sjön. Vi hade båda varit beredda att hoppa. Han hängde antagligen längst ut och tappade taget i relingskanten. I villevallan trodde han att jag knuffat i honom. Jag såg min militära bana avslutad. En volontär som slängt en officer i sjön!! Båtstyraren, som var strakbent, linkade fram och med

förenade krafter drog vi fänriken ombord. Kör in, skrek han, och det var det enda han sa innan vi angjorde bryggan. Under tiden försökte jag kontakta F2 radio men misslyckades. Fänriken försvann mot hangar 81, medan vi låg kvar vid bryggan och väntade på order. Då upptäckte jag att radion saknade sprötantennen. Den hade troligen blåst av vid överflygningen. Med ny antenn fick jag order att åka ut till landningsbelysningen tills DO24:an landat.

Senare på kvällen fick jag order att medfölja vedettbåten, VB 19 som signalist. Vi skulle genomöka området där S 17 hade försvunnit. En ny spännande erfarenhet för en ung volontär. En gråmulen morgon därefter lade vi till i Sandhamn. Kontakten med F2 radio upprätthölls endast varje hel timma, p g a att båtens radiostation drog mycket ström från ackumulatören. Inga laddningsmöjligheter fanns på båten, utan detta fick ske på ett varv i Sandhamn.

Under fyra dagar avsöktes vattnen kring Sandhamn, Korsö, Grönskar och ner mot Almagrundet. Sökområdena styrdes från F2. Dess emellan tjänstgjorde jag som rorgångare. Flygplan från F1, F2, F8 och F11 svärmarde över oss. Inte en vrakspilla, inte en oljefläck hittades under dessa dagar. På fjärde dagen kom order att återgå till F2. Den försvunna S17 återfanns aldrig.



DO 24, som tecknaren såg den.

ARTUR KOMMER TILLBAKA

I förra numret av medlemstidningen fick vi ta del av *Artur Hedboms* skildring hur han som en flygintresserad yngling sökte som volontär på F2 1937. Ett felaktigt genomfört synprov grusade dock hans planer. *Artur* skulle dock komma tillbaka, en återkomst som han nu ger oss en skildring av.

Red



Artur Hedbom

1941, fyra år efter mitt misslyckade försök att få volontäransättning vid F2, fick jag anställning som furir i trupptjänst vid detta förband.

Mellan de båda tillfällena hade det hänt en del. Min önskan att få någon typ av motorutbildning kvarstod. Jag sökte därför som volontär i mekanikertjänst vid under uppsättning varande F8 i Barkarby. Genom en rekryteringsbyrå i Stockholm sökte jag också till ett motoriserat arméförband. Det uppgavs att närmaste sådant förband med lediga platser fanns i Falun., dit jag kallades för anställningsprov. Vid inställelsen visade det sig, att förbandet, Kungl Dalaregementet (I 13), var ett rent infan-

teriförband. Det enda motorfordon som fanns var en lastbil för transport av sopor och tyngre materiel vid övningar.

F8 dröjde med sitt svar och på en svår arbetslöshet kändes det tryggt att genomgå den underbefälsutbildning som erbjöds. Ett treårigt anställningskontrakt undertecknades.

Senare på hösten hälsades jag välkommen till F8 för anställningsprov, men nu var det för sent. Adjö till alla drömmar om teknisk utbildning.

I 1936 års försvarsbeslut angavs, att Flygvapnet skulle utbyggas kraftigt för att 1942-43 omfatta sju flottiljer.

Efter den förstärkta försvarsberedskapen 1939 kom ytterligare utbyggnadsdirektiv. Flera flottiljer, ökad personaltillgång, anskaffning av modern materiel och intensifierad flygverksamhet.

En ny yrkesgren för underofficerare och underbefäl, "Trupputbildare och expeditionspersonal", infördes för att avlasta övrig personal från den alltmer omfattande markstridsutbildningen. Innan Flygvapnet hunnit utbilda egen personal i denna yrkesgren tilläts att rekrytering fick ske från armén.

Inför utsikten att komma närmare hemorten och för de bättre befodringsutsikterna sökte jag till F2. Efter kontraktstidens utgång vid I 13 fick jag övergå till F2 som furir 1 november 1941.

Det var ett helt nytt F2 som mötte mig då jag inställde mig till den nya tjänsten.

Redan 1936 hade kronan inköpt ett dubbelt så stort markområde för utbyggnad enl nya försvarsbeslutet. 1938 byggdes och togs i anspråk kasernerna 21 och 22,

värmecentral med badinrättning, matsal, marketenteri och personalmässar, intendenturförråd, sjukhus och vaktlokal.

Logementsfartyget Göta behövdes inte längre och hade avgått till örlogsvarvet i Stockholm 30/6 1938.

Under 1939 hade torpedflygplanen T2 (He 115) och 1940 spaningsflygplanen S12 (He 114) anskaffats. Härmed uppstod nya anspråk på hangarer och verkstadsbyggnader. Hangar 82, flygverkstaden, nytt flygförråd och en stor betongplatta byggdes.

Samtidigt med mig anställdes furir Olof Edfeldt som trupputbildare och Carl-Erik Stüff som sjukvårdsfurir.

Av vakten vid Hägernäsgrinden, post nr 2, hänvisades vi till 21. depådivisionens expedition, där vi hälsades välkomna av divisionschefen kapten *Birger Lagerström*.

21. depådivisionen var en stor organisationsenhet. Här skedde in- och avmönstring av den beredskapsinkallade personalen både vid F2 depå och beredskapsförbanden vid Gålö, Horsfjärden, Västervik, Kariskrona, Hindås och Göteborg. Härutöver genomfördes allmänmilitär utbildning och anställning av F2:s underbefäl.

Alla dessa uppgifter krävde en stor stabsorganisation med många underenheter av vilka kan nämnas: personal-, kassa-, ransoneringskort-, skriv- och post-, permissions- och tjänstledighetsdetaljer. Bemanningen bestod av civilanställda, inkallade underofficerare och underbefäl, sammanlagt ca 15 personer. Över hela stabsorganisationen förde fanjunkare Elis *Johan Litiänien* ett fast befäl.

Den frivilligt inkallade värnplik-

tige furiren *Strand* avdelades för att biträda oss vid uthämtning av utrustning, ordnande av förläggning i furirrum samt att introducera oss på flottiljen.

Vi fick uniformsutrustning i intendenturförådet där *S O Karlsson* var chef över förrådspersonal, skraddare och sömmerskor. Doktor *Sundström* konstaterade att vi var friska och syster *Anna Ejegård* tog hand om våra sjukhandlingar.

Efter att ha tagit ut vapen var det dags för anmälan hos flottiljchefen, överstelöjtnant *Herman Sundin*. Han uttalade sin glädje över personalförstärkningen och hälsade oss välkomna till F2. Vid besök på de olika stabsavdelningarna fick vi bekanta oss med bl a majoren *Schultzberg* och hedersbefordrade löjtnanten *Dolk* på mobiliseringsavdelningen. En annan hedersbefordrad underofficer var chefen för flottiljkassan, löjtnant *Cassel*.

Det fanns redan några furirer engagerade i trupptjänst före oss. *Carl Flodin* var den äldste och frivilligt inkallad. Han hade varit furir vid A 1 på 20-talet. Han var specialist på den moderna 20 mm automatluftvärnskanonen m/41 och på 8 mm luftvärns-kulspruta m/36. Vidare fanns överstatsanställda furiren *Andersson*, f d flottan och f d polismannen *Ahlberg*, ursprungligen furir vid I 1.

Efter hand anställdes flera f d arméfurirer i trupptjänst. *Johansson* (Lapp-Johan), *Runzell*, *Tendler*, *Brodén*, *Karlsson* (*Zerpe*), *Bengtsson Wallner* m fl.

Trupputbildarna, rekryterade från armén, mottogs med blandade känslor av F2:s underbefäl i övriga yrkesgrenar. Dels för att de trängde in i de noga bevakade inbördes tjänsteställningarna

och dels ansågs utgöra konkurrens till flygförar- och underofficersutbildning. Härvid förbisåg man, att de olika utbildningarna hade flerdubblats nu i krigshotade tider och förbandsuppbygget.

Vi smälte dock snart ihop med de gamla yrkesgrenarnas personal och lärde oss att känna varandras uppgifter. Den gemensamma fackliga tillhörigheten bidrog till en blivande gemensamhetskänsla.

Efter alla förberedelser var det nu dags att träda i tjänst på trupp. Första uppgiften blev, att som plutonchefer och med korpraler som gruppchefer, leda markstridsutbildningen av årets rekryter.

Chef för rekrytutbildningen var en officer som på grund av andra arbetsuppgifter sällan visade sig. Hans biträdande chef, fanjunkaren *N O Andersson* (*Gregerfalk*), ledde med hand den överordnande ledningen. Han var ett ovärderligt stöd för oss nykomlingar.

På grund av att många av de äldre officerarna och underofficerna kommit från marinen, hade organisationen fortfarande en marin prägel. Nu gällde det att sätta sig in i de marinbetonade rutinerna som tillämpades vid F2, både vad gällde befälsföring och språkbruk. Man använde arméns gamla exercisreglemente med ty åtföljande truppförmåner och äldre kommandon blandade med rena marininslag. Det var det sista året som värnpliktiga utbildades på 6,5 mm karbin med bajonett. Kulsprutepistol m 37/39 tillfördes F2 först 1942.

I logementen var det noga med städning och ordning men på ett tillvägagångssätt som ombord på ett fartyg. Skåp och sängar

flyttades en gång i veckan ut från "skotten" så att man skulle komma åt med levangen, skrubba och vaska hela "durken". Sängarna kallades kojor och de skulle vara rätt "stuvade och beslagna".

Om någon av de högre inspekterade utbildningen gällde det att ha gett de rätta F2-sederna för att undvika en skarp tillrättavisning.

Generallöjtnant *Torsten Friis* var fortfarande chef för Flygvapnet och han tillät F2 ha kvar sina marinrutiner för att underlätta samarbetet med Flottan. Fr o m 1942, då *Nordenskiöld* tillträdde som chef, fick F2 övergå till de mera enhetliga regler som gällde inom Flygvapnet i övrigt.

Min anställning vid F2 varade till 1. Juni 1949 då flottiljen blev flygkår med huvudsaklig inriktning för utbildningsverksamhet. Jag omplacaderades då till andra uppgifter inom Flygvapnet som varade fram till min pension 30/9 1979.

De sju och halvt år som jag tjänstgjorde vid F2 har lämnat många goda och oförglömliga minnen från den unika, gamla F2-tiden.

Artur Hedbom

Finska vinterkriget 1939-40

Frivilligflottiljen F19 Kadett *John Sjöqvists* Minnesfond.

Den 30 november överskred ryska trupper den finska gränsen, det s k vinterkriget var ett faktum. Reaktionen i Sverige för Finland blev mycket stark. Många var de svenskar, som under mottot "Fin-

Forts. sida 15

Revytidningen Flygfisken

Lokalrevy i 23 tablåer
framförd på F2 8/5
1943

Referat i
tidningen

Flyg

Det lilla Roslagståget, som bl a för fram till Hågernäs och F2, rymde när det vid halv sjutiden lördagen den 8. maj ångade iväg från Stockholm Ö en ovanlig passagerarmängd - flygare med damer. Det var F2 som bjöd på revy med dans.

Det låter pretentiöst, men flottiljens förmågor i olika grader svarade för att ingen behövde spara på sina pretentioner. Vår tillfälliga kollega, *Revytidningen Flygfisken*, visade sig vara en tidning som varken saknade goda medarbetare eller melodisida. En tjock tidning var det också - två timmars lästid inklusive annonser. Kanske skulle det inte skadat om chefredaktören, *C Boström*, låtit en del "gods" hamna i papperskorgen t ex sådant som korpral *Granbergs* slaskspaltbetonade "Ja, tänk så nära det va." Men som helhet betraktad var revyn trevlig.

Tidningens tryckfelsnisse, vpl *Jansson*, glänste med sitt obesvarade scenuppträdande. "*Vår lilla mäss*" hette en av hans uppskattade artiklar, som bl a varnade för köbildning på markan. Man skulle i fortsättningen sätta upp varningssignalen "*kopp över fat*" när det var fullt, tyckte han. Viggans, d v s Viggbyholms, alla militära omöjligheter fick sig som väntat, trots skoransoneringen, en känga här och där. Chefredaktören *Boström* recenserade dråpligt ett barnmorske föredrag nere i byn. Barnen delades in i flaskbarn och dibarn

Vilka av flottiljens officerare som räknades till de förra eller de senare låter vi här vara en militär hemlighet.

En eloge ger vi till de enkla men fyndiga kulisserna, utförda av *O Måving*.



8/5-43

På parkett satt flottiljens officerskår med överstelöjtnant *Sundin* och maka i spetsen och applåderade flitigt *Flygfisken*. Efter föreställningen dansades det allmänt i Roslagens famn, officerare och underofficerare i sina mässar och manskapet i gymnastiksalen.

Följande inträffade 56 år senare.

När redaktören sitter och läser ovanstående referat ringer telefonen. Det är *Ivan Geidnert* som är på tråden. Han talade om att han fått en förfrågan från en kamrat i Kramfors, *Kristian* (i referatet med *C*) *Boström*, om

han trodde att kamratföreningen skulle vara intresserad av underlaget till en revy som framfördes på F2 1943.

Givetvis var föreningen intresserad, vilket resulterat i att vi nu har tillgång till hela underlaget till *Revytidningen Flygfisken*.

Så här gick det till.

Kristian ger här några minnesbilder över tillkomsten och genomförandet av revyn.:

"Vi var några stycken som satt under takåsen i kanslihuset och knåpade ihop en massa texter om flygarlivet och om livet på F2 och dess personal. En del texter blev nog lite för satiriska och kom så småningom under majoren *Schultzbergs* argusögon.

En av mina flygarkompisar, *Sven-Olof d' Adelly*, kom på ett ganska tidigt stadium in bland oss revymakare och han var nog den som kläckte idén till den slutliga utformningen av revyn. Hans far var visst något tongivande inom teatervärlden i Stockholm.

Revyn genomfördes i gymnastiksalen, där vi byggt upp en scen. Vi hade en egen orkester under ledning av *Willy Hintz*. Det var ganska många som var involverade i föreställningen, bl a tre grabbar som dansade balett. iförda bastkjolar och behån lånade av husmor.

Det blev en mycket bejublade föreställning. Innan revyn fick framföras hade den granskats av majoren *Schultzberg*, så att vi inte skulle trampa alltför hårt på vissa tår.

Efter föreställningen blev det dans och en mycket trevlig samvaro, som jag tror att många ännu i livet varande flygsoldater med glädje minns.

Kristian Boström



*Planerad bebyggelse
Inom gamla F2-området*



Det är nu snart 25 år sedan F2 nedläggning. Frånsett ett visst förfall har inte mycket förändrats inom området. Några byggnader: tjänstebostadsvillan, snickarverkstaden och "kubikenborg" finns inte längre. Nybyggnation för olika ändamål har skett i anslutning till skolhuset och flygverkstaden. Vid flera tillfällen under de gångna åren har rykten cirkulerat om att nybyggnation av bostäder och lokaler var aktuell. Nu tycks sådana planer ha fått en mera definitiv utformning i form av en detaljplan för området.

I huvudsak kan planens innehåll beskrivas på följande sätt:

- 610 lägenheter byggs i flerfamiljshus. Punkt- och lamellhus med max 5 våningar.
- 23 200 kvm lokaler byggs för olika verksamheter.
- En målsättning är att värdefull befintlig bebyggelse och vegetation skall bevaras.
- Stora öppna gräsytor bevaras och kontakten med vattnet förstärks.

beräknad till 2. halvåret 2002.

Av befintliga byggnader som kommer att sparas och få funktioner i området kan nämnas:

- Kanslihuset
- Officersmässen (Sjövillan)
- Gymnastiksalen



Tre byggnader som inte längre finns kvar: Tjänstebostadsvillan, snickarverkstaden (en gång lektionssal), kubikenborg (en gång radiostation.)

- Vattentornet
- Hangar 81
- Matsalen
- Kasernerna 8, 23 och 24
- Flygförrådet

Minnesstenen kommer att flyttas från sin nu ganska utsatta plats. Flera förslag föreligger. Kamratföreningens önskemål är att stenen får sin placering på områdets sydöstra udde.

Det var här en gång den första bryggan byggdes för att ge logementsfartyget Freja landkontakt.

På omslagets sista sida finns en karta utvisande den planerade bebyggelsen. *Red*

Byggstart av en första etapp är

Forts. Bok-nytt

Hägernäs och F2 är historiska begrepp. Närheten till Stockholm vid Stora Värtans förlängning norrut har gjort området intressant både för fredlig bebyggelse och försvar så länge man kan minnas.

Få flottiljer är så legendomspunna som F2. Alla de kända flygarnamnen Albin Ahrenberg, Arvid Flory, Egmont Tornberg, Herman Sundin, Torsten Rapp, Hugo Svenow, ja t o m Charles Lindberg passerar revy när man läser F2-boken. Flygplanen inte att förglömma. De gamla Han-

sorna, T2-orna, S12-erna W34-ambulansen och Saab-S17 med flera.

Författaren, Eric Jarneberg, märkligt nog kustartillerist utan F2-förflutet, har skrivit en insiktsfull och bra bok, inte utan humor, omsorgsfullt och varligt har han plockat fram allt av värde som timat under flottiljens och kårens 55-åriga historia. Det är få böcker som beskriver flottilmilitärernas relationer till samhället och vice versa så bra som denna flottiljbok."

Har Du boken? Om inte, Köp den!! Ditt medlemspris är 60 kr

Beställning kan ske genom insättning av kr 95 (60+porto 35) på pg 288218-1.

Boken kommer även att finnas till försäljning vid årsmötet.

S 9 Hawker Ospery och flygplankryssaren Gotland.

En ny bok med F2 anknytning av Mikael Forslund.

Ännu Flera Flygarehistorier Nisse Brunos tredje bok, nu i pocketformat.

Informationsblad bifogas detta utskick.

Red

Forts. **Finska vinterkriget** lands sak är vår", som frivilliga kämpade på finnarnas sida.

Den 14 december gav regeringen tillstånd till att ett frivilligt flygförband fick organiseras för att verka i Finland. Förbandet skulle komma att bestå av flottilstab, jaktdivision och en lätt bombgrupp. Flottiljen fick beteckningen F19 och dess chef var dåvarande majoren **Hugo Beckhammar**.

Av de 19 flygplan som var i tjänst förlorades sex. Tre svenskar omkom. En av dessa var fänriken **John Sjöqvist**. Den 23 januari utkämpades en luftstrid över Märkäjärvi i norra Finland., varvid jaktpiloten **Sjöqvist** förolyckades. Till hans minne donerade hans föräldrar en fond, **Kadett John Sjöqvists minnesfond**, till Flygvapnet. Medel ur fonden används som stipendium till särskilt förtjänta flyg-officerskadetter. För att detta i fortsättningen skall kunna ske, måste fonden förstärkas.

Veteranerna, som tillhörde F19, med f d överste I Ian Iacobi som talesman, vädjar därför om ekonomisk hjälp.

Donerade medel kan sättas in på **Militärhögskolans i Halmstad**

postgiro 31 31 74-5. Märk talongen "F19" och "givarens namn".

Red

Forts. **En strålande!**

digare skådats i Sverige.

Jag hoppas att hans intensioner skall gå i uppfyllelse . Med hjälp av alla de goda krafter som han har att tillgå bland F16 personal, bör det vara möjligt.

Christer Olofsson presenterade sedan Arméns trumkår. Kåren var nybildad och gjorde här sitt första framträdande inför publik. Ledare är **Tommy Törner**, som berättade att han började sin bana inom musikkåren på F16 1966.

Det blev en fantastisk musik- och underhållningsupplevelse med entusiastiska musiker och en entusiastisk publik. Vi fick uppleva en härlig show med både musik, "dans", körsång samt ljusspel. Efter stående ovationer fick vi ett extranummer som var lika uppskattat.

Så var den "annorlunda" halvårsgenomgången slut. **Tommy Pålsson** tackade de medverkande och avslutade genomgången. Efter lunchen, som sedan följde, samlades kamratföreningsrepresentanterna för en kortare genomgång ang bl a ekonomi och andra för föreningarna intressanta uppgifter.

När vi lämnade flottiljen kände vi oss glada och tacksamma över att en ny trend hade introducerats i de genomgångar, som vi "gamlingar" längre tillbaka betraktat som tröttsamma och tråkiga.

Carl-Axel Åkergren





Karta utvisande den planerade bebyggelsen inom gamla F2-området (Södra Hägernäs)

