

**MARINFLYGAREN**  
ORGAN FÖR KUNGL. ROSLAGENS FLYGFLOTILJS KAMRATTFÖRENING

Maj 2007

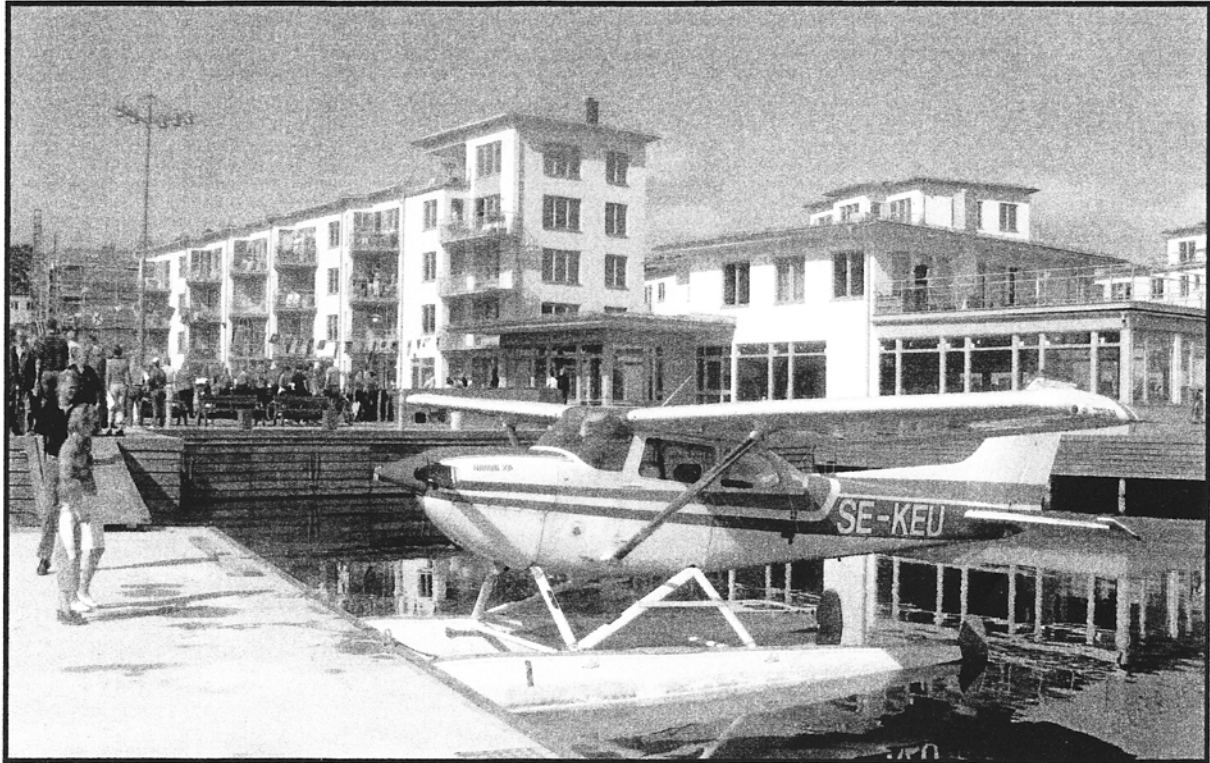


Foto K Jörgne



## F2-områdets omvandling

Omvandlingen av F2-området, en gång ansett som ett av Flygvapnets finaste förläggingsområde, till ett vackert och mycket populärt bostadsområde har nu kommit långt.

Under senaste året har de gamla byggnaderna i form av kasernerna 21 och 22, marketenteriet och underofficersmässen fått lämna plats för nya byggetapper.

I augusti förra året var tiden inne, att inviga det s k Catalinatorget. Torget ligger centralt nere vid vikens strand. Invigningstalet hölls av dåvarande kommunalrådet *Filippa Reinfeldt*, som bl a gav F2-tiden ett kort, men positivt, omnämmande. I anslutning till torget och vattnet kommer en restaurang att öppnas. Det är styrelsens förhoppning, att vi där skall kunna intaga vår årsmiddag i slutet av maj.

Omslagets övre bild visar Catalinatorget med restaurangen längst till höger. Den nedre bilden är tagen på samma plats 60 år tidigare. (1947) Avvecklingen av F2:s militära flygverksamhet pågår. Flygplanen på bilden, tre He 115 T2 samt en Do 24, skall snart utsättas för skrotfirmans hårda behandling. En T2:a kom att ingå i flygräddningen och klara sig kvar till 1952, då den gör en sista insats i sökningen efter den försvunna DC-3:an. Tänk om, den idag funnits på vårt Flygvapenmuseum!

Red



*Filippa Reinfeldt* invigningstalar



### 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

### Iredaktionen

*Sture Remberger*

Södervägen 10 3 tr

183 69 Täby

Tfn. 08-732 37 16

## INNEHÅLL

|   | Sida  |
|---|-------|
| Ordföranden har ordet. Nya medlemmar.                                   |       |
| Kamrater som lämnat oss .....   | 3     |
| Händelser under det gångna verksamhetsåret.                             |       |
| Årsmöte med årsmiddag .....   | 4     |
| Årets utflykt. Novemberträffen .....                                    | 5     |
| Hägerås gård .....  | 6     |
| En F2-profil .....  | 7     |
| F2-minnen på frukostmenyn .....   | 8     |
| Karlskrona flygstation somrarna 1919, 1920.                             |       |
| En i dubbel bemärkelse mörk natt .....                                  | 9     |
| När radarn tog en plats i F2:s verksamhet .....                         | 10-11 |
| En tågresa med Roslagsexpressen till Hägerås i slutet av 40-talet ..... | 12    |
| "Jagaro lyckan" 1941 .....  | 13-14 |
| Forts: När radarn ... och En F2-profil.....                             |       |
| Ett gott skratt förlänger .....   | 15    |

Bilderna. Där inget annat anges är bilderna hämtade ur Kamratföreningens bildsamling.

## ORDFÖRANDEN HAR ORDET



**H**ur gammal kan en Kamratförening bli, vars förband lades ner för 33 år sedan? Detta är en fråga, som för oss i styrelsen blir alltmer aktuell.

Av naturliga skäl börjar nu medelå-

dern bli hög, både vad gäller föreningsmedlemmar som styrelseledamöter. Detta har under senare år bidragit till sjunkande medlemsantal och mindre deltagande i föreningens aktiviteter.

Vad angår hög medelålder, gäller detta som sagt även styrelsens medlemmar. Några har passerat de 80 och flera står på tur. Försök till förnygring har gjorts utan större framgång, varför nuvarande ledamöter varit verksamma under lång tid. Själv har jag nu innehaft ordförandeposten i 18 år.

Styrelsen hade en gång målsättningen, att driva föreningen till dess 60-årsjubileum 2004, vilket genomfördes. I dag gäller en ny målsättning, vi skall kunna fira vårt 65-årsjubileum 2009. Ska föreningen kunna bestå efter detta krävs, att nya krafter engagerar sig i styrelsearbetet. Är Du intresserad av att bli en sådan kraft, är Du välkommen att kontakta mig.

Frågan beträffande föreningens fortlevnad kommer att tas upp vid årsmötet i slutet av maj.

En god kontakt med Täby Hembygdsförening har etablerats. Utbyten av bilder och texter kan nu ske med enbart angivande av ursprung.

Vid en kommande nedläggning är Hembygdsföreningen positiv till att ta över

vår omfattande fotosamling. Detta är i linje med upphovsmannens, Egon Olsons, önskemål. Förhoppningar finns också om, att Hembygdsföreningen skall komma att ta över ansvaret för minnesstenens vård.

Bostadsbyggnationen inom gamla F2-området fortsätter med full kraft. I augusti förra året invigdes det s k Catalinatorget av dåvarande kommunalrådet **Filippa Reinfeldt**. I anslutning till torget kommer en restaurang att öppnas i slutet av mars. Kontakt har tagits med den blivande krögaren och förutsättningar finns, att vi hos honom skall kunna bli serverade den kommande årsmiddagen.

Det är också vår förhoppning, att restaurangen genom namn och inredningsdetaljer ska kunna påminna om verksamheten i området under gångna tider.



*Under det gångna året har styrelsen haft nöjet att hälsa nedanstående medlemmar välkomna i föreningen:*

Thomas Betts

Tomas Carlsson

Ingalill Eriksson

Rune Friden

Thomas Malmberg

*Kamrater, som lämnat oss:*



Ulla-Britt Blad

P-E Grindborg

Lars Hedblom

Erik Jansson

Bertil Jägberg

Roland L'Estrade

Lennart Lizell

Inge Svensson

## HÄNDELSE UNDER DET GÅNGNA VERKSAMHETSÅRET

### ÅRSMÖTE MED ÅRSMIDDAG



En del av de församlade med de nya husen i Hägernäs strand i bakgrunden



Ordföranden, William Sivebro, leder minnesstunden flankerad av Eric Tendler t v och Paul Eriksson t h.

Föreningens 62:a årsmöte avhölls, med viss avvikelse från vad stadgarna föreskriver, lördagen den 20:de maj.

Denna gång kunde vi, för första



Våren hälsas välkommen med "Den blomstertid ....."

gång efter minnesstenens flyttning, samlas på den nya platsen och där genomföra den traditionella minnesstunden. Stenen står nu i nära anslutning till Hägernäsvikens vatten och det då nyligen invigda Catalinatorget. Vackert väder, som brukligt, gynnade de många församlade.

Efter samlingen vid minnesstenen förflyttning till kommunal-

husrestaurangen i Roslags Näsby för årsmöte och årsmiddag. Till årsmötet kunde ordföranden William Sivebro hälsa ett 50-tal medlemmar välkomna.

Att notera från mötesförhandlingarna:

- Revisorernas berättelse innehöll inga anmärkningar mot styrelsens sätt att sköta föreningens ekonomi. Ansvarsfrihet beviljades.
- Kassören kunde redogöra för en god och stabil ekonomi.
- Valen resulterade genomgående av omval för ledamöter och suppleanter, vars mandattider gått ut.
- Beslutades om oförändrad årsavgift, 60 kr

När William så tackat för visat intresse och med ett klubbslag förklarat årsmötet 2006 avslutat, var det dags att ta plats vid det fint dukade middagsbordet. Middagen präglades, som vanligt av god mat och dryck med inslag av vacker sång, en del historier från gångna tider, under god stämning. I Kerstins bar kunde en del stärkande drycker inhandlas. Det



En betraktelse av Paul Eriksson över minnesstenens text

blev också så småningom möjlighet, att till tonerna från vår eminente dragspelar, Lennart Blom, bedriva vissa rörelseaktiviteter på dansgolvet. *Red*



En skönsjungande trio. hedersmedlemmen Stig Nylow flankerad av Rigmor Paulsson t v och Majvi Lindbergh t h.

Foton på denna sida. K Jörgen

## ÅRETS UTFLYKT

Vår traditionella sensommarutflykt utgjordes denna gång av en kombinerad båt - och bussutflykt med lunch.

På förmiddagen, lördagen den 13 september, samlades ett 40-tal deltagare på Strömkajen i Stockholm, där vi gick ombord på en av de vita Waxholmsbåtarna.

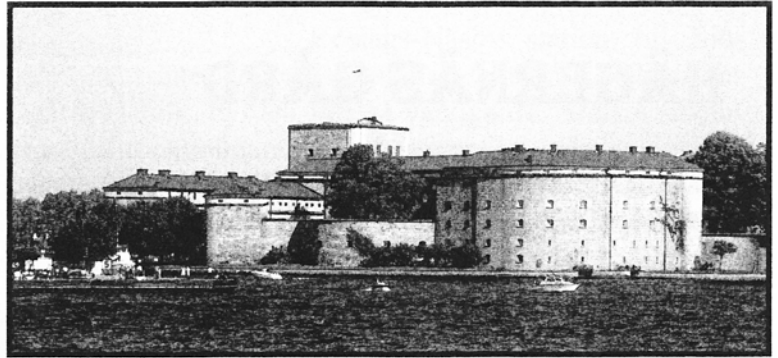
Vädret under den gångna sommaren hade varit soligt och varmt och även denna dag präglades i hög grad av samma vädertyp.

När båten kastat loss, sattes kursen mot Vaxholm och Kastellet, vilket var vårt resmål denna dag. Efter att på vägen lagt till vid några bryggor, närmade vi oss så det mäktiga Kastellet. En gång uppfört för att vara ett lås för infarten mot huvudstaden. Vid tillägningen möttes vi av ljuva skärgårdstoner från våra trogna dragspelare, **Lennart Blom** och **Lars Eriksson**. Detta var för alla en angenäm överraskning iscensatt av klubbmästare **Kerstin**.

En kort promenad förde oss sedan till den väntande lunchen i ett av de djupa valven. Under god stämning, till vilken våra musikanter i hög grad bidrog med sin sång och musik, intog vi en god lunch med anknytning till den skärgårdsmiljö vi befann oss i.

Efter lunchen blev det tid för en promenad i den historiska miljön, innan båten tog oss över till Vaxholm och en väntande buss. Efter ett stopp i Täby fortsatte, bussen till Stockholm. I och med detta kunde ytterligare en trevlig utflykt läggas till handlingarna.

*Red*



Klart att angöra Kastellet.

Foto. K. Jörgne



Dragspelsmusik mes skärgårdsanknytning möter oss vid landstigningen.

Foto. T Armandsson



Lunchen smakar bra efter sjöturen.

Foto. T Armandsson

## NOVEMBERTRÄFFEN



William Sivebro, Anders Nyrenius, Lennart Norrbom och Gunnar Söderberg minns tiden vid Kasm.

Foto. K Jörgne

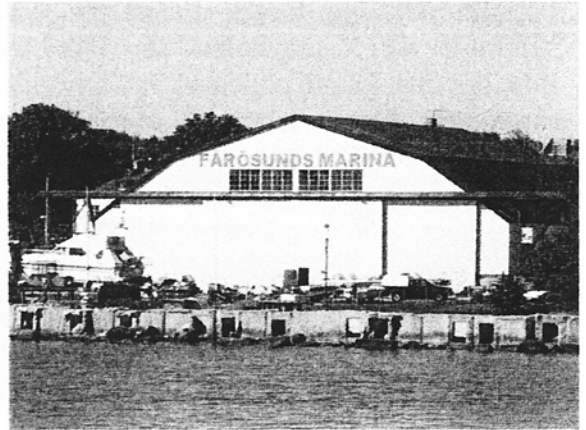
Torsdagen den 13 november skedde samling till årets sista sammankomst, **Novemberträffen**. Platsen var som vanligt Kommunalhusrestaurangen. Veckodagen innebar, att vi serverades ärtsoppa, pannkaka och för dem som så önskade varm punsch.

Tidigare träffar med föredrag hade visat sig, bl a beroende på akustiska problem, inte varit helt lyckade. Målsättningen var därför, att träffen denna gång enbart skulle bygga på trevlig samvaro som skulle väcka till liv minnen och mer eller mindre fantastiska historier från en svunnen F2-tid. Något som i hög grad blev fallet. **Lennart Norrbom**, en gång elev på KASM (Kadett och aspirantskolan), visade bilder från sin tid på skolan.

*Red*

## F2 minnen på frukostmenyn

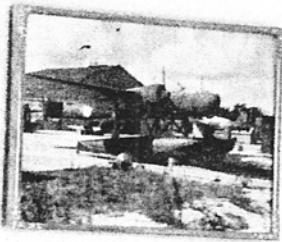
Juni 2006 semestercyklade jag och en släkting från Visby till Fårö. Vi tog det härligt lugnt, vilket bl a innebar en hotellövernattnig på Fårösunds Marina & Hotell. Som framgår av namnet driver ägaren även marinan, vilken använder F2 gamla hangar. Den är numera renoverad och får då och då besök av flygintresserade. Frukost ingick i login och den intogs på Fårösunds Grill & Café strax intill. På väg till toiletten där fann jag i ett inre rum en minneshörna med



bilder från F2 och F1 verksamhet i Fårösund 1946. ”By-linen” anger att dessa foton är kopierade av Gert Martinssons fotografier. Trolig fotograf är Gustaf Persson. Någon som vet?

Motorn på flygplanet 1946  
Fotografen P. S. Sjögren

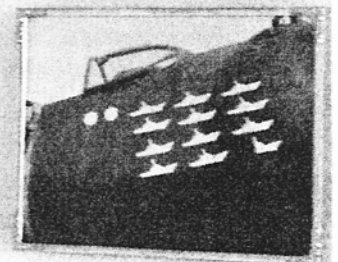
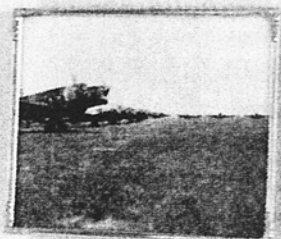
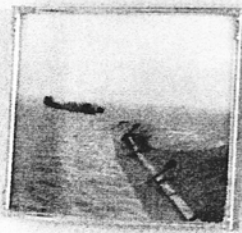
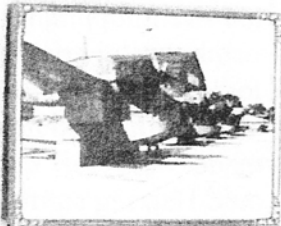
Bombflygplan av typen ”B 2”



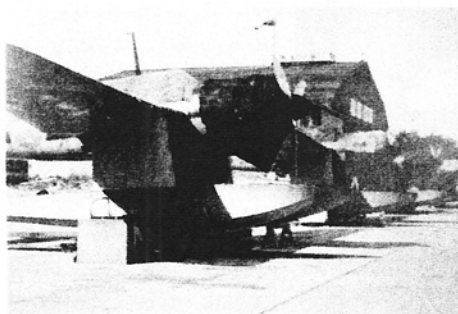
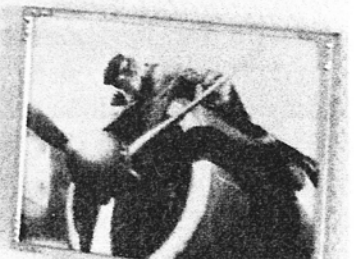
SINKE FLYGFÄLT ÖVERNO 1946

Bombflygplan av typen ”B 2”

Dessa foton är kopierade av Gert Martinssons för  
Dolig fotograf är Gustaf Persson.



Öppningsfält av typen ”B 2”



Bunge-lägrat är idag vandrarhem och flygfältet, numera privatägt, stoltserar med en högst ovanlig varningsskylt för lågt flygande flyplan, nämligen en rote J 35 Draken. Fast den har nog inte startat här på Bunge.-fältet. Eller har det hänt? Någon som vet?



## KARLSKRONA FLYGSTATION SOMRARN 1919 OCH 1920

Nedtecknat av *Herman Sundin*



Efter vinterflygskolningen 1919 och 1920 ägde fortsatt flygutbildning rum vid Karlskrona flygstation under sommarhalvåret.

*Herman Sundin*

Från sommaren 1920 kan antecknas, att fallskärmsutbildning för första gången kom upp på programmet. Löjtnant **R Thörnblad**, vilken propagerade för fallskärmar av typen Heinecke och som utfört uppvisningshopp med densamma, hade fått tillstånd att demonstrera fallskärmen för såväl armé - som marinflyget. När Thörnblad inträffade i Karlskrona i mitten av september hade han sålunda kommit från Skillingaryd (?). där han instruerat ett där baserat arméflygförband. Härvid ägde också ett uthopp rum, utfört av löjtnant **Landegren** (utan tillstånd?).

Utbildningen i Karlskrona omfattade genomgång av fallskärmens konstruktion, instruktion rörande packning av skärmarna samt hur utsprång skulle verkställas.

Efter denna teoretiska orientering skulle utbildningen avslutas med uthopp. Tre elever anmälde sig villiga och uthoppen skulle äga rum onsdagen den 22 september. (En av dessa var nedtecknaren av dessa rader. Reds anm). De kom emellertid inte att genomföras planenligt. Fallskärmen för värnpliktige flygföraren **Gösta Andrés** (sedermera känd för sin flygning Stockholm - Kapstaden 1929) utvecklade sig

icke förrän något tiotal meter över vattenytan., varför utsprången för de två andra inställdes för dagen. Om någon klarhet till den försenade utlösningen framkom, minns jag ej.

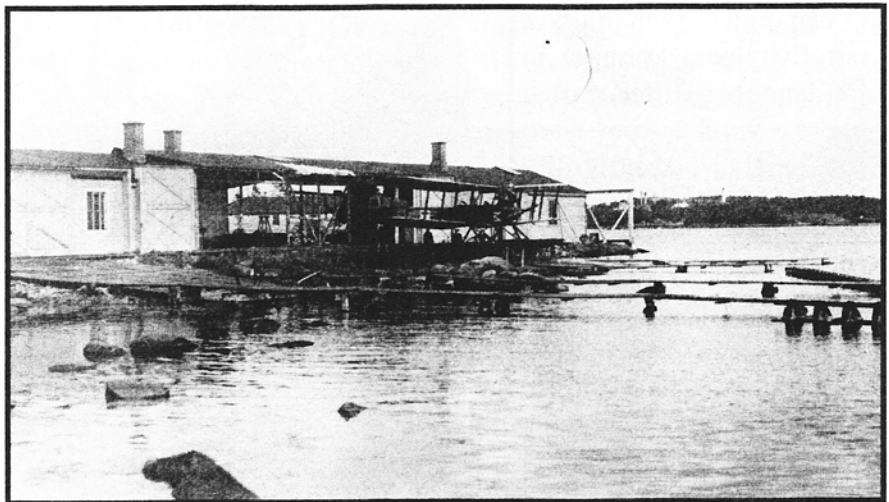
Fredagen den 25 september skedde de tre hoppen programenligt, om man bortser från en malör, som gjorde att *Albin Ahrenbergs* hopp försenades.

Ett referat i Karlskronatidningen hade följande rubriksättning:

**Nya lyckade fallskärms-  
hopp i Karlskrona.  
Tre af våra flygare göra ut-  
språng på fredagen.**

Skärmarna fungerade utmärkt. Stora människoskaror åsåg hoppen.

Red



Karlskrona flygstation. Bilden togs den 28 maj 1920. Flygplanet framför hangaren är en Friedrischafen levererad 1919. Av mekanikerna kallades flygplanet för "Fredriksson".



### EN I DUBBEL BEMÄRKELSE MÖRK NATT

Året är 1939. Inför hotet om ett nära förestående krig i Europa genomförs på olika platser i Sverige luftskyddsövningar med bl a kontroller av mörkläggnings. Den 10 mars genomförs en sådan övning i Karlskrona.

I övningen deltar ett flygplan S5C Hansa från F2. I besättningen ingår som förare furiren **C G Andersson** och som spanare löjtnanten **C H Arnesen**. En tredje man finns med i flygplanet, näm-

ligen redaktören vid Blekinge läns tidning *S Ekeram*.

I uppdraget ingick kontroll av mörkläggnings, vissa fyrar samt anfall mot marina fartyg i området.

Starten sker vid flygstationen på Stumholmen. Landningen är beräknad till kl 2115. Landningsbelysningen utgörs av tre sammanbundna och förankrade lysbojar med ett inbördes avstånd på ca 75 m. Några hundra meter i lä och till höger om landningszonen ligger pansarskeppen Gustaf V



Ett flygplan av typen S5C Hansa och Drottning Viktoria förankrade. Båda fartygen med ljus i för och akter men i övrigt mörklagda. Två prickar i landningszonen är försedda med lanternor.

Det råder djupt mörker när flygplanet kommer in för landning. Efter starten har en vindkantring skett som inneburit att lysbojlinjen vridit sig mot Gustaf V. Under landningsvarvet och inflygningen har antagligen besättningen förväxlat ljuset från en pricklanterna med akterljuset från Gustaf V. En korrigering till den tänkta landningsriktningen förde flygplanet rakt mot Gustaf V tripodmast, som träffades akterifrån. Flygplanet blev hängande i flottörerna.

Av haverikommissionens rapport framgår:

” Vid olyckan befinner sig löjtnant **von Arbin** i gunrummet. Han springer omedelbart upp på översta bryggan och ger order om att surra fast flygplanet. Med en säkerhetslina om livet klättrar han ned till flygplanet där han endast såg föraren, som först ej var vid medvetande. Han vaknade dock till och frågade då

var han befann sig och flera gånger efter spanaren. På fråga kunde han också uppge vilka befunnit sig ombord. Med hjälp av en sladd kunde **von Arbin** få föraren ur flygplanet och ner på däck. Spanaren och redaktören återfanns senare båda döda i flygplanet bakre del. Räddningsarbetet försvårades av att bensin och olja flöt ymnigt hela tiden.”

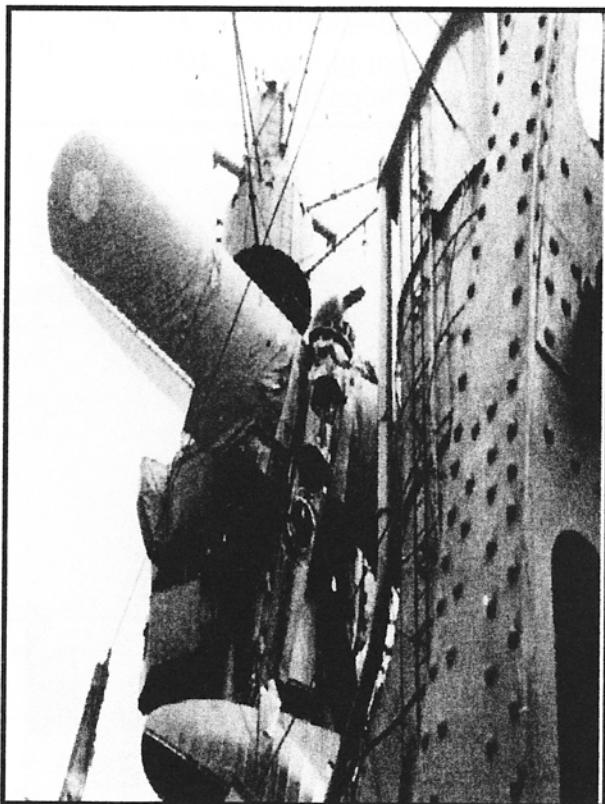


Bild via SFF bildarkiv

### Epilog

För visad rådighet och djärva insatser under räddningsarbetet belönades **von Arbin** och furiren vid F2 **E V Eriksson** med medaljen ”För berömliga gärningar” i guld.

Föraren, **C G Andersson**, repade sig från äventyret och var snart i luften igen. Det blev dock under en kort tid, för redan samma år försvann han och spanaren **E Nordenborg** under en flygning från Hårsfjärden till Västervik den 22 dec 1939. Flygplanet, en S9 Hawker Ospray, återfanns aldrig.

Red

## När RADARN tog en plats I F2:s verksamhet

Under andra världskriget hade ett nytt sätt att utnyttja radiovågor, RADAR, fått stor betydelse för krigets utgång. Ordet RADAR är en förkortning av ”Radio Detection And Ranging”, fritt översatt, ”upptäcka och avståndsmäta med hjälp av radio”. Som grund för nedanstående artikel i ämnet ligger bl a av **Egon Olson** efterlämnade anteckningar.

”Även i Sverige bedrevs under kriget forskning inom radarområdet. Denna forskning, i varje

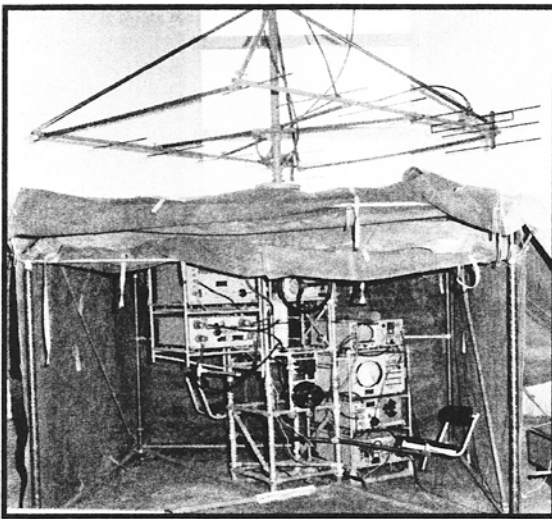
fall när det gällde luftbevakningsradar, avstannade när man i krigets slutskede kunde inköpa

lämpliga stationer från England. Stationerna fick beteckningen ER-IIIB. ER står för ekoradio, en benämning, som i Sverige användes från början.

Den nya utrustningen krävde utbildning av både operativ och teknisk personal. För detta ändamål startade på hösten 1947 sådan utbildning vid den nya **Flygvapnets radarskola (FRAS)**. Eftersom flygverksamheten vid F2 höll på att avvecklas, kunde man där erhålla lämpliga lokaler.



Preludierna till det hela, lär ha varit, att några koryfeer från FOA. Flygstaben och Flygförvaltningen i slutet av 1945, på en middag hos dåvarande major *Nittve* diskuterat behovet av utbildning av personal i "ekoradio-tjänst". Efter långa utredningar, var man som sagt, beredda att påbörja utbildningen hösten 1947. Skolans förste chef blev dåvarande majoren *Walter Hedberg*. Vid FRAS kom man att bedriva både operativ och teknisk utbildning för befäl och värnpliktiga.



Denna ER IIIB finns att beskåda på Flygvapenmuseum. Foto. Gunnar Söderberg

Någon skarp gräns mellan de båda utbildningarna fanns inte i början.

Den första utbildningen bedrevs på den radarstation som i Sverige fått beteckningen ER III B. Det var en engelsktillverkad station som kom till Sverige i slutet av kriget med de s k "kullagerbåtarna".

Stationen arbetade på relativt lång våglängd, 1,4 m, vilket innebar, att mätnoggrannheten speciellt i bäring, inte var den bästa. Antennen var en s k stackad YAGI, som kunde vridas runt antingen med motor eller för hand. Det fanns två indikatorer, ett PPI

för mätning av bäring och avstånd samt en A-indikator som gav avstånd och ekostyrka. Räckvidden var i bästa fall ca 10 mil. Radarn var en helt ny teknik i Sverige. Få människor hade sysslat med denna nya teknikgren. Det fanns inga läroböcker i ämnet. Från ambassader och beskickningar anlände via Flygstaben visst utbildningsunderlag till FRAS. Pionjärer på den tekniska sidan vid skolan var ingenjörerna *Rydberg, Lindell och Englund*.

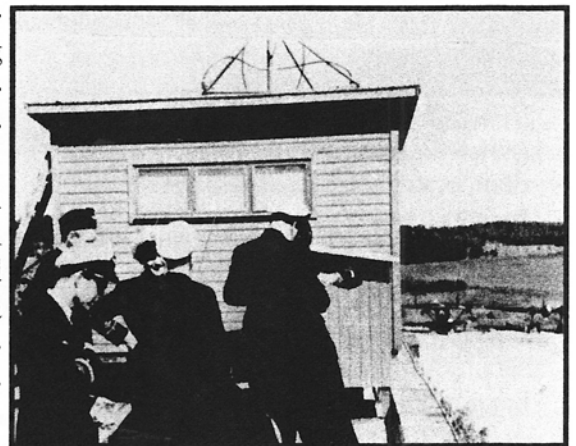
Dessa satte igång med att översätta det inkomna underlaget till svenska. Översättningarna mångfaldigades sedan med hjälp av spritduplicering. I slutet av 40-talet låg en ständig alkoholdimma i FRAS lokaler.

Själv kom jag i kontakt med ER III B 1948. Med hjälp av befintliga beskrivningar kunde jag lära mig stationen ganska bra.

Förutom att vara flygsignalist på dåvarande flygräddningen (FRÄD), blev jag då troppchef på F2:s radarstation, som var placerad på taket till hangar 81. Arbetet bestod främst i att starta och trimma stationen på morgonen innan ordergivningen på FRÄD, samt att hålla två värnpliktiga radarobservatörer vakna, vilket inte alltid var så lätt. Stationens uppgift var i första hand att biträda trafikledningen i samband med inflygningar, vilket fungerade ganska bra.

En liten episod från den tiden. En av radarobservatörerna jag hade var något av den tröttaste varelse som gick på denna jord. Han kunde konsten att somna, bara

han satte sig ner, utom när det var permission på gång, då blev det en otrolig fart på honom. Denna trötte man hade beredskap en söndag i början av 1948. Den söndag hände det sig, att ett trafikflygplan på väg från Oslo till Bromma förlorade strömförsörjningen ombord, vilket innebar utebliven radiokontakt med Bromma. Dagofficeren på F8 orienterades, vilken i sin tur informerade F2, där man lyckades få liv i den trötte soldaten. Han startade stationen och lyckades lokalisera flygplanet. Från F8 skickade man upp en Sk 16, som leddes till kontakt ovan moln och som sedan kunde lotsa till landning på



Personal från FRÄD i väntan på att få göra ett studiebesök på den nya stationen placerad på Hangar 81:s tak.

Bromma.

Den tillförordnade chefen för F2, major *Weidling*, solade sig länge över der beröm han fick för att ha så "vakna" och duktiga värnpliktiga på sitt förband.

En annan värnpliktig som jag fick mig tilldelad kom från Tumba, hette *Sven* i förnamn och *Johnansson* i efternamn. Han blev det bara fart på när det gällde fotboll och ishockey.

1949 tillfördes Flygvapnet en ny radarutrustning med beteckningen PJ-21, vilket innebar krav på utökad utbildningskapacitet vid

## EN TÅGRESA MED ROSLAGSEXPRESSIONEN TILL HÄGERNÄS I SLUTET AV 40-TALET

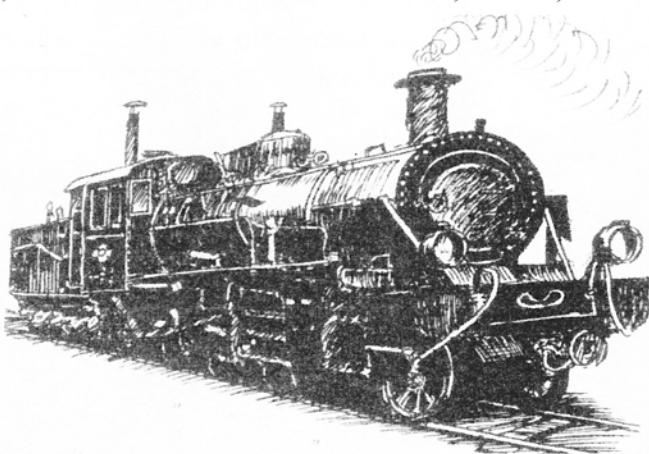
Okänd författare

Få järnvägssträckor är mera välbekanta för de flesta F2:are än den, mellan Östra och Hägernäs. Många har rest den hundratal och kanske tusentals gånger, men hur många skulle vilja åtaga sig, att som ciceroner peka ut vad man ser från kupéfönstret. Jag misstänker, att de flesta skulle gå bet på åtskilliga frågor och gör därför sällskap med ett gäng som en morgon fick sig en lektion av en kunnig kamrat,

Vi sätter oss alltså i sista vagnen i ett av morgontågen, fylld av F2:are. Sömnen är god och störs endast när tåget satt sig igång av dem, som i sista stund lyckats kasta sig upp och högljutt konstaterar att "det var nära burken". Men när expressten hunnit en bit ut på bangården störs sömnen definitivt av honom, som lovat att vara vår ciceron under färden.

"Att det där är en sopsstation, det begriper ni utan vidare, men att byggnaden ovanför är Stockholms epidemisjukhus, kanske ni inte vet. Inte heller att byggnaderna till höger tillhör Ingenjörsvetenskapsakademins försökslaboratorier. Skogen intill utgör en del av Djurgården och ett stycke in ligger den för gamla stockholmarna så välbekanta Ugglevikskällaren. Järnvägen vi just nu åker över förbinder Värtan med Norra stationen. Stationen t v heter Albano. De många tegelstenshusen vid sidan av landsvägen är Vetrinärhögskolan, där djurläkarna

får sin utbildning och alla sorters djur får "lasarettsvård". Nedanför ligger Brunnsviken och på andra sidan Hagaparken. Och just nu, när vi passerar över landsvägen har vi Skogshögskolan uppe t v. Längst bort i sänkan t h Laduviken med Fiskartorpsbacken åt h och Stora Skuggan med skjutbanorna till v. Närmast oss ligger Lantbruks- och fiskerimuseet, som faktiskt är värt ett besök. Det där, det är,



Till slutet av 30-talet trafikerades Roslagsbanan med ånglok, detta från Henschel, ståtligast av dem alla, kallades "Stortysken". När vår resa företas, är dock banan elektrifierad.

Bilden är hämtad ur Täby Hembygdsförenings medlemsblad, *Hembygd i Täby*.

som bekant Experimentalfältet, centralanstalt för försöksverksamhet inom jordbruksområdet. Den vita byggnaden, alldeles intill järnvägen t h, är ett fint gammalt hus, byggt 1791 - 92 av Gustaf Mauritz Armfelt. Riksmuseet och Bergianska trädgården behöver jag inte peka ut. Hela området från Vetrinärhögskolan till hit kallas Vetenskapsstaden och det namnet gör det skäl för. Också det nya bostadsområdet vi ser till höger gör skäl för namnet, Ekhagen. Intill ligger den granna ekparken Torp-

hagen och Monte Belloområdet.

Nu tittar vi t v och skymtar på andra sidan sjön Ing 1:s förläggning. Kanalen som vi passerar förbinder Brunnsviken med L Värtan och heter Ålkistan. Småstugeområdet t v heter Bergshamra trädgårdskoloni och i de stora vita byggnaderna har statens växt- och frökontrollanstalt sina lokaler. När vi får över bron, tänker vi på historien, som stod i någon tidning häromdagen om dykaren, som med tåget for ut för att kontrollera Stocksundsbron men tog bussen tillbaka till stan.. Längst bort

t h har vi Lidingö och t v en del av Ulriksdals slottspark invid den långa och smala sjön Edsviken. Vad jättetornet av tegel som sticker upp mitt i Stocksunds köping är, brukar diskuteras av tågresenärerna. Det är inget vattentorn e dy, utan en privatbyggnad som nu står öde och tom. Det påstås att ägaren blivit spädd, att när huset blev färdigt skulle han dö och därför blev bygget aldrig färdigt.

Den vita stadsdelen till vänster, Solstaden, är det s k Invernessområdet och dit skall Stocksunds station flyttas, varvid järnvägsbron kommer att gå vid sidan om landsvägsbron. Verkstadsområdet vi nu passerar tillhör Roslagsbanan. Att man där har jobb, dag som natt, betvivlar nog ingen av banans trafikanter. Och så är vi framme i Mörby. Det säregna med bebyggelsen i denna villastad är, att marken tillhör staten, men husen villaägarna. T v syns Läns- och Centralasarettet och så kör vi in i Djursholm, en villastad helt utan

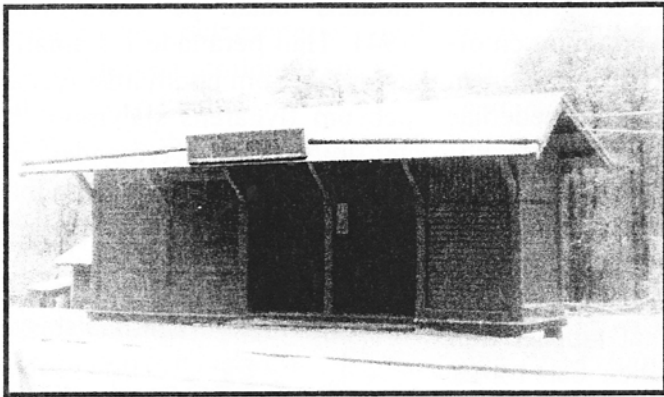
industrier. Vid Ösby station går två järnvägslinjer ut t h, den ena till Näsby park och den andra till Eddavägen i ena änden av Djursholm. Sjön vi passerar är synnerligen fågelrik och känd för sin rikedom av ovanliga insekter. Den är mycket grund, men i dess mitt består botten av 28 m djup dy.

Genom Enebybergs och Roslags Näsby villasamhällen

går färden vidare ut på ett stort fält, som sträcker sig ända fram till Viggbyholm. Kullarna och dalarna vi ser är fulla av gravar och andra fornminnesmärken. Alldeles till höger om Tibble, med den stora ladugården, ligger socknens största järnåldershög.

Och nu säger vår ciceron till sist, när vi kört igenom "Viggen" och hunnit fram till Rönningesjön skall ni ta er

en titt på berget på andra sidan. Det brukar kallas för Skansberget och det namnet är säkert mycket gammalt. Där uppe ligger en fornborg, en fästning och en samlingsplats för befolkningen i forna tider, då fientliga anfäll väntades. Byggnaderna, som skymtar där bortom "Näsets" nya anhalt - ja, dem behöver jag väl inte tala om, vad de används till.



Hägernäs första hållplats. Ett föga trevligt tillhåll under kalla vinterdagar på 30-talet.



På 40-talet byggdes en modern väntsal och plattform. Hållplatsen, liksom den vackra banvaktstugan revs på 60-talet, då hållplatsen flyttades några hundra m söderut.

**Hade F2 någon skuld i den s k**

## **"JAGAROLYCKAN" 1941?**

**Ett föredrag av Bertil Krokstedt 1975**

**Infört efter tillstånd från sonen Peter Krokstedt**

"År 1916 föddes gossebarnet *Bertil Krokstedt* på Gotland. Han var den 22:e i släktkedjan sedan domaren Thomas. Samtliga 21 generationer före mig hade levt på Gotland och fört ett strävsamt och hedervärdigt liv som sjörövare. Först in på 17-1800 talen började arvsyndens, från fädernas missgärningar göra sig gällande och några präster uppträdde i släktkedjan. Ingen av dem var troligen någon större teologbegåvning, då de samtliga blev tilldelade öns fattigaste pastorat.

Jag återkommer ännu en gång till min gotländska dialekt. Ni kanske förstår att det är svårt att lägga om sitt språk till svenska när man, som jag, har talat gotländska i över 600 år. Jag föddes i Slite, som jag nämnt 1916, växte upp bland båtar, fiskare och lotsar. Efter realexamen i Visby läroverk kom jag 1933 till Kungliga Flottan i Stockholm och fick utbildning till radiotelegrafist. Tjänstgjorde bl a på ubåtarna Hajen, Valen, Draken och Delfinen som radioman. Slutade mitt 5-årskontrakt vid

flottan den 1 november 1938. Tog studentexamen i maj 1939 och anställdes som reservaspirant i flygvapnet i juni samma år. Efter flygutbildning och kadettskola placerades jag som sjöman på sjöflygflottiljen F2 på Hägernäs. Det har bara funnits en gotländsk marinflygare före mig, min farbror Carl-Gustav Krokstedt, som störtade i Ålands hav tillsammans med flygbaronen Carl Cederström.

1941 på hösten, hade jag, som ung kadett vid flygvapnet min tjänstgöring på Ladugårdsgårde hos flottans flygavdelning. Vår huvudsakliga uppgift var att följa de handelsfartyg som samlades vid Landsort varannan dag och sedan gick i konvoj på svenska vatten i höjd med

Ölands norra udde, skyddad av en eller flera jagare från kustflottan och minst ett flygplan med bomber för u-båtsbekämpning.

Under en övningsflygning över Hårsfjärden hände den omtalade sk "jagarylyckan", då tre av våra jagare exploderade, brann och sedan sjönk. Jag var förare i ett av flygplanen i en tre-grupp och vi övade låganfall mot ett av pansarskeppen som låg till ankars på Hårsfjärden. Efter anfallet steg vi i svag vänstersväng och på ungefär 400 meters höjd reste sig plötsligt en eldpelare högt över våra huvuden, omedelbart följd av en fruktansvärd tryckvåg, som formligen kastade iväg flygplanen i sidled. Hur långt, var omöjligt att avgöra, kanske bara 10 meter, men det kändes som 100.

Vi blev alla tre sysselsatta med att försöka ta oss ur det uppkast av skrot och metalldelar som tycktes förmörka himlavalvet omkring oss och över oss. Vi tre piloter satte inget som helst samband med vår flygning och olyckan. Eftersom vi inte hade några bomber ombord och inte vid något tillfälle under övningsflygningen hade passerat över olycksplatsen.

100-tals människor hade från marken varit åskådare vittnen till vår flygning och olyckan och nästan samtliga hade däremot åsikten, att flygarna varit orsaken. Det fanns till och med ett vittne i Krigsrätten som intygade, att han sett ett flygplan dyka ner på jagaren Göteborgs däck och explodera. Ett vittne hade också sett, hur ett cigarrformigt föremål med taggar på, hade lösgjort sig från flygplanen och exploderat på jagaren. Krigsrätten blev en evighetsprocess och pågick i flera år. Man hade från början tio teorier om olycksorsak-

ken. Den ena efter den andra teorin måste avfärdas och när Krigsrätten lades ner och handlingarna hemligstämplades i tio år, fanns tre möjliga teorier kvar.

Den första var sabotage, den andra sk "fingertrubbel" med torpederna på jagaren Göteborg. Det var nämligen bevisat, att den första explosionen inträffade på Göteborg. Vid tillfället hade en underofficersgrupp om nio man under ledning av en officer samlats runt trippeltuben för instruktion om torpedernas handhavande.

Samtliga i gruppen dödades givetvis omedelbart, så ingen kunde vittna om vad som förekommit. Den tredje teorin var, att något löst föremål tappats från något av flygplanen och träffat en av torpedernas stridsspetsar. Denna teori var mycket långsökt och inte den minsta nit eller bult saknades på något av flygplanen. Inte heller saknades något av mekanikernas verktyg, som möjligen skulle kunna ha kvarglömts ombord. Ingen av de överlevande hade sett något flygplan passera över sitt fartyg. De vittnen, som sett flygplan passera över, stod alla på ett sådant avstånd och i sådan vinkel, att vittnesmålen blev värdelösa. Inte heller tidpunkten för explosionen stämde med tidpunkten för vår överflygning.

Gruppledaren, dåvarande löjtnanten i flygvapnet Lasse Rydberg, yttrade sig lite vårdslöst till en tidningsman. Han sa, att hade jag haft en bomb ombord, hade jag varit orsak till olyckan, då hade jag omedelbart tagit min tjänstepistol och tagit livet av mig. Några dagar senare var ryktet i full gång. Som en löpeld spred den sig över landet, att gruppledaren hade skjutit sig på sitt tjänsterum på kvällen och

att hela affären tystats ned för att inte spridas till krigförande nationer så dom fick reda på hur dåliga flygare och vilken dålig materiel det fanns vid svenska krigsmakten. En svensk tiger.

Så sent som i november 1973 träffade jag en helt okänd man på en utlandsresa, som när han hörde att jag varit marinflygare under kriget, talade om att han legat som värnpliktig på en av flottans båtar på Hørsfjärden 1941. Han berättade i dramatiska ordalag om horsfjärdsolyckan och om flygarens självmord 32 år tidigare. Jag tvingades att korrigerera honom på vissa punkter, bl a att Lasse Rydberg levde i allsköns välmåga som överstelöjtnant i flygvapnet"



#### Forts: När radarn ....

utökad utbildningskapacitet vid FRAS. Även denna gång gällde det engelsk transportabel radarutrustning. Utrustningen, som arbetade på 10-cm-bandet, var relativt modern för sin tid. Den bestod av två radarstationer, en för spaning och en för mätning av höjd. Den kortare våglängden gav större mätnoggrannhet, vilket innebar, att man nu på allvar kunde börja använda radarn för stridsledning av jakt.

1951 fick FRAS sin andre chef, majoren *Nittve*. Han fick nära till jobbet, eftersom han bodde i Viggbyholm.

Avsikten med dessa mina anteckningar var, att i korta ord skildra hur radarn, detta moderna hjälpmedel som under kriget kom att spela en viktig roll, gjorde sitt intåg i Flygvapnet och hur F2 blev engagerat i utbildningen.

vid FRAS. Även denna gång gällde det engelsk transportabel radarutrustning. Utrustningen, som arbetade på 10 cm våglängd, var relativt modern för sin tid. Den bestod av två radarstationer, en för spaning och en för höjdmätning. Detta, i kombination med god mätnoggrannhet, innebär att man nu på allvar kunde börja använda radarn för jaktstridsledning.

Efter hand tillfördes ny alltmer komplicerad radarmateriel med ökade krav på utbildningens omfattning och kvalitet.

Den 1 oktober 1965 avskildes den operativa utbildningen från den tekniska, vilket innebär, att FRAS övergick i två nya skolor n ä m l i g e n . S T R I L S (stridslednings- och luftbevakningsskolan) och FTTS (Flygvapnets teletekniska skola)

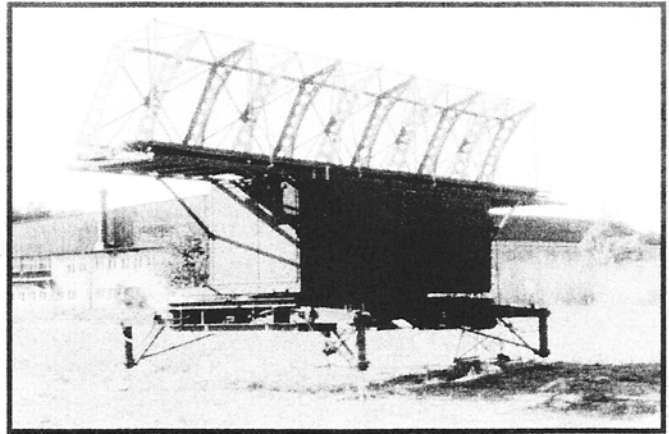
Under åren utgjorde utbildningen av värnpliktiga radarobservatörer ett mycket stort elevantal vid FRAS/STRILS. En markant ökning inträffade efter händelserna över Östersjön i juni 1952.

Efter dessa händelser förstärktes nämligen successivt radarbevakningen över Östersjön.

I radarobservatörernas utbildning ingick några timmar med att populärt försöka förklara en radarstations arbetssätt, något som inte alltid var så lätt. På en fråga: "Vad händer när elektronerna

träffat skärmen?" lämnade en yngling med en typisk göteborgsk dialekt svaret: "Di gå la rakt i jönom glaset och ut i de cevilla"

Red



Spaningsradarn, med beteckningen PS-141/R, som tillsammans med höjdmätaren PH-13/R, indikatorvagn och kraftaggregat gick under den gemensamma benämningen PJ-21/R. Bokstäverna står för: P= arbetar enl pulsmetoden, R=rörlig med egna fordon. H=höjdmätning, J=jaktstridsledning

### Forts: En F2-profil ..

övningar, då det gällde att efter egna förutsättningar bryta förseglade order med ett mer eller mindre överraskande innehåll. Enligt en sådan order skulle fartyget, som låg till sjöss, gå in till en viss hamn och alla ombord ansågs döda utom torpeduppbördsmanen och en av gastarna. **Sven Johan**, som sålunda hade att överta befälet, kom upp från maskinrummet och såg de "döda" ligga utsträckta på däck. beordrade den "överlevande" be-

sättningsmannen att ankra och utbrast på sin blekingedialekt:

- Va ä de för några d-ja lik, som ligger här å skräpar? I sjön med dem!

- Och det blev för fartygschefen, l i k s o m f ö r ö v r i g a "dödmarkerade" att hoppa utombords, simma runt fartyget och äntra upp igen, varmed den givna ordern ansågs vara utförd. En till åren kommen mässkamrat ville slippa den där exercisen, men **Sven Johan** var obeveklig.

Vid den kritik, som sedan följde, fick **Sven Johan** erkännande för

sina handlingar. Som icke navigeringskunnig återstod för honom icke annat än att ankra upp fartyget. Men man hade givetvis mycket roligt åt, att han på sitt rättframma sätt kört både fartygschef och besättning i havet.

Efter pensionering ägnade sig **Ottersjö** åt civil verksamhet, men några servisbetonade uppgifter ville han inte befatta sig med, då tog **Sven Johan** sin portfölj och gick.

Han slutade sitt verksamma liv den 27 oktober 1958.

**Till sist. Ett gott skratt förlänger livet påstås det. Nedan två bidrag, som i så fall bör verka i den riktningen.**

En förrådsman på intendenturförrådet vid F2 hade på äldre dar blivit bilägare. Körtekniken var dock inte den bästa. Han hade svårigheter med att behandla pedalerna på rätt sätt, vilket innebär, att bilen kunde göra några hopp, både vid start och stopp. När han en gång skulle stanna vid vaktens nedfällda bom, hände detta. Soldaten, en stockholmskis, som skulle ta upp bommen gick fram till

bilen och ställde frågan: "Ska jag ta öpp bommen, eller håppar du över den?"

Frun kommer hem och finner sin man i högsta hugg med flugsmällaren.

**Frun:** Vad håller du på med?

**Mannen:** Jag jagar flugor, har redan fått död på tre hanar och två honor.

**Frun:** Hur kan du skilja på hanar och honor?

**Mannen:** Jo, ser du, tre satt på ölburken och två på telefonen.

Red



I oktober 1918 inköpte Marinförvaltningen ett mindre markområde vid Hägernäsvikens västra strand med avsikt, att där anlägga en flygstation. Redan nästkommande år togs området i anspråk för en vinterflygskola, som sedan följdes av flera fram till 1926 då Flygvapnets *Andra flygkår* (F2) tog över området. Verksamheten bedrevs under mycket primitiva förhållanden, tält och logementsfartyg gällde fram till

1927, då den första hangaren stod klar. Den övre bilden är tagen 1925. Ut från udden har byggts en brygga. Vid bryggan ligger logementsfartyget, korvetten Freja. På den nedre bilden, tagen 82 år senare, udden idag med ett konstverk till glädje (?) för "nybyggarna". Det var här Kamratföreningen önskade att minnesstenen skulle fått sin nya placering. *Red*

