

# F2-HÄGERNÄS



**TREDJE UPPLAGA**

TÄBY HEMBYGDSFÖRENINGENS SKRIFTSERIE NR 21

# F2-HÄGERNÄS

Kungl Roslagens flygkårs och  
Hägerнас historia

av

ERIC JARNEBERG



**Lay-out:** Tord Tordmar

**Kontaktmän F 2 Kamratförening:** K G Larsson och Egon Olsson

**Foto:** Ur arkiv i Flygvapenmuseum, Malmén och THF:s arkiv samt angivna fotografer.

**Foto:** Bilder från Hägernäs Strand. Illustratör AB, Svante Ahlsén, Flygbild på hela bostadsområdet Täby Kommun

**Täby Hembygdssföreningss redaktionskommitté:** Ingrid Cederquist, Ingegerd Glenngård, Eric Jarneberg, Inga Britt Lindroth och Tord Tordmar.

**Tryck:** Sjuhäradsbygdens Tryckeri AB, Borås 1987

ISBN 91-970413-1-9

## Förord

Detta är en hembygdsbok, den 21:a i Täby Hembygdsförenings skriftserie. Den söker skildra en viktig epok i Täbys utveckling, hur en stor arbetsplats etableras och hur den måste avvecklas. Den handlar också om den förvandling, som äger rum när en lantgård blir en stadsdel.

Detta är en bok om flyghistoria. År 1912 började marinflygets historia på Stora Värtan. Under de nästkommande 55 åren kom huvuddelen av marinflygverksamheten att vara förlagd till och invid en vik av Stora Värtan, Hågernäsviken.

Boken söker också skildra förhållandet mellan ett militärt förband och omkringliggande bygd. Boken i sig är ett exempel på goda relationer, den har tillkommit genom ett nära samarbete mellan Täby Hembygdsförening och F 2:s Kamratförening. Därmed har många vänliga och kunniga Hågernäs-bor och gamla F 2:arc aktivt medverkat.

Det är angeläget att tacka alla minnesgoda medhjälpare för deras intressanta bidrag. Värdefull hjälp har också lämnats av Flyghistoriska Föreningen, Krigsarkivet och Täby kommun. Förteckning över källmaterial finns i THF:s arkiv (Huvudbiblioteket i Täby C, öppet torsdag 19–21). I de fall kår-, flottilj- eller depåorder varit ursprung till en textdel har tyvärr inte personers förnamn medtagits, eftersom de inte är medtagna på order.

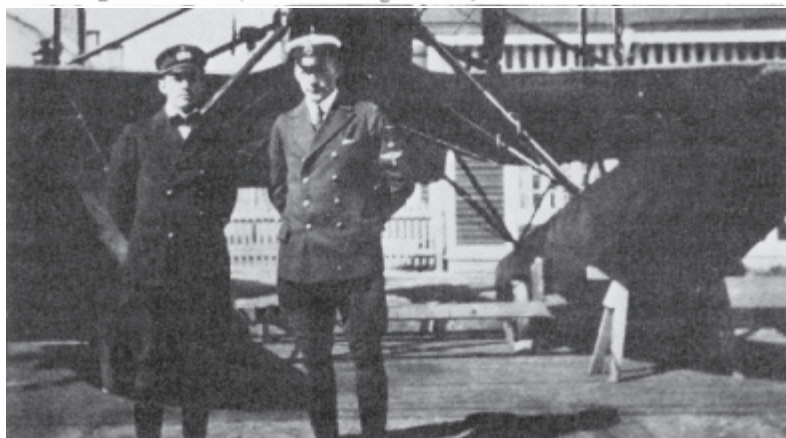
Med denna bok vill vi i Täby Hembygdsförening och F 2:s Kamratförening hedra minnet av de, som idogt arbetat i Hågernäs och framförallt de, som offrat sina liv för sitt land.

Täby i november 1987

Eric Jarneberg

Ordf Täby Hembygdsförening

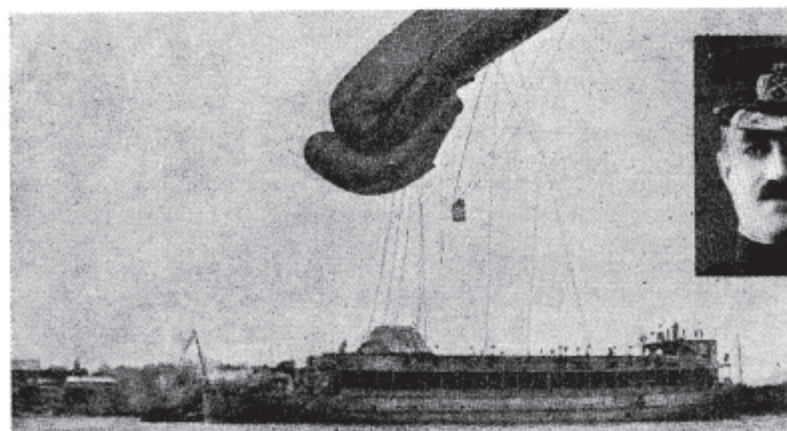
*De legendariska flygarna E Christell och A Ahrenberg vid flygplan Friedrichshafen (av mekaniker kallat "Fredriksson"). På föregående sida flygskola Hågernäs 1922. (Foton ur Krigsarkivet)*



# INNEHÅLL

	Sid
<b>DET BLEV NÖDVÄNDIGT ATT FLYGA</b> .....	5
Den första flygningen på Stora värtan 1912 .....	6
Skänk en flygbåt till marinen! .....	7
Idyll 1914 förbytt i kärv neutralitetsvakt .....	8
Marinens flygväsende, en fast organisation från 1915 .....	10
Hägernäs i blickpunkten .....	11
<b>HÄGERNÄS – GAMMALBY, NY FLYGBAS</b> .....	13
Nu bjuder konungen ut led och ledung! .....	13
En by i skuggan av herresätet .....	14
Slottsbygge och svedjehygge .....	15
Båtsmän, fiskare och mjölnare .....	16
Marknad, nytta och nöje i Hägernäs .....	18
Hägernäs by blir Hägernäs gård .....	19
Batteri Hägernäs .....	23
<b>1919 – VINTERFLYGSKOLA I HÄGERNÄS</b> .....	25
Eld i berget .....	26
Livet ombord på Freja i Hägernäsviken .....	27
Blott Marinen sådana flygare har .....	31
<b>1926 – 2. FLYGKÅREN SÄTTTS UPP</b> .....	33
Rindön, Västerås eller Hägernäs? .....	34
Långsam takt i kårens uppsättning .....	35
Tre års väntan på "eget" i Hägernäs .....	36
Avbrott i den vardagliga rutinen .....	40
<b>1929 – HÄGERNÄS ORDINARIE FÖRLÄGGNINGSSORT</b> .....	43
Tornön tornar upp sig .....	46
Bostad i Täby eller lönetillägg? .....	49
Trevande kontakter med omgivande samhälle .....	51
Disciplin i lagom doser .....	53
Vardagsförläggning och helgdagsfest .....	55
Chefer, starter och samtalsämnen .....	57
<b>1919 – 1939 EGNAHEMSEPOK I TÄBY SOCKEN</b> .....	59
" Lämpliga hus för uppförande på Viggbyholm " .....	59
Viggbyholmskolan på gård med gamla anor .....	62
Täby – expansiv socken med små resurser .....	64
" Att få en flygbas på tomten " .....	66
<b>1936 – KUNGL ROSLAGENS FLYGFLOTTILJ</b> .....	69
Göta har gjort sin plikt – Göta kan avgå! .....	70
Mörka aningar – nya uppgifter – beredskap .....	72
Hektisk september 1939 .....	74
T 2 – divisionen .....	76
Några Hägernäs – profiler 1940 .....	80
1941 gjorde jag " lumpen " på Näset .....	85
Flygande start .....	86
Skämt och allvar .....	88

Över det vida havet med sprak i öronen .....	91
Till minnet .....	93
Nya flygningar, nya flygplan, men, men... ..	94
Fredliga bekymmer och glädjeämnen .....	96
Marinflyget går i land .....	99
<b>FÖRBAND OCH BYGD UNDER 1940-TALET .....</b>	<b>101</b>
Kontakter i Roslagen .....	104
Täby blir köping – får generalplan .....	105
Idyll och verklighet .....	108
<b>1949 – KUNGL ROSLAGENS FLYGKÅR –</b>	
<b>ETT SKOLFÖRBAND .....</b>	<b>111</b>
Flygbragd i nattmörker .....	113
Dagarna som skakade Sverige .....	115
Lite flyg, mycket arbete och bra väder .....	118
Förändring och expansion .....	121
Fältflygare med stil på F 2 .....	122
Dominans för radar, stridsledning och robot .....	124
Service och studiebesök .....	126
<b>HÄGERNÄS – STADEN PÅ LANDET .....</b>	<b>129</b>
Skolor och båthamn i Viggbyholm .....	133
<b>1968 – F 2: SVARA ELLER ICKE VARA .....</b>	<b>135</b>
Sjöflyg återtar Hägernäs .....	140
Fram till den 30 juni 1974 .....	141
Militär utflyttning och civil inflyttning .....	145
Återanpassning .....	146
<b>HÄGERNÄSPROMENAD HÖSTEN 1987 .....</b>	<b>149</b>
Törnön – en törnrosaborg? .....	150
Plats för fest och idogt arbete .....	152
Det nya Hägernäs .....	155
<b>F 2:s KAMRATFÖRENING .....</b>	<b>158</b>



*Kustartilleriets  
ballongfartyg  
i Vaxholm  
och löjtnanten  
A Saloman*

# ”DET BLEV NÖDVÄNDIGT ATT FLYGA”

Drömmen att kunna bryta sig loss ur tyngdkraftens grepp och flyga som fåglarna är förmodligen lika gammal som människan. Både från medeltiden och nya tiden berättas det om munkar och skräddare och andra, som med diverse flygapparater kastat sig ut från kyrktorn och stadsmurar, oftast med olycklig utgång.

Leonardo da Vinci skisserade på sin tid en helikopter och i Sverige gjorde *Christopher Polhem* ett utkast till ”en machin til att flyga i wädet”. Men först 1903 genomfördes den första lyckade flygningen med motordrivet flygplan av bröderna *Wright* i USA. Därefter gick utvecklingen snabbt. Redan 1909 flög fransmannen *Bleriot* över Engelska kanalen och 1910 anordnades en första ”flygvecka” i Sverige med bl a vår förste ”aviator”, *Carl Cederström*, som då flög ett *Bleriot-plan*.

Dessförinnan hade man emellertid flugit med ballonger, sedan 1783 med hjälp av varmluft, sk ”montgolfière” och efter 1852 medelst vätgas. Sommaren 1900 hade två unga svenska löjtnanter, *A Saloman* och *K A B Amundson* varit i Paris och blivit ballongfrälsta. Det resulterade bl a i en frivillig ballongkår, som vid behov kunde ställas till försvarets förfogande. Då kustartilleriet sattes upp 1902 införde man också ett reguljärt ballongförband, 9. kompaniet vid KA i Vaxholm. Det hade kulballonger för spaning och ballongfartyg med spärrballonger. Att vara spanare i förankrad luftballong ansågs vara säkraste sättet att bli sjösjuk vid marinen.

Systemet ”tyngre än luften” började dock slå igenom på 1910-talet. Den militära användningen blev uppenbar. Den första propositionen om militärt flyg i Sverige lämnades av krigsminister *David Bergström* 1911. Där sades bl a ”att konstruktionen av flygmaskiner numera synes ha nått en sådan grad av fulländning att de måste anses fullt användbara för strategiska såväl som för taktiska rekognosceringar”.

Riksdagen beviljade 30 000 kronor till en första försöksflygmaskin och samtidigt ställde privata givare upp med lika mycket pengar. Därmed fick arméflyget sina första två plan och flygningarna med dessa började på Axvalls hed sommaren 1912.

Det var *K A B Amundson*, som hade inspirerat till inköpen. Han var bl a lärare på Sjökrigsskolan. En av eleverna där, *F M Neumüller*, blev så begeistrad av lärarens flygidéer, att han övertalade sin far, direktören *E O Neumüller*, att skänka staten och marinen ett flygplan ”för flottans spaning till sjöss”. Detta blev det första militära flygplanet och kallades ”Aeroplanet Nr 1”, en *Nyrop-Blériot-maskin* med 50 hkr *Gnome-motor*, byggd på *Nyrops* båtvarv i Landskrona 1911.



På Stora Värtans is den 4 februari 1912

Det var med "Aeroplanet Nr 1", som de första militära flygövningarna ägde rum i Sverige. Och de ägde rum på Stora Värtans is!

## Den första flygningen på Stora Värtan 1912

Kaptenen *Carl Axel Åkergren* har för F2:s kamratförening närmare studerat den första marina flygningen. Han berättar: "Den framsynte bryggeridisponenten *E O Neumüller* köpte planet av ingenjören *Hjalmar Nyrop*. Planet kallades först "Big-Bat". Sedan det kommit till användning blev det vanligaste namnet "Bryggarkärnan" (efter givarens yrke). Den 1 december 1911 fick staten ta emot flygplanet som gåva. Det skulle användas för spaning. Det fanns emellertid villkor förknippade med donationen. Neumüller krävde att löjtnanten vid flottan *Olof Dahlbeck* skulle skickas till England på statens bekostnad och lära sig flyga samt att Neumüllers son, *Fredrik Magnus*, avhöll sig från att flyga. – Det var en något egendomlig begäran, men staten tog emot gåvan och skickade *Olof Dahlbeck* till den engelska flygskolan. Söndagen den 4 februari 1912 gjorde löjtnant *Dahlbeck* en första uppvisning med planet på Stora Värtans is. Det var första gången i världen som ett flygplan startade och landade på is".

Stockholmstidningen skrev följande om den celebra händelsen:

"Söndagen kan betraktas som en märkesdag i de svenska flygningarnas ganska korta historia. Löjtnant *Dahlbeck* gjorde flera uppstigningar i omkring 10 graders kyla och byigt väder. Flera gånger tog han passagerare med sig, sista gången på en sjutton minuter lång tur, vilket är svenskt rekord hittills.



Olof Dahlbeck  
(cert nr 3)

Man hade efter bästa förmåga sökt hemlighålla startplatsen för att icke få alltför många åskådare till flygningarna, och tidningarna hade bara talat om en fjärd i Stockholms närhet. Men det låg ju nära till hands att det var fråga om Stora Värtan, och redan tidigt på morgonen skyndade ett stort antal människor ut med Djursholmsbanan eller med bil för att få vara med om det intressanta skådespelet. Isen omkring isjaktspaviljongen och holmen Stora Skraggen, där hangaren ligger, var liflig som ett torg; sportmän med skidor ilade fram på den snöhöljda ytan, isjakter höllos i beredskap av sina besättningar och väntade på en vind som aldrig kom – nere i de understa regionerna nämligen – och manskap från flottan sökte fåfängt hålla undan de oförsiktiga, som envisades att tränga så nära start- och landningsplatsen som möjligt.

Redan strax efter soluppgången höjde sig flottans aeroplan med Löjtnant Dahlbeck i till en första flykt. Den blef, liksom af de följande, helt kort, ty hvad flygaren ville var att öfva sig just på starter och landstigningar, ibland långa och glidande, ibland så korta och skarpa som möjligt och trots den fem cm tjocka snö i hvilken maskinen rullade fram uppnåddes under dagen en så kort start som 50 m.

Vid 10-tiden gjordes förmiddagens längsta flykt, under hvilken löjtnant Dahlbeck höjde sig till 200 m höjd. Vid samtliga uppstigningar fick aeroplanet känning af vinden redan på en tio meters höjd, och det blef allt svårare, ju högre man kom. Från isen märkte åskådarna väl knappast hurusom planet i själva verket ibland dufvade och svajade svårt, sen hr Dahlbeck måste i hvarje ögonblick parera någon vindstöt, som ville komma honom att kantra.

Anblicken af det högt uppe i den klara, kalla vinterluften sväfvande aeroplanet var praktfull.

Ett fyrtiotal uppstigningar gjordes och flygmannen tog passagerare med. Två sjöofficerare följde i tur och ordning med upp på ett hvarf kring banan på hvardera en åtta – nio minuter.

Äfven hans broder, kand. Dahlbeck, gjorde ett hvarf med, och det för att spara på vikten, utan öfverrock. Det såg kallt och kusligt ut”.

”Aeroplanet Nr 1” alias ”Big-Bat” alias ”Bryggarkärnan” var försedd med hjul. Marinen önskade emellertid ha plan, som kunde starta och landa på vattnet. Man ville ha flygbåtar.

## Skänk en flygbåt till marinen!

Pansarbåtsinsamlingen 1912 red på en våg av försvarsvilja. Den gav ett betydande överskott. I pressen framfördes starka krav på en uppbyggnad av ”en svensk luftflotta”. Det blev ingen sådan, men för marinens del kunde man för den Björkquistiska nationalinsamlingens medel anskaffa 3 plan 1913 och några år senare ytterligare 2.





"Flygfisken"  
Donnet-Leveque

Under 1914 skänkte konstnären *Anders Zorn* och fil dr *Enoch Thulin* var sitt plan till marinen och 1916 blev det Västernorrlands läns kvinnor, som var givmilda och samlade medel till ett plan. Genom gåvor fick man alltså 8 flygmaskiner, för statliga medel kunde man därutöver inköpa 9 plan fram till 1918.

Inom marinen fick flygplanen beteckning "Flygbåt nr . . ." De var byggda för start och landning på vattnet. Oftast var de försedda med flottörer.

Flygbåtarna avsågs till en början endast användas för spaningsändamål. Marinen upprättade därför år 1913 en skola för utbildning av spanare. Den stod under befäl av *Olof Dahlbeck* (cert nr 3). Flygförare var också löjtnant *Ragnar Werner* (cert nr 8), *Carl Gustaf Krokstedt* (cert nr 14) och *Oscar Lindén* (cert nr 15). Förläggningen blev Oskar-Fredriksborg, inte så långt från ballongkompaniets övningsplats. Man flög en Nieuport, en Donnet-Leveque och en Farman-maskin. Officerare ur flottan och kustartilleriet övades i spaningsuppdrag. Året därpå återupptogs utbildningen med förläggning till Hårsfjärden.

## Idyll 1914 förbytt i kärv neutralitetsvakt

På en holme i Hårsfjärden hade marinflygarna och spanarna byggt upp en liten trivsamt förläggning 1914 tillsammans med flygbåtsmaskinister och handräckningspersonal ur flottan. En äldre sjöofficer har berättat:

"Man levde i en idyll, ovetande om att den snart skulle förvandlas av det kommande kriget. Tidigt om morgnarna innan sjön hunnit resa sig avverkades de första flygpasset och på kvällarna sedan det mojnät, flög man igen. På dagarna, då flottans fartyg drog ut till sjöss för hårda övningspass, låg flygarna och solbadade på sin holme och tråkade kamraterna ombord genom att visa hur de levde 'ljuva livet'."

Marinflygarna förde alltså en ganska fri och oberoende tillvaro. De ansågs vara våghalsiga, en smula excentriska galenpannor. Det visade sig emellertid att under den glättiga ytan fanns allvar och målmedvetenhet. Hösten 1914 fick man verkligen visa det.

Då neutralitetsvakten upprättades efter första världskrigets utbrott fick marinflygarna spana till sjöss, konvojera handelsfartyg, utföra sambandsflygningar, leta efter minor och mycket annat. Till en början hade man tre mindre baser. Werner flög sitt Farmanplan i Göteborgsområdet, Dahlbeck förlades till Dalarö och Krokstedt inrättade sig i Furusund. Uppgifterna var många och svåra. Bristerna i vad avser flygplan och flygteknik var stora. De avhjälpes med en nästan otrolig framåtanda. I ur och skur, i tjocka och storm, i gryning och snöglopp lyfte marinflygarna i sina bräckliga maskiner. Det hände att flygarna återvände till sina baser från uppdragen nerisade till bärförmågans yttersta gräns. De satt i sina öppna sittbrunnar. Det ansågs många gånger som ett under att de inte frös ihjäl eller frös fast vid sina maskiner.

Trots många gånger vidriga yttre omständigheter och trots många besvärande haverier blev marinflyget respekterat för sina insatser. Många historier om utförda bravader berättades. Några exempel:



N R Werner  
(cert nr 8)

"En gång råkade Werner komma på tyska och ryska fartyg i strid nära svenskt territorialvatten. Han avvisade dem – åtminstone tillfälligt – genom ivrigt flaggsignalerande. De svenska planen hade inte några vapen. – En annan gång hindrade han tyska ubåtar att gå mot svensk kust genom att låta spanaren spänna fast röda varningsflaggor på vingens framkant och flyga i skjutläge.

Vid ett annat tillfälle ansåg sig en vaksam flygare i Öresund inte ha någon annan möjlighet att skilja en tysk och en engelsk båt från varandra än genom att landa mittemellan dem. Kraftig åthutning med näven och den kända svenska uppmaningen "Far åt helvete" sägs ha givit effekt.

Carl Gustaf Krokstedt var en oförvägen man. Han hade för vana att ta sig ett bad i den av baspersonalen iordningsställda

*Ett Farman-plan startar i Rindösund*





*Flygmaskinist A E Larsson var den legendariske flygmaskinisten från 1912 till 1943.*

isvaken varje dag. Så också när han kommit hem efter en ovanligt lång och besvärlig flygning över packisen med flera motorstopp och nödlandningar. Badsupen serverades efter badet på iskanten.”

De djärva flygningarna tog sin tribut. Flera oförvagna flygare offerade sina liv. Den 29 juni 1918 startade två av förgrundsfigurerna i svensk flyghistoria, *Carl Cederström* och *Carl Krokstedt*, tillsammans i en flygbåt från Furusund. De störtade och omkom i Ålands hav.

Kapten *Olof Dahlbeck*, vår förste marinflygare med det 130:de certifikatet i världen och förste chef för marinflygskolan, tog avsked 1919. Han blev då överste i det litauiska flygvapnet, som han ledde något år. Därefter övergick han till civil verksamhet som direktör i SKF, flera år bosatt i England. Han dog 1930.

## Marinens flygväsende, en fast organisation från 1915

Verksamheten inom marinflyget under de första åren hade i mångt och mycket en provisorisk karaktär. På förslag av marinstabschefen tillkom *Marinens flygväsende* 1915. Organisationen fastställdes i Kungl brev den 30 juni detta år och dess förste chef blev kommandörkaptenen av 2 gr *Gunnar Unger*.

Den ställda huvuduppgiften var till en början övervakning av omgivande hav samt spaning och eldledning för sjöstridskrafterna och kustförsvaret. Även konvojtjänst var viktig. Senare försökte man

vidga uppgifterna till att omfatta spaning ända till andra sidan Östersjön, att utföra torpedfällning och fälla bomber, bl a mot ubåtar.

Uppgifterna kunde lösas först efter hand som flygplansbeståndet utvecklades. Under åren 1916–1918 disponerade man huvudsakligen 11 Farmanplan och 7 Thulinplan, de senare under nästan ständigt pågående modifikation. Först efter 1919 anskaffades plan som kunde föra tyngre beväpning.

Flygplanen med besättningar och underhållspersonal fördelades till de sk flygberedskaperna. De fanns i Furusund, Dalarö, Karlskrona och Göteborg. Flygstationer, där större översyner kunde göras fanns i Stockholm (Galärvarvet), Karlskrona (Sturmholmen) och Göteborg (Nya Varvet).

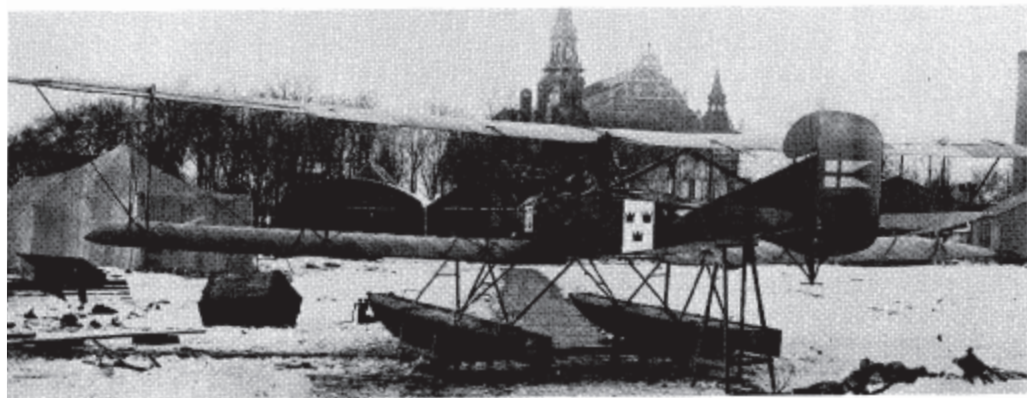
Den ständiga bristen på reservdelar ställde stora krav på personalens improvisations- och uppfinningsförmåga för att upprätthålla flygberedskapen. Genom ett nästan otroligt arbete lyckades man hålla flygbåtarna i gång. De allra flesta av planen hade blivit praktiskt taget ombyggda innan de slutligen skrotades. Det var flygbåtsmaskinisternas förtjänst.

## Hägernäs i blickpunkten

Under 1918 hade man inom marinen stora förhoppningar om en kraftig förstärkning av marinflyget. 1917 års sakkunniga, tillsatta av regeringen, föreslog att det borde finnas 42 mindre och 6 större spaningsflygbåtar samt 8 skolflygplan. De skulle fördelas till Stockholm, Karlskrona, Göteborg och Härnösand i första hand, till Luleå, Umeå, Harg, Fårösund och Landskrona i andra hand. Då remisstiden var till ända, var freden i antågande. Det blev i stället försvarsrevision. Och endast ett fåtal flygbåtar.

Då första världskriget upphörde, bröts Sveriges isolering och möjligheter yppades att importera flygmateriel. Eftersom man hade mycket begränsade anslag, blev det emellertid endast fråga om utländska överskottsplan. 9 st tyska Friedrichshafen (flygbåtarna 18–

*Ett Thulin-G-plan vid flygstationen, som låg intill Nordiska Muséet i Stockholm*



26) med Benz-motorer och 3 st italienska Savoia-plan (flygbåtarna 43–45) köptes. Av de äldsta planen, som använts under neutralitetsvakten, kunde endast 6 st Thulin-maskiner (flygbåtarna 12–17) göras mobiliseringsbara. 5 Farman-plan överfördes till den utbildning, som man så länge eftertraktat.

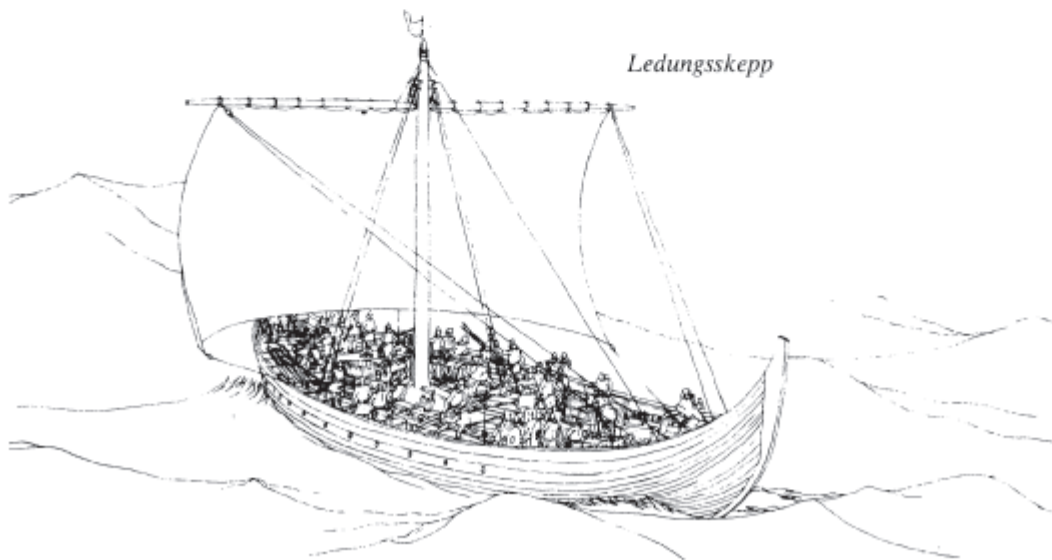
Under hela uppväxttiden hade nämligen marinflyget lidit av att inte kunna sörja för sin grundutbildning. De officerare, som ville bli flygförare, hade måst sändas till civila flygskolor. Över dem hade man ingen kontroll. 1918 ville man starta " eget ". Det gällde då att hitta ett lämpligt " flygfält " .

Efter omfattande rekognosceringar fann man Hägernäsviken vara lämpligast. Dit skulle man också senare kunna flytta flygstationen från Stockholm. Under vintrarna var viken vid Hägernäs i regel isbelagd och kunde erbjuda ett gott flygfält, lämpligt för grundutbildning. Då det var isfritt, fanns stora öppna ytor för flygbåtarna. Man kunde då slippa att använda Nybroviken och Stockholms ström som sjöflygplats. Där innebar utprickning och livlig sjötrafik alltid risk för haverier.

I oktober 1918 inköpte Marinförvaltningen ett markområde om 14 tunnland på Hägernäsvikens västra strand för att där kunna uppställa hangarer, förråd m m för en flygskola. Säljare var greve *Magnus Brahe* på Rydboholms slott och köpeskillingen 15 000 kronor. Ett förslag om köp av ett större markområde norr och öster om Hägernäsviken för att framdeles kunna ordna landningsplats för " luftfarkoster " ställdes på framtiden.

Från och med 1919 hade Marinens flygväsende fått möjlighet att ordna egen flygskola och så småningom skapa ett eget " hem " för sina flygare. I Hägernäs kunde det bli en flygstation med en speciell atmosfär av " sjö och luft " .

Hägernäs – vad var det för plats? Hade den någon historia?



# HÄGERNÄS – GAMMAL BY, NY FLYGBAS

Gården Hägernäs, från vilken Marinen förvärvade mark 1918 och dit den första flygskolan med marinflygare stationerades 1919, hade gamla anor. Den tillhörde visserligen inte de allra äldsta från det forntida Täby. För 1000 år sedan var vattenståndet i Stora Värtan omkring 5 meter högre än i dag. Det gick inte att bo här då. Allt efter som landhöjningen fortsatte blev emellertid strandängarna vid Hägernäsviken bra betesmarker och de kunde sedan börja odlas. I slutet av medeltiden bildades här en liten by.

Dessförinnan hade Hägernäsviken använts för ledungsskeppen. I den skyddade viken kunde skeppslaget helt enkelt ha en bas för de marina enheter, som ingick i ledungen, dvs sveakonungens flotta för 700–900 år sedan.

## Nu bjuder konungen ut led och ledung!

”Nu bjuder konungen ut led och ledung, han bjuder ut rodd och redskap; då skall man namnge hamn och stam och skeppshövding och alla roddare. Och ledungen skall påbjudas på kyndelsmässoting och inställa sig på ledungsstämmor. I fråga om alla utgårdar till konungen skall påbud komma fjorton dagar förr än de skola utgöras”.

Så stadgar Upplandslagen, nedtecknad 1295. Skyldigheterna var emellertid säkerligen stadfästa långt tidigare. Då ledungen utbjöds skulle odalmännen i Täby svara för att minst 24 roddare kunde vara med och bemanna ledungens skepp. 12 av dem kom från byarna i norra Täby, som då tillhörde Vallenda hundare. Deras skepp låg sedan Jarlabankes tid i Edsvikens innersta del. Från Näsby med intilliggande byar sändes 6 roddare till Danarö skeppslag, medan sydöstra Täbys bybor i Arninge, Löttinge, Gribby, Libby och Rönninge satte upp 6 roddare inom Ryds skeppslag. De var det senare skeppslaget, som kunde ha hamn i Hägernäsviken.

Danarö och Ryds skeppslag (senare sammanslaget till Danderyds skeppslag) tillhörde Attundalands Rod. Roden var egentligen det område, varifrån utrodden ägde rum, dvs skärgården, Roslagen. Från Hägernäsviken kunde alltså några ledungsskepp börja sin rodd för att längre ut förenas med andra skepp och bilda en flotta. Sveakungen synes ha använt den i första hand för att utvidga riket, men den kunde givetvis också användas på närmare håll om fara inpå svensk kust uppenbarade sig.

I Upplandslagen stadgades också om ”Vakhållning”. Det gällde att inte bli överraskad i hamnarna. Det fanns därför dels av kungen anordnad bergvakt med vårdkasar långt ut i skärgården, dels

skeppslagets strandvakt, dels byalagets hamnvakt. I Hägernäsviken fick sannolikt Arninge-borna svara för bevakningen. Det finns ingenting som talar för att några strider ägt rum inom området.

Ledungsflottan förlorade sin betydelse på 1300-talet. Måhända var det redan 1249, som ledungsskeppen sista gången seglade ut genom Hägernäsviken. Det var i samband med Birger Jarls korståg till Finland, skildrad i den sk Erikskrönikan. Där skriver skalden så här:

” -- Månget gammalt fädernesvärd  
lyftes då från spikarna ned  
där långlig tid det hängt i fred.  
Man följde dem höviskt neder till strand  
sade förväl och tog dem i hand.  
Där kysstes då mång röder mund,  
som aldrig mer kysstes av hjärtans grund.  
Ty mången såg man se'n aldrig mer  
när så man skiljdes, sådant sker. --”  
(Tolkning av Elias Wessén)

Föga anade väl skalden att hans ord skulle kunna äga sin giltighet i Hägernäs även efter 700 år.

## En by i skuggan av herresätet

Det är mycket sannolikt att hägrar som häckat vid stranden av Stora Värtan givit den lilla medeltida byn namnet Hägernäs. I 1549 års jordebok skrevs det Hegrenes. Byn bestod då av två gårdar, Norrgården och Södergården.

På andra sidan av Hägernäsviken, inte så långt från östra stranden låg på 1400-talet ett gammalt frälsehemman, kallat Gammalgården. Det byggdes ut omkring 1430 till ett stort säteri och fick namnet Rydboholm. Byggherre var *Gustaf Andersson (Sture)*. Därefter ärvdes Rydboholm av dottern *Brita Gustafsdotter*, syster till *Sten Sture d.ä.* Sönnen i hennes gifte med *Johan Kristiernsson (Vasa)* ärvde i sin tur herresätet 1478. Hans namn var *Erik Johansson Vasa*.

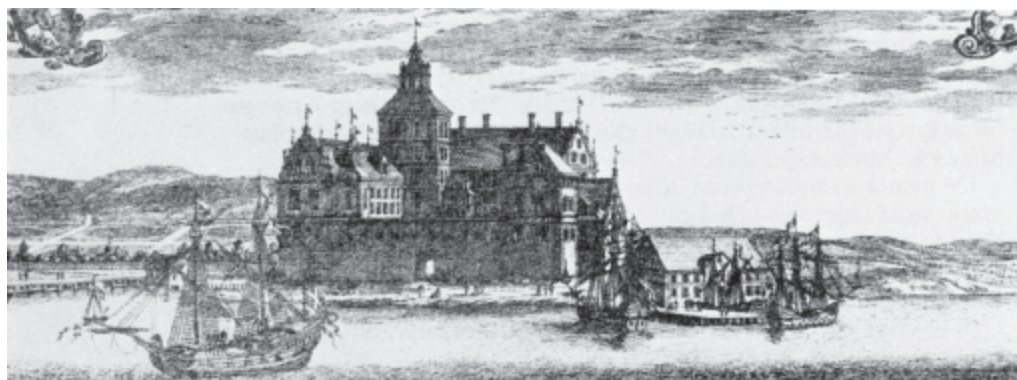
Ägaren till Rydboholm kom att behärska hela Ryds skeppslag. De en gång självständiga bönderna på Hägernäs blev i mitten av 1400-talet arrendatorer till det stora säteriet. De kallades landbor och fick betala avrad till sina herrar för att bruka sina frälsehemman. Trots att de tillhörde Täby socken blev de till och med för bekvämlighetens skull förda i östra Ryds längder.

Enligt en samtida skildring skulle *Erik Johansson Vasa*, sedermera riksråd och Gustaf Vasas far, ha varit ”en lustig och kortvillig” person. Han tycks ha haft ett hetsigt sinnelag. År 1480 måste han till exempel på Stockholms rådstuga ”avbedja åtskilliga våldsamer och lova att ej slå fattiga borgare, som högg ved på hans skog eller nyttjade hans friskevatten”. Det kanske inte var så nådigt att vara landbo eller hjon på Hägernäs, när slottsherren kom ridande med sitt följe för att inspektera sina ägor. Då ville det till att arrendatorn fullgjort sina förpliktelser enligt gällande stadga. Där stod bl a:

”Av varje egendom, som räntar en mark om året, skall landbon ge husbonden eller hans syssloman en tunna öl om året och kost därtill”.

Det fanns en mängd andra skyldigheter, som kanske var viktigare och svårare för byborna att uppfylla. Arrendet, avraden, skulle betalas med ett visst antal tunnor råg per år. Varje landbo skulle göra minst 12 dagsverken om året med sina dragdjur på Rydboholm, tre på våren, tre i slåttern, tre i skörden och tre för timmerkörning.

Landborna på Hägernäs måste vara kvar på sin gård minst sju år. Om han ville flytta skulle han på sjunde året, före Sanct Eriks dag (18 maj), säga upp sig. Under de sju åren skulle han uppföra eller reparera minst ett hus varje år. Tredskade han med iståndsättningen kunde han och hans familj bli körd från gården.



Rydboholms slott före branden enligt "Svecia Antiqua..."

Hur det gick för landborna i Hägernäs by för 450 år sedan har inte gått att utröna. För riksrådet *Erik Johansson Vasa*, herre till Rydboholm, gick det illa. Han blev halshuggen vid Stockholms blodbad den 8 november 1520.

Det blev inte sonen, *Gustaf Vasa*, som ärvde Rydboholm, utan dottern *Margareta Eriksdotter*. Hon gifte sig med riksrådet *Joachim Brahe* och det stora godset kom därefter att tillhöra Braheätten fram till 1930. Då övergick det genom arv till ätten von Essen.

I början av 1500-talet var Rydboholm mycket stort. Inte mindre än 26 gårdar i östra Ryd och östra Täby lydde under säteriet. De betalade årligen 58 mark, 1 öre och 2 örtugar i avradspenningar. En del av dem kom från Hägernäs by.

## Slottsbygge och svedjehygge

*Per Brahe* d ä var under 1500-talet rikets förnämsta ädling. Han var *Gustaf Vasas* systerson och riksdrots. Han blev Sveriges förste greve 1581 och kallades "Greve till Visingsborg, Friherre till Rydboholm och Lindholmen".

Friherrskapet till Rydboholm hade av kunglig nåd utvidgats så att hela Ryds gamla skeppslag ingick. Under flera år lät *Per Brahe*



bygga ut Rydboholms slott så att det liknade en försvarsborg. Från Hägernäs by, liksom från övriga underlydande byar, fick man dagligen under flera år köra foror, lastade med timmer och sten till det stora slottsbygget.

I början av 1700-talet kom elden lös på Rydboholm. Vasatornet klarade sig, men i övrigt fick slottet byggas om. Då anlades också den nuvarande parken. Från det gamla slottet finns en portalsten bevarad. På den står: "Herr Per Bra till Rydboholm åren efter Christ Byrd 1548". Har någon just denna sten släpats dit på en av fororna från Hägernäs?

Det stora godset fordrade mycket arbetskraft. Oftast betalades den in natura. Slottsherren kunde exempelvis upplåta en jordbit, där vederbörande under "fritid" kunde börja nyodla och så småningom försörja en familj. Det gjorde han till exempel strax norr om Hägernäs by, där det fanns vattensjuka ängar, som kallades lötar. De blev torrare allt efter Hägernäsvikens vattenyta sänktes och kunde nyttjas som betesmarker. I slutet av 1500-talet tog man upp ett torp här. Det kallades Löt (Löth). Torpstugan låg där idag Arninges till avfartsvägar bildar triangel med motorvägen (Löts trafikplats). Man kan hitta rester där.

De gamla strandängarna, lötarna eller fiten, räckte inte som åkermark vid Hägernäs och Löt. Man fick nyodla även på utskogen. Med yxor högg man först ned "den onyttige skog" (Gustaf Vasas uttryck). Sedan brände man vad som fanns där, röjde med hacka och årder, samlade stenar i rösen, sådde för skörd av råg eller rovor. Den askrika myllan blev mycket bördig, åtminstone till en början. Sakta men säkert ökades åkerarealen.

Torpet Löt låg egentligen på Rönninges ägor, men dagsverksskyldigheten fullgjorde torparen på Rydboholm. I mitten av 1800-talet fördes torpet över till Hägernäs. På 1900-talet blev det fritidshus, terrängen omkring blev populär för idrott och skytte. Motorvägsbygget 1957 gjorde slut på idyllen.

## Båtsmän, fiskare och mjölnare

Efter freden i Knäred 1613 lades stora bördor på svenskarna för att betala Älfsborgs lösen och få ett "andningshål" mot Västerhavet. Landborna på Hägernäs fick 1616 tillsammans med sina drängar och pigor betala 9 daler enligt mantalslängderna. Det var mycket. För en riksdaler kunde man få en tunna råg. De medverkade emellertid indirekt i Sveriges försvar.

Mer handgripligt hade några Hägernäsbor varit med i slaget vid Brunkeberg den 10 oktober 1471. *Sten Stures* syster ägde ju Hägernäs. På 1560-talet blev några "hegrenesare" utskrivna till besättning på örlogsfartyg. Dessa och deras gelikar från andra gårdar kallade danskarna "böndedraenge, dypede i vand".

För att råda bot på den dåliga rekryteringen till flottan infördes ett system, som påminde om den gamla ledungen. Ett bestämt antal gårdar i kusttrakterna fördes samman i rotar. Var och en av dem skulle svara för att en båtsman kunde ställas till flottans förfogande.

Från 1665 deltog Hägernäs i detta båtsmanshåll, till en början tillsammans bl a med Svinninge i Åker. Första båtsmannen hette *Erik Johansson*.

Från och med 1692 delade Hägernäs by skyldigheten att hålla båtsman med Karby i Täby socken. Båtsmannen fick, så snart han antagits, alltid heta Hägerman med nr 85 vid Södra Roslags Båtsmanskompani. Han bodde i Hägernäs – då han inte var till sjöss – fram till 1790, därefter byggdes ett särskilt torp för honom och hans familj vid Efraimsberg (torpet finns fortfarande kvar). Mest omtalad av Hägermännen var *Gustaf Reinhold*, antagen 1866, korpral 1869, efter avsked 1896 bl a legendarisk fjärdingsman och kyrkvaktmästare. Båtsmanshållet upphörde 1902.

Hägernäs hade alltså marina intressen. Genom sin båtsman fick man reda på vad som hände ute i "stora världen". På hemmaplan var det Hägernäsviken, som lockade. Där kunde man fiska. I strandkanten hade man bl a katsor, ett slags fiskegårdar liknande små burar. De gjordes av grova tallspjälor, sammanbundna med fina tågor, enrötter. De iordningställdes strax före islossningen och placerades på 1½ m djup utanför en vassrugg. Man kunde sedan vittja dem hela sommaren. I Rönningssjön kunde man också fiska, framförallt kräftor.

Ett av de allra största fiskafångena, som gjorts i Hägernäsviken, ägde rum den 28 december 1835. Byborna från Rönninge, Ullna och Hägernäs samt folk från Rydboholm drog vinternot på isen. Man fångade inte mindre än 1300 lispund braxen, dvs mer än 11 ton! "Fiskköpare voro från Stockholm utkomne och för Fiskens intransporterande till Staden woro 25 parvagnar uppbådade. För Notintressenterne kan detta kallas en artig Julklapp eller kanske rättare sagt NyårsGåfva" heter det i en samtida skildring (C R Robsahms dagbok).

På vintern kunde man också jaga varg – dvs om slottsherren på Rydboholm så bestämde. Han hade jakträtten. I allmänhet sökte man få ut vargen på isen för att lättare kunna skjuta honom. Det gick till så, att man på en släde, dragen av en snabb häst, placerade en gris. Under slädfärden fick man grisen att skrika och förhoppningsvis vargen så nyfiken, att han gav sig ut på isen och blev ett

*Vargjakt på Hägernäsvikens is*



ganska lätt byte för jaktlaget. Ja, vad har man inte gjort på Stora Värtans is!

En annan användning av vatten hade frälsbonden på Norrgården i Hägernäs. Ån, som rann från Rönningesjön, bildade där ett litet fall, lämpligt att bygga en vattenkvarn i, en sk tullkvarn. Dit åkte man från Viggeby, Tjula, Gribby, Arninge, Rönninge och Ullna för att mala mot vederbörlig ersättning. Kvarnen flyttades i början av 1900-talet till Ullna, men kvarnstugan fanns kvar, då 2:a Flygkåren kom till Hägernäs 1929. Den blev en tid kassaavdelningens expedition. Numera är stugan återuppförd på Vretvägen 3 i Viggebyholm.

År 1800 hette mjölnaren *Johan Collmodin*. Det var enligt samtida uppgift "en rekorderlig karl". Han efterträddes av *Karl Holmgren*, som tidigare varit gästgivare på Ensta. Det sas om honom att han alltid "var trygg, alltid likgiltig. Den karlen har aldrig brådtom, dock såg jag honom för ett par år sedan springa, men då stod också elden ut ett par alnar genom byggningstaket" (C R Robsahms dagbok 1837).



*Hägernäs kvarn enligt en gammal målning*

## Marknad, nytta och nöje vid Hägernäs

Vid Hägernäs hölls också en uppskattad marknad, vanligtvis vid midsommartid. *Claes Justelius* skriver 1813 (i *Beskrifning över Täby*, THF skr nr 9): "En årlig så kallad Strömmingsmarknad hålles här i September månad vid Häggenäs, belägen vid en Wik af Wärtan, dit kringliggande ifrån Skärgården ankomma för at emot spannmål afyttra sin wara". Oftast var priset två tunnor strömming för en tunna råg.

Det är troligt att man inte blott köpte och sålde. Man förlustade sig också. Arrendatorn på Hägernäs hade rätt att bränna brännvin ända fram till 1840-talet. En del av hans produkter gick till Ensta

gästgiveri, andra till Viggbyholm som i mitten av 1800-talet ägdes av den kände bryggaren *J R Titz*.

Man kunde också roa sig med att fara med båt eller med forä till Stockholm. Om man promenerade, vilket var vanligt, tog man vägen över Ensta. Där kunde man träffa bekanta och kanske se på arrestanter, som skulle föras till tinget. Ett riktigt makabert nöje kunde man få om man fortsatte förbi Enebyberg till närliggande galgbacke, "Afrättsplatsen". Det gällde i så fall att vara där i god tid på morgonen så man fick plats så nära stupstocken som möjligt.

Hemma-marknaden och någon logdans blev nog de vanligaste nöjena. Drängarna förde säkert ett mustigt språk i drängstugan. Pigorna å sin sida kanske kunde sjunga:

"I fjol fick jag gå  
med gossarna på ängen  
I år får jag gå  
mellan vaggan och sängen".



*Brödbak i gamla "stua" (rekonstruktion)*

## Hägernäs by blir Hägernäs gård

Den 16 maj 1801 gjorde lantmätare *H Ström* en skiftesindelning och i samband därmed en beskrivning av Hägernäs by. Där sägs bl a:

"Hägernäs by är belägen uti Täby Sockn, Danneryds Skjepslag och Stockholms Höfdingadöme, består av 2<sup>me</sup> Mantal gammalt Frälse under Rydboholms Sätessgård, och tilhörig Hans Excellence En af Rikets Herrar, Riddaren och commendeuren af Kongl' Majj<sup>ts</sup> Orden Högwälborne Grefven Herr Magnus Frd: Brahe, och hvilka



Lantmäterikarta över Hägernäs by år 1801. Byn omfattar inte mindre än 25 hus. Nr 8 Wretsängen, nr 23 Näshagen (vid dagens kanslihus), nr 10 Piltkavreten, nr 11 Fruhagen och 9 Blötängen (vid dagens hållplats)





*Hägernäs by den 24 juni 1885.*

åker. Där fanns 5 hästar, 18 kor, 9 ungdjur, 1 tjur, 5 svin och 80 höns. Under de första åren kunde marinflygförläggningen till en del stödja sig på Hägernäs gård i vad avser proviantering.

Förvärvet av 14 tunnland mark (äng och skog) från Hägernäs för marinflygets räkning var inte den första transaktionen, som Kronan gjorde. Redan vid sekelskiftet hade nämligen Kronan ett gott öga till Hägernäs såväl för lant- som sjöförsvaret.



*Hägernäs gård 1909. Fr v Fredrik, Knut och Karolina Gustafsson, Karl Fredlund, Märta Jansson och Hilda Fredlund*



*Torpet Löt år 1922 (Foto Einar Carlberg)*

## Batteri Hägernäs

Under 1800-talet pågick i Sverige flera försvarsutredningar, bl a försökte man finna lämpligaste sättet att försvara huvudstaden Stockholm i händelse det skulle bli krig. Sjösidan ansågs tämligen väl skyddad genom Vaxholms fästning. Om en angripare kringgick den, exempelvis efter landstigning i Roslagen, var risken stor att Stockholm kunde anfallas från landsidan. Man ville därför bygga "befäst-



*Hägernäs manbyggnad och "Farmors hus", det senare nyttjat av F 2:s kassaavdelning 1929*





Skyddsrum ("granatskjul") till batteri Hägernäs

ningar för att skydda Stockholm mot öfverfall och bombardemang". De skulle ligga i en linje från Stora Värtan genom Täby och Sollenstuna till Mälaren. Det första, som statsmakterna beslöt att bygga, var en batteriställning i Hägernäs 1902. Fram till 1916 byggdes där efter, framförallt med landstormsförband, en sammanhängande försvarslinje, "Norra Fronten", från Hägernäsviken till Vallentunasjön.

På höjden strax sydväst om Hägernäs gård upplåt markägaren, greve *Magnus Brahe*, ett batteriområde. Kronan skulle dock erlagga en årlig avgift till arrendatorn för "intrång". Det man byggde var en plats för 4 st positionsartilleripjäser med 4 handmagasin, 2 splitertak och 4 bäddningar samt ett granatskjul och ett krutmagasin. Batteriets uppgift var att hindra framryckning från norr över Ullna.

På sommaren 1902 var över 100 ingenjörssoldater sysselsatta med skottkärror och foror, spadar och spett, sand, cement och bräder. Arbetet ansågs välgjort. Granatskjulet finns kvar än i dag.

I och med tillkomsten av Hägernäsbatteriet byggdes också Djursholmsvägen, från Svalnäs till Viggbyholm, av ingenjörsförband, så att den betydelsefulla ställningen vid Hägernäsviken snabbt kunde besättas. Vägen blev klar 1904. De utförda arbetena var även ett av argumenten för att flytta flottbasen från Galärvarvet till Stora Värtan. Många förespråkade ett sådant alternativ i den livliga försvarsdebatten i början av 1900-talet.

Det blev ingen flottstation, men väl en marinflygstation vid Hägernäs. Liksom på ledungens tid förlades dock fartyg till viken och sedermera – 1943 – uppenbarade sig flottans fartyg ofta på Stora Värtan i samband med Sjökrigsskolans förläggning till Näsby.

# 1919

## – VINTERFLYGSKOLA I HÄGERNÄS

”Kungl Maj:t har i nåder befallt:

att en flygstation skall från och med den 12 dennes vara anordnad å den plats vid Hägernäsvikens västra strand, som av Kronan inköpts därstädes;”

Så börjar den generalorder från Sjöförsvaret av den 6 februari 1919, varigenom Hägernäs flygstation tillkom.

De första planerna från 1918 för den nya flygstationens utbyggnad upptog bl a en slip, en cementplan, hangar för tre flygbåtar, båtbygga och vägar. Det skulle emellertid dröja ända till 1926 innan någon egentlig utbyggnad kom igång. Endast mindre anordningar utfördes till en början i land. Det blev tälthangarer och provisoriska skjul. Förläggning m m ordnades ombord på det till Hägernäsviken utbogsade logementsfartyget ”Freja”.

Fartygschef ombord på Freja var första vintern kapten *C A F:son Egerström*. Han var tillika chef för flygstationen, vars personal var inmönstrad på fartyget. Egerström var också flygbåtsförare tillsammans med kaptenerna Flory och Beckman, löjtnanterna v Bornstedt och Vigert samt värnpliktige Hultström. De första eleverna var löjtnanterna Tornberg och Lilienberg, maskinisterna Larsson och Häggström samt styrmännen Ahrenberg och Karlsson. De skulle bli förare. Till flygspanare utbildades löjtnanterna Hultcrantz, Runius och Barthelsson samt styrmännen Malmberg, Svensson och Johansson. Erforderlig handräckningspersonal fick örlogsstationen stå med.

Man hade sju flygbåtar till förfogande. De var på vintern hjulförsedda. Två av dem var nyinförskaffade Friedrichhafen-plan, de övriga var äldre, tre av Farmantyp, två av Thulintyp. Man kunde samtidigt hårbärgera fyra av dem i provisoriska tälthangarer. Verkstads-skjulbygget genomfördes med knalleffekter.



”Freja” i  
Hägernäs-  
viken 1919

## Eld i berget

Den legendariske flygkaptenen *Albin Ahrenberg* var 1919 styrman (underofficer av 3 gr) vid flottan och flygbåtsförelävar vid den första vinterflygskolan i Hägernäs. Han har berättat (i *Marinflygaren* nr 1) om sprängskottet för skjulbygget:

”Våra mekaniker hade det otäckt kallt i tälthangarerna och det beslöts därför att en uppvärmbar verkstad skulle ordnas. Den skulle få ordentlig, murad stengrund. Sten fanns ju på området. Det gällde bara att klyva stenbjässarna till lämplig storlek. Till ledare för detta arbete utsågs maskinisten Glans vanligen kallad ”Store Olle”. Hans främsta meriter avseende sprängning var att han var ”barnafödder” på Tjurkö, stencentralen utanför Karlskrona. – Nåväl, en lämplig sten om c:a 25 kubikmeter utsågs. Efter en hel del möda och svordomar borrades hål för dynamiten, som Olle anskaffat. Han apterade laddningarna. I avvaktan på lämpligt sprängtillfälle efter lunchen den dag allt ansågs klart, gömde han dynamitgubbarna med tändhattar i en skrev. Men Hägernäsbondens hund hittade dem! Det värsta av allt, han åt dem också. Bonden klandrade oss för att ha gett hunden ”laxer-dynamit” . . .

*Patron Knut Gustafsson med hunden (nedan)  
Albin Ahrenberg (till höger)*



”Stora Olle” köpte i stället bergkrut och laddade igen, måhända i kraftigaste laget, tände på och skrek: ”Iiill i baarget!”. Vi tog betäckning och så *small* det . . . Det blev ett rökmoln som efter ett bombnedslag i en cementfabrik, stenstycken slungades åt alla håll, träden i närheten bröts och grusdamm regnade över ett stort område. Flygplanen ute på isen undgick som tur var att bli träffade, men flygstationens personal blev lomhörd för en tid. Där stenen legat fanns bara en grop. Det blev inga grundstenar. – Några månader senare, sedan ”Stora Olle” varit hemma på Tjurkö och fått instruktioner, genomfördes stenklyvningen med önskat resultat.”

Albin Ahrenberg var en frejdig historieberättare. År 1920 var han – utöver flygförare – ”mässkalle” ombord på Freja. I den egenskapen skulle han en dag flyga till Djurholms restaurant för att hämta dryckesvaror. Han har berättat om landningen:

”Jag var inte så bra på att landa på den tiden, då jag var så gott som ny flygare. Men order var order. Det beställda hämtades i samband med en flygning. När jag återvände stod så gott som all personal på isen. Jag gjorde en lov för att landa och då såg jag hur alla neg djupt, för att det skulle bli en perfekt landning och inget kross uppstå. De visste att jag inte var perfekt på att landa. Efter tre försök lyckades jag äntligen få ner ”kärran” utan missöden. Då hade de församlade nitigt så djupt att knäna snuddade vid isen. Den för dem – och för mig – lyckade landningen utlöste starka applåder”.

*Albin Ahrenberg* blev en av de legendariska marinflygarna. Han var född 1889, blev styrman vid flottan 1918 och gick på övergångsstat 1925, då han bl a startade egen flygverksamhet. Han blev hederligt befordrad till kapten i marinen 1931 och gjorde stora insatser under beredskapsåren 1939–1945.

## Livet ombord på Freja i Hägernäsviken

Den första vinterflygskolan, som startade den 12 februari 1919 upphörde redan den 8 april samma år. Isen gav med sig, Freja avrustades, flygbåtarna återgick till ordinarie flygstationer. Men redan nästa vinter var det dags att flyga i Hägernäsviken igen. Dåvarande löjtnanten, sedermera chefen för F2, *Herman Sundin*, har berättat om denna andra vinterflygskola i Hägernäs:

”Den 3 februari 1920 befann jag mig ombord på logementsfartyget Freja, som med assistans av minsveparen Sökaren och Sveparen var under bogsering från flottans varv i Stockholm med Hägernäs som mål. Jag hade under de närmast föregående månaderna genomgått en teoretisk flygspanarkurs vid flottans varv och skulle nu påbörja förberedande praktisk spanarutbildning vid marinens vinterflygskola vid Hägernäs. Efter stundom rätt hårda duster med isarna på Stora Värtan anlände Freja påföljande dag vid tolvtiden till Hägernäs. – Föga anade jag då att jag under de följande 25 åren skulle få den övervägande delen av min verksamhet förlagd till denna plats.

-- Den andra vinterflygskolan skulle nu ta sin början. Några fasta anläggningar fanns inte. Personalen förlades och utspisades ombord på gamla stolta korvetten Freja, vilken på äldre dar degraderats till logementsfartyg. Men även flygplanen behövde tak över huvudet. Detta behov tillgodosågs genom tälthangarer, som uppfördes i strandkanten. De första dagarna upptogs sålunda med arbete på uppmonteringen av några sådana hangarer. Den 6 februari anlände så de första flygbåtarna, en Farman med roterande Gnomemotor och en Thulin med Benzomotor. De flögs in av dåvarande kaptenen vid flottan Sven Beckman (cert nr 38) och landade på den snötäckta isen med flottörer, varefter ommontering till hjul ägde rum.



*Kapten Sven Beckman visar sitt plan 1920 för Elsa Beckman, Märta Ekström och Stina Stael von Holstein*

Under de närmaste dagarna anlände ytterligare några Farman och Thulinplan. Verksamheten kunde sättas igång för fullt. Flygskolan stod under befäl av dåvarande kaptenen vid flottan Arvid Flory (cert nr 76), en av förgrundsförarna inom svensk marinflygning. Flygutbildningen var uppdelad på två kurser, en förare- och en spanarkurs. Bland lärarpersonalen märktes dåvarande löjtnanterna vid flottan Tornberg och Vigert, löjtnanterna vid kustartilleriet Runius och Barthelson samt styrmännen vid flottan Ahrenberg och Karlsson.

Förarutbildningen ägde rum på Farmanplanen och spanarutbildningen på Thulinplanen. Ytterligare en utbildningskurs – och en mycket betydelsefull sådan – förekom vid skolan, nämligen flygmaskinistkurs. Betydelsen av att äga en högt stå-



ende flygmekanikerkår insågs redan då till fullo. Flygbåtsmaskinisterna utbildades till en yrkesskicklighet, som sedan dess näppeligen överträffats. Bland lärarna märktes särskilt A E Larsson, den främste medlemmen av denna föredömliga yrkeskår. --

Idrott förekom i stor utsträckning. Omedelbart utanför fartygssidan hade vi en bandybana och praktiskt taget varje dag spelades det bandy. Skid- och skridskoidrott idkades så snart snö- resp isförhållandena det tillät. Tillfälle till isjaktsegling kunde icke så sällan erbjudas, då isjakter gästade våra domäner.

Ja, det var ett friskt och härligt liv med allvar och lek omväxlande. När arbetet var slut för dagen samlades personalen så småningom i sina resp mässar ombord på Freja till en otvungen och glattig kamratsamvaro. Här etsades marinflygarna så småningom samman till ett kamratgäng av sällspord styrka och gedigenhet. --

Dagarna gick snabbt och våren började ge sig tillkänna. Den kom tidigt detta år – alltför tidigt tyckte vi – och redan den 22 mars återbogsrades Freja in till flottans varv i Stockholm. Vinterflygskolan 1920 var till ända.

Men dessa mina två första månader på Hägernäs var en lycklig tid. Jag hade inte bara fått lära känna flygningens tjus-

*Arvid Flory (t v) på skridskor och nedan (i mitten) med kronprins Gustaf Adolf, prins Bertil och kapten Egerström*



ning. Jag hade också fått komma in i kretsen av goda och glada marinflygkamrater, som älskade sitt yrke”.

Under åren 1919–1926 anordnade marinen varje vinter en flygskola i Hägernäsviken. Undantaget var 1925, då det inte fanns någon is. Man flög från början av januari till början av april och svetsades samman i den trånga förläggningen ombord på Freja.

De för vinterflygskolan avsedda flygplanen hade hjul- eller skidlandningsställ och transporterades ofta ut till Hägernäs före isläggningen i pråmar. Efter skolans slut återtransporterades de till Galärvarvet, ibland flögs de med landning på Djurgårdsbrunnsvikens is.

Hägernäs fick redan från början ett särskilt grepp om marinflygarna. Hägernäs var ett  *eget*, uteslutande för marinflyget skapat hem. Det var visserligen i början av 1920-talet endast några månader om året, man var där, betydligt längre tid var man i Karlskrona för utbildning. Flygstationen låg på Stumholmen. Man kunde också ha tjänst i Göteborg eller på Hårsfjärden eller annan bas. På dessa platser var det emellertid fartygen och deras verksamhet, som dominerade – På Hägernäs var det flyget, som härskade oinskränkt. Vad Malmslätt blev för arméflygarna blev Hägernäs för marinflygarna.

I ett reportage från Hägernäs i Svenska Dagbladet i mars 1923 liknades förläggningen vid ett ”vintersanatorium”. Det kanske var betecknande.



Ombord på Freja 1922, i mitten löjtnant Ramström, kapten von Bornstedt, löjtnant Christell.

## Blott Marinen sådana flygare har

De bräckliga Farmanplanen kunde onekligen utsätta personalen för onödiga risker. Under 1920–21 blev de successivt utbytta mot Albatros B II. Fem sådana inköptes. För utbildning i skjutning och fotografering fick man 1924 två Heinkel He 3 och samma år kom fem Avro 504. För att genomgå en instruktionskurs i ”stunt flygning” med dem sändes marinflygarna *Vigert* och *Palm* till England.

Marinflygarna blev aldrig några uppvisningsflygare i stil med de, som utbildades vid armén. Flygplanen var inte lämpade för avancerad flygning. De sysslade mer med långdistansflygningar. 1921 flög man Karlskrona–Haparanda–Karlskrona på något över 23 timmar (med mellanlandningar), 1925 från England till Karlskrona på 7 timmar (utan mellanlandning).

Uppgifterna för marinens flygväsende utvidgades allt mer i början av 1920-talet. Spaning och eldledning var de väsentligaste, men torpedfällning, ubåtsbekämpning med bomber, dimbildning och konvojskydd krävde också resurser och utbildning.

År 1918 efterträddes kommandörkapten *Gunnar Unger* (sedermera konteramiral) av kommandörkapten *Thor Lübeck* som chef för Marinens flygväsende. Han ansågs vara tuff och kunna tygla de ”stynnackade” marinflygarna. Själv började han sin chefstid med att lära sig flyga. Direkt efter välkomstmiddagen vid Thulins flygskola i Ljungbyhed – berättades det – gick han ut och satte sig i ett plan och körde runt på marken, iklädd lackskor och smoking.

*Thor Lübeck* lyckades senare påvisa, att de gamla slitna flygbåtar-na krävde ersättning. År 1921 beviljade därför riksdagen ett tilläggsanslag om 800 000 kronor. Det var så de första Hansa-planen kom till. De skulle visa sig bli de slitstarkaste i Sverige, framförallt som närspanings-(bevaknings-)plan. Man lyckades också få prototyper för fjärrspanings-, torped- och jaktplan. Det var emellertid ingen lätt uppgift att lösa materiellfrågorna i tider av försvarsrevision. Mycket ställdes på framtiden i avvaktan på utredningar, som praktiskt taget ständigt pågick.

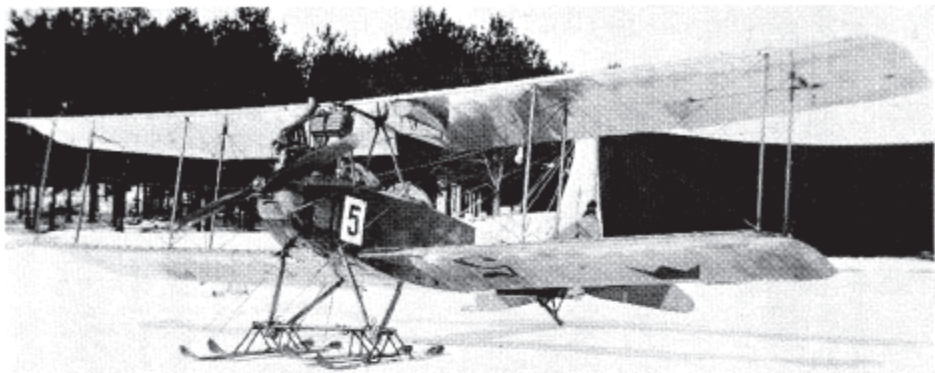
Märkligt nog hade chefen för Marinens flygväsende mindre inflytande på fredsorganisationen. Personalen var fördelad till flygstationer, som i sin tur var underställda den lokala marina befälhavaren. Då personalen inte erfordrades för flygtjänst återgick den till flottan eller kustartilleriet. Ansvaret för vård och underhåll åvilade örlogsvarvet i Stockholm. Flygstationer fanns i Karlskrona och Göteborg samt vid Kustflottan (Hårsfjärden). Baser i övrigt var rekognoscerade i Färösund, Harg, Umeå, Luleå och Gustafsvik (Härnösand). Av dessa blev Färösund utbyggd 1926 och fick en stor och bra hangar, skänkt av Gotlands kvinnor.

I och med att Hägernäs tillkom som flygstation för vinterutbildning kunde man ordna marinflygarnas hela utbildning inom marinen. Under hösten var det spanarkurs och tidvis förarkurs vid örlogsvarvet i Stockholm, på vintern flygning i Hägernäs, på våren låg förarna i Karlskrona och spanarna i Göteborg. Efter att tillsammans



*Thor Lübeck*





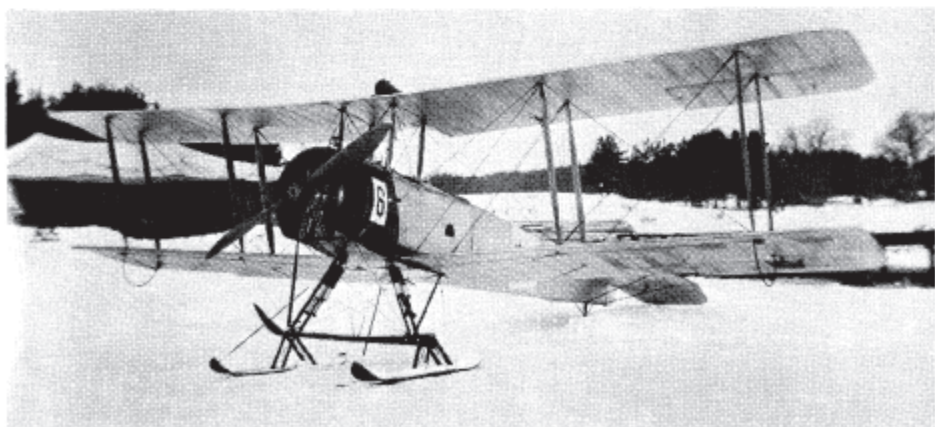
*Albatross B II a 120 Hk Mercedes*

ha deltagit i bomb- och skjutövningar i Fårösund och samövningar inom marinen under hösten avslutades årsutbildningen i oktober.

Perioden i Hägernäs ansågs vara den bästa. Där var marinflygar-  
na ensamma utan "störande" fartyg. Här skapades också den speciella andan, som karakteriserade flygarna. Allt för stor individualitet måste dock ibland beivras. *Arvid Flory*, som var chef för vinterflygskolan i Hägernäs 1922 kände sig föranlåten att utfärda ordern:

"-- På förekommen anledning meddelas att brott mot utfärdade flygorder kommer att betraktas såsom tjänstefel *under försvärande omständigheter*"

Vintern 1926 fick man emellertid för första gången utöva stridsflygning med de nyinköpta Avro-planen över Hägernäs. Lyckan varade dock inte så länge. Då flygvapnet sattes upp måste planen lämnas till Ljungbyhed . . .



*Avro 504 K, 130 Hk Clerget*

# 1926

## 2. FLYGKÅREN SÄTTIS UPP

Eftersom samverkan med armén resp marinen ansågs vara flygets främsta uppgifter, var det naturligt att de flesta bedömare ansåg att flyget borde ingå i de gamla försvarsgrenarna. Med utgångspunkt från första världskrigets erfarenheter, blev det emellertid allt fler som förespråkade ett självständigt flygvapen.

I 1923 års betänkande, som avgavs av försvarsrevisionen, föreslog majoriteten en fortsatt uppdelning av flyget. Särskilda yttranden förekom dock till förmån för ett självständigt flygvapen. Då skulle exempelvis torpedflygplan överta en del av torpedbåtarnas uppgifter och bombplan kanske kunna ersätta vissa fasta försvarsanstalter i skärgården.

Marina talesmän, framförallt *Thor Lübeck*, önskade ett flyg inom marinen, som i samverkan med övriga marinstridskrafter kunde sättas in mot en angripare långt ute till havs. I likhet med engelska marinen hade man vid denna tid en tro på möjligheterna att med tidig insats förhindra invasion.

De tekniska problemen vid marinflyget ansåg många vara så skilda från de vid arméflyget, att en gemensam förvaltning skulle bli tungrodd. Inom marinen tyckte man det var självklart att flygtjänsten krävde ungt folk. Efter 6–10 års flygverksamhet borde officerarna återgå till ursprunglig vapengren, som då berikades med kompetens för att rätt använda flyget i samverkansuppgifter. Man ställde helt enkelt frågan: vad skulle ett självständigt flygvapen ha för användning av personal, som vid 35 års ålder inte längre var lämpad för flygtjänst?

Från statsfinansiell synpunkt förelåg dock mycket starka skäl för ett självständigt flygvapen. Då kunde nämligen en del av de stora nedskärningarna vid armén och marinen motiveras. Riksdagen fattade också ett principbeslut 1924 om ett självständigt flygvapen. Den försvarsproposition, som dåvarande försvarsminister *Per Albin Hansson* lade fram den 20 februari 1925, reglerade organisationen. Riksdagen biföll regeringens förslag.

Flygvapnet bildades genom en sammanslagning av arméns flygtrupper och marinens flygväsende. Vid uppsättningen, som skulle ske den 1 juli 1926, avsågs flygvapnet bestå av flygstyrelse, fyra flygkårer, flygskola (Ljungbyhed) och två flygverkstäder. Ledningsorganet blev litet. Såväl generalstabschef som marinstabschef hade alltså ett visst inflytande på organisation, utbildning och materialanskaffning.

Det nya flygvapnets första chef blev *K A B Amundson* ("KA-BA"), som varit en sådan eldsjäl för flygets införande i Sverige. Han

blev generalmajor och fick vid sin sida som stabschef kommandör *Thor Lübeck*, tidigare chef för marinens flygväsende.

Av flygkåren avsågs en vara förlagd till Uppsala (ändrades senare till Västerås) och bestå av fjärrspanings-, bomb- och jaktförband. Två flygkårer, den ena på Malmen och den andra på Frösön, skulle fämst vara armésamverkande. För de marinsamverkande uppgifterna uppsattes en flygkår. Var skulle den förläggas?

## Rindön, Västerås eller Hägernäs?

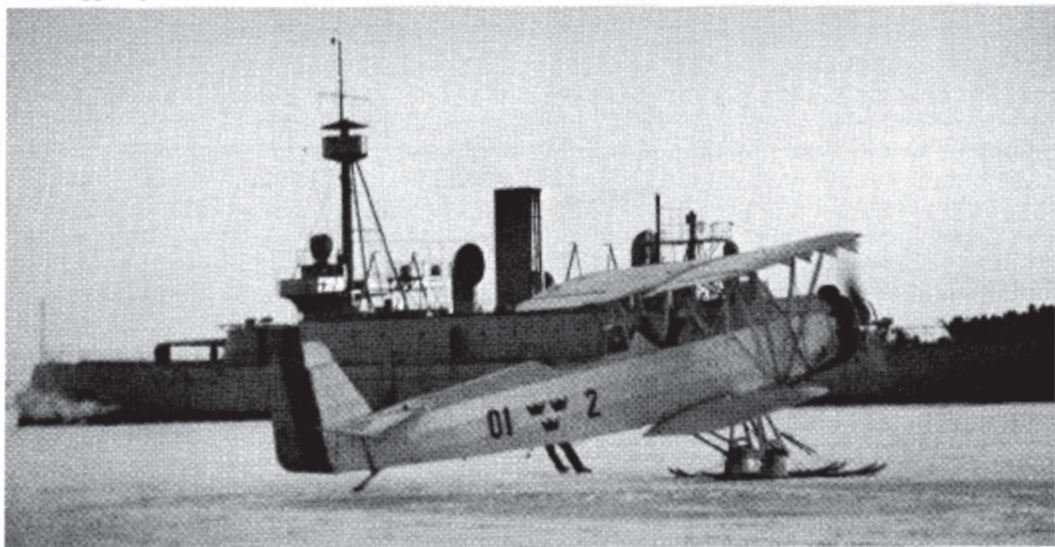
Den marinsamverkande kåren vid det nyuppsatta flygvapnet benämndes 2. (andra) flygkåren. Dess stomme var givetvis marinens flygväsende. Ingen av dess gamla flygstationer ansågs emellertid vara tillräcklig för det nya förbandets förläggning.

Till en början föreslogs en lokalisering av denna flygkår till Rindön. Vaxholms grenadjärregemente, (I 26), skulle läggas ned och därmed blev ett kasernetablisement friställt vid Oskar-Fredriksborg. Förslaget avvisades emellertid. I närheten av Rindön kunde man inte påräkna att få ett tillräckligt isområde för flygutbildning med hänsyn till sjötrafiken.

Försvarsrevisionen föreslog i stället i sitt slutförslag Västerås som förläggningsort. Där skulle det också förefinnas lediga kaserner efter Västmanlands regementes indragning. Kostnader för slipar, hangarer o dyl skulle kunna minskas genom att förlägga förbandet tillsammans med Centrala flygverkstaden, som också borde flyttas till Västerås.

Motståndet mot en "inlands"-baserings av marinflyget blev mycket stort. Marinstaben m fl myndigheter krävde att det marinsamver-

*En plan typ Ö-9 framför den pansarbåt, som var förutsättningen för förläggningen till Hägernäs.*



kande flyget under alla omständigheter skulle baseras i så nära anslutning till något marint förband som möjligt. Om det var fråga om att hålla nere kostnaderna för personalens förläggning kunde utrangerade fartyg ställas till förfogande som logementsfartyg. Det skulle till och med vara en fördel att flygarna fick en viss sjövana. De kunde ju komma att bli placerade på den under projektering varande flygplanskryssaren Gotland.

Det slutliga beslutet blev att 2. flygkåren förlades till Hägernäs. Därifrån hade man ju goda erfarenheter. Ett detachment skulle dock förläggas till Karlskrona. Förläggningen i Hägernäs ordnades genom att pansarbåten Njord ställdes till förfogande 1926, korvetten Freja 1927 och från 1928 pansarbåten Göta.

Till Västerås förlades i stället 1. flygkåren tillsammans med Centrala flygverkstaden. Därmed upphörde örlogsvarvet i Stockholm med sina flygöversynsuppgifter.

Enligt riksdagsbeslutet skulle F 2 förutom kårstab bestå av ett spaningskompani och ett bomb-, torped- och jaktkompani. Uppsättningen tog emellertid lång tid och planerna kom att ändras.

Befattningen som chef för 2. flygkåren var till en början förenad med befattningen som stabschef hos chefen för flygvapnet. Tjänsteförrättande kårchef blev en sjöofficer, kommenderad till flygvapnet, nämligen kommendörkaptenen av 1. gr *A Örnberg*. Han och hans kårstab inhystes tills vidare på Skeppsholmen i avvaktan på framtida byggnation i Hägernäs.

Byggnationen vid Hägernäs tog sin tid . . .



*A Örnberg*

## Långsam takt i kårens uppsättning

Någon pompa och ståt vid 2. flygkårens uppsättning den 1 juli 1926 förekom inte. Ingen överflygning och inte någon inmarsch till den nya förläggningsorten Hägernäs i Täby. Det fanns helt enkelt ingenting att marschera till, om man undantar några bryggor, skjul och platser för tälthangarer.

Övergången från marinens flygväsande till 2. flygkåren i det nya Flygvapnet blev mycket mjuk. Tidigare planerade övningar genomfördes. Personalen fortsatte att vara fördelad till de marina flygstationerna i Karlskrona, Göteborg och på Hårsfjärden (Kustflottan). Det fanns ett 20-tal officerare ur flottan och kustartilleriet, som var flygförare, några fler var spaningsutbildade. Bland underofficerarna var 17 förare och 15 maskinister, av korpralerna 2 förare och 10 mekaniker. Flera nya spanare, förare och mekaniker var under utbildning.

Antalet tjänster vid det nya flygvapnet var begränsat. De flesta valde därför att kvarstå i marinen. Några antog ett erbjudande att gå på frivillig övergångsstat. Så gjorde exempelvis kaptenen *Ragnar Werner*, som hade tagit sitt certifikat i Frankrike redan 1912. Vid 47 års ålder slutade han sin flygtjänst och blev direktör i Göta Kanalbolaget. Hans sista uppdrag som flygare var att rekognoscera för utbyggnad av Hägernäsbasen.

De första marinflygarna, som tjänstgjorde i den nya flygstyrelsen, var kommandören *Lübeck* samt löjtnanterna *Tornberg* och *Sundin*. I staben för den nyuppsatta 2. flygkåren blev löjtnant *Ramström* adjutant till kommandörkapten *Örnberg*. Alla dessa officerare blev senare framstående chefer inom flygvapnet.

2. flygkårens förste intendent blev löjtnant *Löwenberg* (som stannade i 20 år). Ingenjören *Falke*, som varit med sedan 1914, blev den förste kåringenjören. Förrådsförvaltare *S J Olsson* (sedermera *Ottersjö*), verkmästare *A E Larsson* och vaktmästare *O G Johnsson* tillhörde också den första stabsbesättningen, som inhystes i Långa Raden på Skeppsholmen.

Från början organiserades ett av de avsedda kompanierna. Det benämndes spanings- och stridskompaniet och var avsett att snarast förläggas till Hägernäs, i varje fall vintertid. Dess förste chef blev kaptenen *C G Wigert*, tillika flygförare, lärare, kasernofficer och logementsfartygschef. Som maskinist tjänstgjorde bl a *E M Hultman* och på kompanistaben fanns *O E H Hall*. Han brukade säga:

” – Det är inga svårigheter att komma ihåg när uppgifter ska skickas till högre ort. När det är dags ringer dom ju och skäller som besatt!”

De flygplan, som kompaniet till en början kunde nyttja, var de första ”Hansorna”, flygbåtarna nr 42–47, dvs plan av typ Heinkel (He 2), tillverkade på licens av Svenska Aero. Sommartid användes förläggningen vid Galärvarvet i Stockholm. Att starta och landa på Strömmen eller Nybroviken kunde ha sina problem. Man längtade till Hägernäsviken. Det skulle dock dröja till 1929.

Flygverksamheten utanför själva Stockholmsområdet utövades tills vidare i marin regi. Flygstationschef i Karlskrona var kapten *Egerström* och i Göteborg kapten *Flory*. På Hårsfjärden utvecklades förbandet till en marinflygdivision med flygstation på Märsgarn och den gamla torpedkryssaren Jakob Bagge som depåfartyg. Kapten *H:son Enell* blev dess förste chef och så småningom inleddes även denna division i flygkåren.

Statsmakterna var njugeta med medel. 2. flygkåren fick börja sin verksamhet i blygsam skala. Några kostsamma investeringar fick inte göras. Uppsättningstiden måste därför sättas till tre år.

## Tre års väntan på ”eget” i Hägernäs

Vintern 1927 förlades vinterflygskolan i vanlig ordning till Hägernäs med Freja som logementsfartyg. Chef var kapten *Enell* och bland eleverna befann sig löjtnant *Svenow*. Under sommaren utbildades spanarna i Göteborg och förarna hade sina skolflygningar i Karlskrona. Den gemensamma skjutskolan genomfördes i Färösund. I augusti var man tillbaka i Hägernäs igen för samtrimning. Då inmönstrades personalen på fd pansarbåten Göta för första gången. Den skulle komma att vara logementsfartyg de närmaste 10 åren.



*Ett SF-Hansa-plan på gamla flygstationen i Stockholm*

Samövningarna med såväl kustfästningerna (ja, det hette faktiskt så) som kustflottan var ganska omfattande. Att vara chef för kustflottans flygstation ansågs tydligen vara lika fint som att vara chef för 2. flygkåren. Kommendörkaptenerna *Örnberg* och *Egerström* bytte dessa befattningar med varandra under sommaren och hösten 1927.

Den första volontärskolan vid 2. flygkåren började hösten 1927. Ämnena var: exercis, bevakningstjänst, skjutning, gymnastik, båt-tjänst och sjömaning, samaritkurs, rekrytundervisning, flygplankännedom, motorkännedom, modersmålet, räkning, historia, geografi, välskrivning, och kroppsvård. Det var många ämnen för de 12 eleverna och arbetsdagen blev lång. Som lärare i samtliga ämnen fick officerarna ställa upp. Läroböcker fanns i tillräcklig mängd (de flesta var ganska tråkiga). Övningsammunition var det däremot ont om, högst 145 patroner fick förbrukas per man och karbin årligen.

Under 1928 uppgick kårens stammanskap till 25. Lika många officerare fanns placerade vid kåren och märkligt nog var antalet underofficerare också detsamma. Värnpliktiga, främst för handräckningstjänst, fick man från flottan. Det örlogsmannamässiga uppträdandet höll man styvt på. Vissa officerare hissade till och med ett litet befälstecken då de var ombord på ett plan. Flygstyrelsen ansåg dock att föreskriften om "att hålla flygplanen i örlogsmässigt skick" inte var helt adekvat inom Flygvapnet.

Befälet hade vissa förmåner. Man kunde till exempel få hyra ett tjänstefordon eller en tjänstebåt för eget bruk. I så fall fick man utöver bensinkostnaden betala 52 öre per mil för motorcykel och 93



*Löjtnant Christell med högvakt ur F 2 år 1929*

öre för personbil, typ Hudson. En motorbåt kostade 15:– kronor per timme.

Helst av allt ville emellertid befälet flyga. Man tog varje chans att få ett uppdrag för att komma upp i luften. Alla var beredda att göra det näst intill "omöjliga". Någon busflygning tilläts emellertid inte. Över bebyggda områden måste flyghöjden vara minst 800 m (utom vid start och landning). Från och med 1928 måste alla ha fallskärm.

De nyutbildade förarna ville gärna visa sina färdigheter. De inbjöd ofta passagerare att följa med. Det berättas att en underlöjtnant, som nyligen avslutat skolan i Ljungbyhed, tillfrågade en styrman om han ville följa med på en tur. Svaret blev:

– Nej, det ska jag säga honom att jag flyger inte med några nyutbildade pojkspolingar. Jag har flugit med kapten Flory – och han är en säker förare han." När styrmannen såg att underlöjtnanten blev ledsen, tillade han: "– Ja, löjtnanten, det förstår han väl att man inte vill riskera sitt liv med en aldeles nybörjare. – Men, men löjtnanten – det ska jag säga honom att vill han ta upp min gumma så möter det inga hinder!"

Att flyga var alltså "livet", övrig tjänst något av ett "nödvändigt ont", möjligen med undantag för att "meka" på planen. Vissa uppgifter måste emellertid genomföras på marken. Till dem hörde exempelvis att gå högvakt på Kungl Slottet. 2. flygkåren genomförde sin första vakt den 14 januari 1929 under ledning av kapten *Tornberg*. Nästa gång flygvolontärerna fick förtroendet var den 21 februari under kapten *Wigert*. Samma styrka fick sedan visa upp sig på Stadion under Svenska Flaggans Dag 1929.

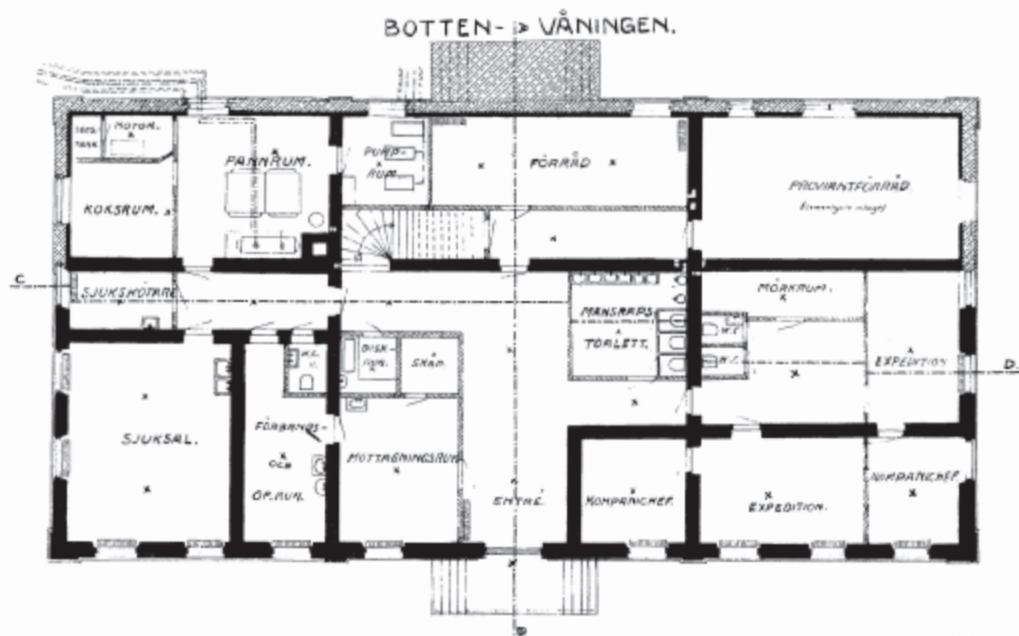
Fram till 1926 hade anordningarna på Hågernäs för att genomföra de relativt blygsamma flygövningarna där, varit av provisorisk karaktär. Där fanns förråds- och verkstadsskjul, bryggor och slipar. Den största byggnaden var en trähangar, vars portar vätte söderut (mot Tornön). Den liknade mest tre sammanbyggda lador.

Man fick i stort sett leva med provisorierna fram till 1929. Då färdigställdes emellertid flera nya byggnader, även om de otåliga marinflygarna tyckte det tog lång tid. Den kanske viktigaste var den stora betonghangaren, som blev mycket rymlig och ändamålsenlig, blev så att säga centrum i flygstationen. Till den hörde betongplatta, slipar och bryggor. Dess stora portar vätte österut mot Hågernäsvisken. Strax söder om hangaren blev det motorverkstad, värmecentral och förråd.

I skogsbacken, väster om den äldsta trähangaren, uppfördes kanslihuset i tre våningar jämte vind. Det blev mycket innehållsrikt. I bottenplanet fanns kompaniexpedition, sjukavdelning, proviantförråd och pannrum, i första våningen skolsalar, i andra våningen rum för kårchef, adjutant, kårexpedition, intendentur- och kassaavdelning, mobiliseringsofficer, växel samt ordersal och "utsändningsrum för radio". Vinden användes som intendenturförråd.

Intill kanslihuset, i samma skogsbacke, byggdes gymnastikhuset. Det var väl tilltaget. Det kunde användas till mycket. Utöver gymnastik och idrott kunde man där ha högtidligheter, föredrag, inkvarteringar och fester med dans.

Mellan betonghangaren och kanslihuset fick man plats med vattentorn och ett bostadshus, avsett för förvaltaren. Intill vägen från





hangaren mot bryggan, utanför vilken "Göta" låg förtöjd blev det en marketenteribarack.

Några kaserner eller någon matinrättning var det 1929 inte tal om. Logementsfartyget "Göta" fick vara tillfyllest. Det blev också ett "hem" för 2. flygkårens personal. Det var "mysigt" i gunrum och mässar, ja även på trossbotten. Där följdes "Reglemente för marinen". Kapten *Wigert* fullgjorde 1929 fartygschefs (FC) åligganden och sergeant *Jonsson* var redogörare. Efter att ha varit enbart vinterförläggning blev "Göta" nu stationerad i Hågernäs året runt (med vissa avbrott). Därmed kunde 2. flygkåren – efter tre års väntan – ta sin ordinarie förläggning i besittning sommaren 1929.

Under de år man väntat, hade flygningarna fortsatt enligt äldre mönster. Avbrott i rutinen hälsades dock med glädje.



En SK 4 (Heinkel HD 24) utanför hangar 81 under byggnad.

## Avbrott i den vardagliga rutinen

En del avbrott i den invanda rutinen kunde man själv skapa. Den 20 maj 1928 gjorde man exempelvis en uppmärksam uppvisning på Riddarfjärden. Den leddes från Stadshuset och omfattade bl a "rapportthylsfällning" från en grupp SK 4 (nylevererade "hansor" HD 24) och "bombfällning" från en annan grupp. På kvällen flög flera plan och avfyra olikfärgade signalpistolskott.

Ett annat avbrott hade allvarigare karaktär. Den 5 juni utfärdades en generalorder där Kungl Maj:t beordrade att tre plan omedelbart skulle klargöras och avgå till Spetsbergen. Det gällde att rädda Nobilexpeditionen. Chef för undsättningsstyrkan blev kapten *Tornberg* och bland deltagarna märktes löjtnanterna *Jacobsson*, *Rosensvärd* och *Christell* samt styrman *A G Svensson*. Som bekant lyckades man rädda Nobile men flera omkom, däribland Finn

Malmgren. *Einar Christell* har berättat om expeditionen bla om en nödlandning, som han var med om i Brännvinsbukten (Brandy Bay):



*Otto Einar Christell*

” -- Efter motorstopp på grund av bensinbrist gick det att landa utan att planet skadades av de många isblocken. Nödlandningen upptäcktes – som tur var – av ett annat plan och bensin nedkastades i en luftbehållare, vars gummi dock inte var bensinbeständigt. -- Efter flera timmars långsam filtrering lyckades föraren och jag få ner c:a 25 liter av den gulbruna vätskan i tanken. Motorn startade hyggligt trots den svärsmälta kosten. Så gott vi kunde hade vi röjt undan is och snö och fått en startbana. Den var varken lång eller bred, men den räckte. Skidorna klabbade, så jag måste vid starten ruska ena vingen och sedan ta mig ombord, innan vi löpt ut det mesta av banan. Tre gånger rusade kärran ifrån mig och varje gång fick vi börja om på nytt. Den fjärde gången lyckades jag kravla mig in i framsitsen i tid.”

De övningar, som man hade bedrivit på Hägernäs vikens is, hade tydligen varit av den arten att man kunde klara strapatserna i Spetsbergen. Vinterflygskolan visade sig värdefull också för isspaningen kring svenska kusten. Den bedrevs intensivt, inte minst den hårda vintern 1929. Då kunde man med start från Hägernäs också undsätta de lastfartyg, som man hade siktat och funnit att de satt fast i isen. Proviantfällningen blev ett precisionsjobb.



*Fem SK 4, en S 5 A, en motorbåt och två slupar samt pansarbåten "Göta" i Hägernäs viken*

# Charles Lindberghs besök vid Hägernäs 1933



Hägernäs fick under årens lopp ta emot många utländska besök. Det som rönte störst uppmärksamhet av press och allmänhet var överste Charles Lindberghs besök i september 1933. Lindbergh, som åtföljdes av hustru Ann, kom närmast från Grönland via Köpenhamn i sitt flygplan "Tingmissartoo". På sin fortsatta rundflygning i Norden gästade paret Lindbergh bl a Ljungbyhed, Karlskrona, Barkarby (där den omstridda SK 10, Raab-Katzenstein, provflögs — erhållandes betyget med utmärkt beröm godkänd) och Helsingfors.

I ett brev till CFV tackade Lindbergh för det utomordentliga sätt på vilket hans flygplan omhändertagits på Hägernäs och i Karlskrona. I samma brev säger Lindbergh, att den förbandsflygning som till hans ära gjordes på Ljungbyhed var den mest perfekta flygning av det slaget som Lindbergh någonsin sett.



Ovan: Kåpé vid F2-sjöplan. — Lindbergh flög en Lockheed Sirius. Motor: Wright Cyclone, 710 hk.

Nedan: General Virgin välkomnar Charles och Ann Morrow Lindbergh.



Nedan: Överste Lindbergh flankerad av några F2-officerare. — Lindbergh avled 1974.



# 1929

## HÄGERNÄS ORDINARIE FÖRLÄGGNINGSSORT

Den 1 juli 1929 kunde äntligen 2. flygkåren med sin huvuddel flytta ut till de nybyggda anläggningarna. Hägernäs i Täby socken blev ordinarie förläggningssort. Adressen blev dock Viggbyholm. Telefonerna var anknutna till Viggbyholms telefonstation. numren var:

”Kärchefen – 97, Kompanichefen – 220,  
Exp logftg Göta – 28 Kassachefen – 118”

Kärchefen, kompanichefen, intendenten och läkaren m fl tog kanslihuset i besittning, sjöflyg- och sjöspanarskolan fanns ombord på ”Göta”, ingenjören hade sin expedition i hangar 81 (tv dock utan telefon), kassan inrymdes till en början i den gamla kvarnstugan tillhörig Hägernäs gård. All förläggning och utspisning var ombord på ”Göta”.

Hangar 81 (den nya stora betonghangaren) fylldes med de sista flygbåtarna (nr 201–208). De fick sedan ändrad beteckning: SK 4 (Heinkel HD 24). Under sommarens lopp levererades de första planen i en lång serie, nämligen S5 (Heinkel He5) och motorverkstaden fick pröva på 450-Ju-675-My-motorer.

Stockholm–Roslagens Järnvägar fick betydligt fler resande och ordnade en extra hållplats för på- och avstigande intill Hägernäs gård, där vägen mot Löt gick över järnvägen. Ordinarie station, där bl a militärbiljetter skulle stämpas och allt gods mottagas, var Viggbyholm.

Hägernäsbonden, *K H Gustafsson*, fick bråda dagar. Utöver sina egna körslor skulle han utföra skjutsar för den fortsatta byggnatio-



*Hägernäs-  
bonden*

nen, köra med mjölk och hämta svinmat. Mycket dricksvatten måste också transporteras. Brunnarna klarade inte belastningen. Det kom in saltvatten. Ett särskilt vattenverk måste ganska snart ordnas.

Samtidigt med 2. flygkårens slutliga utflyttning till Hågernäs sattes även 1. flygkåren upp i Västerås, alltså den plats som ett tag var ämnad för F 2. Chef i Västerås från 1929 blev en marinflygare, *H Enell*. Han efterträddes senare, 1934, av *E Tornberg*.

I det nya kanslihuset tjänstgjorde bl a löjtnanterna *Westring* och *Svenow*, förvaltare *Olsson* (Ottersjö), sergeanterna *Littiäinen* och *Lagerkvist*, herrar *Ström* och *Larsson*, den senare legendarisk fotograf. *Lövenberg* var intendent, *Falke* ingenjör och *A E Larsson* verkställare i verkstaden. Fanjunkare *Jonsson* skötte drivmedelsidan. Han kallades för bränsleuppbördsman. Det fanns både en kärlläkare, *Hult*, och en fartygsläkare (på "Göta"), *Bark*.

Kompanichef var kapten *Wigert* och under honom tjänstgjorde bl a fanjunkare *Werngren* och sergeant *Molau* samt ett 70-tal värnpliktiga.

Hösten 1929 ledde kapten *Tornberg* sjöflyg- och sjöspanarutbildningen. Lärare var bl a löjtnant *Westring* och fanjunkare *C G Carlsson*. Ansvaret som chefsmekaniker fick verkställare *Hultman*. Bland eleverna detta år märktes löjtnanterna *Lagerström*, *Rosenberg*, *Rapp*, *Berhelsson*, *Brydolf*, *Adolfsson* och värnpliktige studenten *Barenthein*.

En av eleverna, *Torsten Rapp*, då löjtnant sedermera general och ÖB, berättar:

"Som löjtnant vid flottan sökte och fick jag flygförarutbildning 1928. Jag ville se saker och ting "von oben". Sedan följde



Färösund 1929. Löjtnanterna *Rosenberg*, *Adolfsson*, *Rapp*, *Schultz* och *Westring*, kaptenerna *Runeborg* och *Tornberg*.

bla spanarkursen. Vi flög mycket, ofta över Östersjön. En dag var Gösta Adolfsson och jag på väg till Fårösund. Utanför Gotska Sandön brast ett oljerör och det blev motorstopp. Vi kunde i alla fall göra en fin och mjuk landning på havet. Så småningom upptäcktes vi av en jagare. Då fick man ta sig ner på flottören och lossa hanfoten, göra fast tampen från jagaren. Själva blev vi upptagna ombord, väl förplägade, hungriga som vi var efter ett par timmar till sjöss. Tyvärr klarade inte planet, en SK 4, bogseringen. Det havererade.”

Flyg- och spaningsövningarna kunde genomföras med goda resultat. Kapten Tornberg var en fordrande chef, som lyckades skapa en tillit hos flygarna, både till sig själva och till flygplan.

Organisationen av 2. flygkåren utformades under 1930-talets första år. Stab och förvaltning utökades. Man fann att rekryteringen blev viktig. Torpedprov krävde förstärkning på vapenavdelningen. Verkstäderna utökades, förråden förbättrades, tandläkare tillkom på sjukvårdssidan, signal-, navigerings- och fototjänst fick ökad betydelse.

I Hägernäs fick förbandet en flygande division med tillhörande flygstation och en skoldivision. I den förra ingick spaningsgrupper och flygutbildning, i den senare bla volontär- och underbefälsskolor. Utanför Hägernäs fanns detachementet i Karlskrona och marin-divisionen på Hårsfjärden. 1933 tillkom en liten division om 6 plan ombord på den då färdigställda flygplanskryssaren "Gotland".

Fram till 1936 var det omkring 150 personer, som var anställda vid 2 flygkåren i Hägernäs. Omkring 40 var officerare, nästan lika



*Inspektion 1931 översterna Fogman och Wirgin, statsminister Ekman, hr Cronstedt, kk 2 Egerstöm och Örnberg, ok, samt kapten Wigert.*



Major Sundin och sergeant N O Andersson (t h) startklara.

många underofficerare. Staten för underbefäl och volontärer var visserligen bara 25, men den kunde överskridas under utbildningen. 30 civilanställda fanns. De kunde vara garagemästare och chaufförer, telefonister, eldare, köksmästare, husmor, sjuksyster, kontorister, förrådsmän, montörer, snickare och fotografer.

För de värnpliktiga fanns många olika befattningar. En av de 80, som gjorde sin värnplikt på F 2 år 1931 var Gösta Sjöberg. Han berättar:

”Jag hade tidigare varit skeppsgosse, blev överförd till flygvapnet. Min arbetsplats var på kompaniexpeditionen i kanslihusets källarvåning. Där var kapten Herman Sundin chef, men fråga är om det inte var förvaltare S O Karlsson som styrde och ställde. Han var, liksom jag, frimärkssamlare, så vi kom bra överens. Han hette förresten inte Sven Olof utan Elof, vid antagningen till flottan fick han byta namn, Elof ansågs inte vara ”uttalbart”. Jag var förlagd på ”Götas” trossbotten, ganska bra. Vi åt i en överbyggnad på däck. Fick ibland flyga med kapten Sundin, som var skicklig men inte så munter. Han var noga med ordningen. På julen gick jag frivillig vakt. Intill vaktlokalen hade vi ett lager av snöbollar upplagda, så vi kunde jaga eventuella infiltratörer på flykten.”

## Tornön tornar upp sig

Att landa på Hägernäsviken, då väderlek och ljus var någorlunda gynnsamma, innebar inga problem. Om det var mörkt, landningsljusen var endast några lyktor och landningen skedde i riktning mot Tornön, ja då kunde det kännas en smula ”pirrande”. Flera flygare har berättat att det verkade som om Tornön tornade upp sig, blev högre och högre, om man råkade komma in något för högt och planet inte ”ville sätta sig i tid”.



*S O Karlsson med flygande skyddslingar.*

Att starta i bleke var annars den största svårigheten. Då blev det ingen "studs" på vågorna, som kunde hjälpa upp de motorsvaga planen. Med de äldre Hansorna (S2-S4) kunde man då köra några rundor på viken, så att man fick svall att lyfta på.

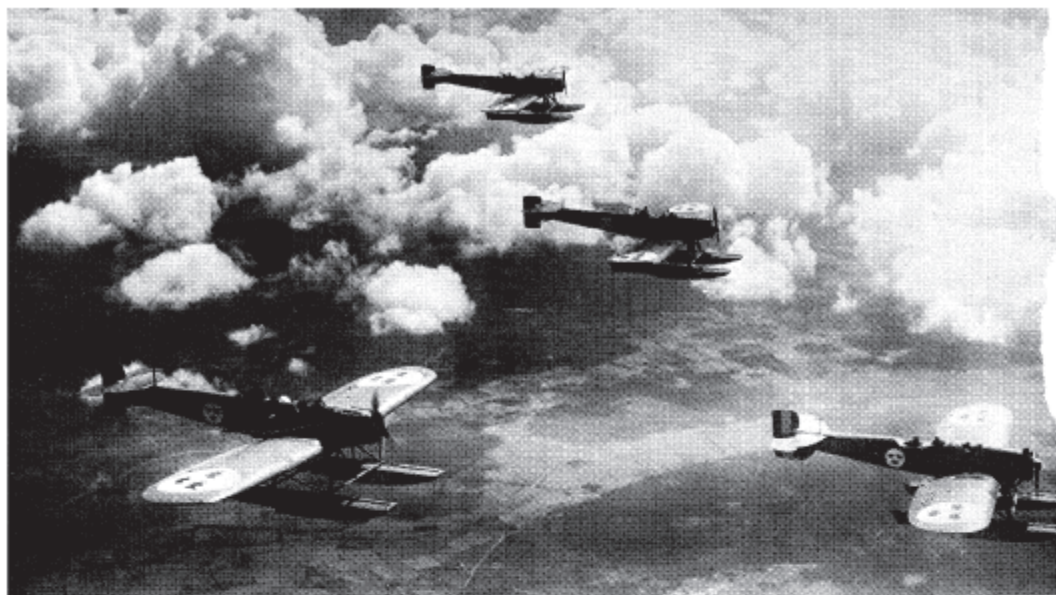
Hägernäsviken användes också av ABA:s sjöflygplan som reserv för Lindarängen på routen Stockholm-Helsingfors. En annan civil användning var ambulansflygning. Ett av Röda Korsets plan stationerades första gången på Hägernäs hösten 1929. Flygförare och mekaniker kommenderades varje vecka ur kåren. Planet kunde rekvideras av läkare, telefon namnanrop: "Vigbyholm, Andra flygkåren". Den första starten våren 1930 blev olycklig. Planet, en ombyggd Junkers F 13, havererade. Under några år fick därför ordinarie beredskapsplan användas för ambulansflygningar. Mest kände förare blev *N O Andersson* (Gregerfalk).

1930-talet blev "Hansa-epoken". 2. flygkåren disponerade ett 30-tal av planen typ S5. För flygutbildning hade man också ett plan kallat Piraten och några SK4. Från 1933 tillkom 9 st Hawker Osprey (med 450 Ju-motor), framtagna för flygplanskryssaren "Gotland". De betecknades S 9.

Hansa-planet förbättrades successivt. De gamla träflottörerna ersattes med metallflottörer med vattenroder. Starkare motorer användes. Utöver förare och spanare gjordes plats för färdmekaniker (alternativt skytt). Flottörerna på planen innebar emellertid att hastigheterna var ganska låga, en S 5 A gick omkring 250 km/tim (i gengäld desto längre), S 9 kom upp i 320 km/tim. De senare startades med katapult från flygplanskryssaren.

De, som var på flygande division, flög ganska mycket. Övriga, som skulle underhålla sin flygutbildning var beordrade till 5 flygtimmar per månad. Alla genomgick sk "normalövning" dvs: stigprov, bedömningsövningar, landningar, flygning i 3-grupp, mörkerlandning, blindflygning, stall och vikning, katapultstart, navigering, spa-





*Hansa-plan i V-formering ovan molnen*

ning, eldledning, dimbildning, signaltjänst, fotografering och skjutning.

Genomgång och översyn av planen gjordes på verkstaden under ledning av flygingenjören *A Falke*, en mycket kunnig och omtyckt tekniker. Han kom till Marinens flygväsende redan 1914, sedermera överförd till F 2. Han var en verklig "hustomte", hade bl a utgivit "F 2:s tekniska portfölj", som var innehållsrik och lätt att följa för mekanikerna.

Det fanns naturligtvis hos de flesta flygförare en önskan att "pröva sina vingar". Kårcheferna var emellertid mycket angelägna att flygföreskrifterna noggrant skulle följas. Att låta SK 4 gå i spin eller roa sig med ryggflygning, det fick man inte. Helst skulle man se till att riskfri nödlandningsplats (dvs vattenyta) fanns utefter avsedd route. Man fick inte heller försöka få SMHA (Sveriges Meteorologiska Hydrografiska Anstalt) bedöma om flygning skulle kunna vara möjlig.

Fallskärmen och dess funktion genomgicks ofta. En av de främsta instruktörerna var furiren (sedermera fanjunkaren) *S Thunér*. Han kunde allt om fallskärm typ Corona, Salvator och Irving. Själv fick han rädda sig med ett fallskärmshopp 1937.

Inför landning skulle föraren göra minst "en halv runda" runt landningsplatsen i Hägernäsviken. Det visade sig inte alltid så lätt. Ett uppmärksammat haveri inträffade redan 1929, då en flygförare under giren riskerade att krocka med "Götas" master. Undanmanövern resulterade i en störtning mot isen inför ögonen på bl a kronprins *Fredrik* av Danmark och flygvapengeneralen *K A B Amundson*. Två flygare omkom.

Många av marinflygarna har berättat om incidenter till sjöss, då det varit nära att något allvarligt skulle kunna hända. Då havet

liksom kommit rusande, då man lossat säkerhetsbältet, stigit upp på sitsen, beredd att hoppa – men klarat maskinen och sig själv. Och varit kolugn.

Med sjöflygplanen gick det oftast bra att nödlanda på vattnet, planen var tåliga om inte sjön var alltför grov. Värre var det att nödlanda med dem på land. En "Piraten"-maskin hamnade en gång i ett dike. Piloten steg dock ur oskadd. Tidningarna skrev: "Löjtnant föll, stadsbud bar hem maskinen". En annan gång gjordes en fin landning intill östra Ryds kyrka utan att planet skadades, enligt uppgift på grund av dagg i gräset.

Marinflygarna ansågs ibland vara lite för djärva och oförvågna. De fick också ibland utstå kritik för att vara "gamängaktiga". Men de fick också mycket beröm. Högste befälhavaren för Kustflottan sände ett brev till chefen för 2. flygkåren 1930:

"Samtlig under tiden 1 november – 20 augusti i Kustflottan ingående flygförband tjänstgörande, såväl flygande- som stationspersonal, har med skicklighet, noggrannhet och påpasslighet på ett förtjänstfullt sätt under mången gång krävande och riskfyllda förhållanden fullgjort densamma givna uppdrag."

## Bostad i Täby eller lönetillägg?

Täby socken hade små möjligheter att ordna bostäder för dem, som kommanderades till tjänstgöring vid 2. flygkåren. Det gavs visserligen möjlighet att skaffa sig villa, "eget hem", men få kunde skaffa



Nödlandning med S 5 vid Ö Ryds kyrka. Inga skador, enligt uppgift på grund av dagg i gräset. Förare N O Andersson.

kapital för tomtköp och villabygge. Personalen ville ha hyreslägenheter. Man var inte säker på hur länge man skulle få stanna i Täby. Några hyreshus fanns emellertid inte.

"Inga tjänliga bostäder finns i Täby socken" uttalade kommunalnämnden på en förfrågan från kårchefen 1929. Detta till synes nedslående meddelande mottogs av befälet på F 2 med tillfredsställelse. Det innebar nämligen att man kunde få tillägg på lönen, då man tvingades bo i Stockholm, som var en högre dyrort. På grund av tjänstgöringens art måste man vara inkvarterad på "Göta", vilket innebar mässpengar och sjötillägg. Och när man flög blev det flygtillägg.

Att få lön enligt högsta dyrort jämte mässpengar, sjö- och flygtillägg – "det var lycka det!" för en nygift löjtnant. Det var kanske inte så märkligt att de långt framskridna planerna på att år 1932 bygga befälsbostäder i Hägernäs (i likhet med exempelvis Oskar-Fredriksborg) skrinlades. Till en början inrättades dock en tjänstebostad i en villa intill vattentornet. Den fick förrådsförvaltaren och marketentoriföreståndaren *Sven Johan Olsson* (Ottersjö). Han blev därmed något av kårens "allt i allo", en klockarfar. Han hade till och med polismans befogenheter under några år.

De anställda vid 2. flygkåren hade (liksom vid andra förband) också några sk "dolda" förmåner. De hjälpte upp de låga lönerna. Man kunde exempelvis köpa specerier och andra varor ganska billigt i proviantförrådet. Enskilda hade också möjlighet att köpa koks för uppvärmningsändamål. En säck om 100 kg kostade år 1932 kronor 2:76.



*Den enda tjänstebostaden. Familjen Ottersjö på verandan.*



*Bilparken vid garaget intill hangar 81. "Garagejerka" i v*

Tågen på Österskårsbanan stannade intill banvaktsstugan vid Hägernäs gård. Partibiljetter gick att köpa, varje resa kostade då 60 öre. Expeditionstiderna anpassades efter tågtiderna. de var 1931: vardagar utom lördagar: 0930–1145, 1245–1630, lördagar 0930–1200. Verkstäder och skolor började betydligt tidigare, kl 0730.

De civilanställda sökte man få från orten. Platsannonser sattes in i lokaltidningar, exempelvis Djursholms Tidning:

"Yngre person, kunnig i maskinskrivning, stenografi och förekommande kontorsgöromål erhåller anställning. Skriftlig ansökan till 2. flygkåren Tygexp, Viggbyholm".

För att med säkerhet känna igen de kontraktsanställda fick de under de första åren bära armbindel.

## Trevande kontakter med omgivande samhälle

Flygkårens förläggning vid Hägernäsvikens sydvästra strand var till en början en enklav, som varken stördes av eller störde omgivningen. Ja, inte ens motorbullret ansågs besvärande för de i närheten boende. De, som kände mest av det, var sommargästerna på Bastuholmen. Där blev emellertid flygintresset stort. Man övade sig i att känna igen olika flygplan på ljudet.

Intendenten *E Löwenberg* kände emellertid ett behov att i görli-gaste mån utnyttja "ortens tillgångar", främst i vad avser proviantering. Han lät införskaffa mjölk från Hägernäs gård. Arrendatorn där fick kvartalsvis lämna in anbud på avfall, sk svinmat. För 50:-

kronor i kvartalet fick han hämta köksavfall. Det gjorde han på återväg efter mjölkleverans.

Det första kontraktet rörande specerier tecknades med handlanden *Erik Einar Tillberg* i Viggbyholm. Från flera firmor i orten förhyrdes möbler och andra inventarier. Det blev emellertid inte så mycket upphandling i Täby. Flygstyrelsen i Stockholm ansåg centrala upphandlingar vara billigare. Då blev det i stället leveranser i "storförpackningar", som gick med tåg till Viggbyholms station, där de fick hämtas.

Den första tiden i Hägernäs hade intendenten bråda dagar. Oturligt nog hann han inte med att låta föra noggranna räkenskaper. Han fick därför en admonition i samband med en inspektion från



*Kassachefen Valle Lagerqvist med personal i gårdshuset 1929*

"högre ort" (tom en tillrättavisning). Detta kom sannolikt inte "Purjo" Löwenberg över. Även om hans förtroende var orubbat som intendent, blev han med åren "sparsam". Han kvarstod vid F 2 till 1944 och blev så småningom överstelöjtnant.

Givetvis kunde var och en på förläggningen i Hägernäs gå upp till Viggbyholm för att handla. Det kändes dock inte så angeläget. Man hade vad man behövde på platsen. Det var långt att gå. Var det något speciellt köpte man det i samband med tågresorna.

De, som stannade över lördag-söndag kände sig givetvis för om möjliga kontakter på "Viggans dansbana", som låg alldeles intill Hägernäsvägen. I första hand var det de värnpliktiga, som tog chansen att skaffa sig flickbekanta. Det fanns också möjlighet till ett eller annat rejält slagsmål. De på orten boende bevakade noga sina flickor och släppte inte fram vem som helst att dansa med deras "tillhö-

righeter". De kunde till och med ibland leja en stor och kraftig dräng för "renhållning". Skärmyslingarna resulterade dock inte i några uppkomna skador.

2. flygkåren hade vid sin förläggning en del faciliteter, som var attraktiva för de omkringboende. Det var i första hand det fina gymnastikhuset, som idrottsföreningarna gärna ville använda. Först på plan var faktiskt Enebybergs IF, även om Viggbyholms IK senare blev mer aktiva.

Många hade också ett gott öga till den moderna tennisbanan, som låg mellan den äldsta trähangaren och kanslihuset. Där ville man gärna spela – några lyckades för en hyra av 1:- krona per man och timme.



*Viggans dansbana, "Roslagens största"*

## Disciplin i lagom doser

"Flyget" var det nya vapenslaget. Där fanns det möjlighet att tillämpa ett något större mått av demokrati än i de äldre vapnen, armén och marinen. Det blev på något sätt en lättsammare stämning på F 2 än vid andra närliggande förband. Det kan ju ha att göra med att officerarna hade kommit till F 2 för att flyga och inte för att "harva".

Vid ett militärt förband kunde man kanske "skämta och vara glad", men "det måste finnas gränser". Den reglementerade disciplinen fick inte eftersättas. Kårcheferna fann sig föranlåtna att tid efter annan införa föreskrifter som:

"Kårens personal förbjudes gå med händerna i fickorna"  
(1934)

"Vid rast intill kanslihuset skall likformig klädsel anbefallas"  
(1933)

"Bättre än hittills måste uppmärksamhet ägnas åt att omsorgsfullt tillvarata Kronans effekter" (1929)

"Besädda gården till Hägernäs gård får ej beträdas" (1935)

"Använd inte telefon, när post kan utnyttjas" (1932)

Även den flygande personalen fick sina förmaningar att inte överskrida givna föreskrifter. Det gällde givetvis främst flyginstruktionen, men kunde även gälla annat:

"CFV har påpekat att skvaller, som varit till skada för FV, har framförts i tidningsartiklar. Äldre kamrater bör tillse att andan är den rätta, att sanning talas. – Handling är offentlig först efter påskrift". (1933)

Den sistnämnda föreskriften hade sannolikt tillkommit efter uttalanden, som bottnade i meningsskiljaktigheter mellan armé- och marinflygare. Det fanns en viss maktkamp om befattningar. Var och en var också stolt över sin uppgift och sitt flygplan. Det berättas exempelvis att en flygutbildad styrman en dag kom ned i massen på "Göta" och sa:

"Vet ni vad jag sett i dag? – Nej, hur ska vi veta det? – Jo, jag såg en så'n där Malmslättsmaskin härövanför. Han gjorde kul-lerbyttor, roll, spin, looping och jag vet inte vad. Å så kom en av våra sketna Heinkel och gjorde nå't som den inte kunde göra. – Vad då, vad gjorde hon? – Hon landade på vattnet!"



*Korpralskolan 1933. Löjtnant Rickard Weidling i mitten*



*Grindar sätts upp framför vattentorn 1932: Snickare Gustaf Ekström (se sid 134) till höger*

## Vardagsförläggning och helgdagsfest

På den gamla pansarbåten "Göta" fanns det 11 hytter för officerare och 10 för underofficerare. Många användes för övernattnig, en del endast för omklädsel. Lunch och middag serverades i mässar ombord. Från 1935 utökades restaurationsmöjligheterna. Flygkåren förhörde Isjaktklubbens i Djursholm flytande klubbhus under somrarna. Denna "mässbåt" blev populär.

I vad avser befälets förläggning och utspisning var det ingen som klagade. Det var det egentligen ingen av manskapet som gjorde heller. En dag, år 1930, kom MO (Militieombudsmannen) på besök. Han var inte nöjd med att de meniga fick inta sina måltider i samma utrymmen, som de sträckte sina kojor och sov i. Servisen, förtenta plåtkärl, ansåg han vara svårdiskad. Trivseln kunde förbättras – och så blev också fallet.

Dagordningen för 2. flygkåren fortsatte dock att vara mycket marint formulerad. "Kojerna beslås och stuvats", "Rengöringsmanskapet fördelas", "Middagsskaffning kl 1230" etc.

Varje sommar måste "Göta" bogseras in till Stockholms örlogsvarv för översyn. Då fick provisoriska åtgärder vidtas. Kanslihusets lektionsrum och gymnastikhuset blev förläggningslokaler. Halm-madrasser och halmputor nyttjades. 60 man fick dela på några tvättställen. Västra delen av den gamla trähangaren blev matsal, kokvagn uppställdes vid tennisbanan, avfallstunnorna lockade miljoner flugor i sommarvärmen. Med förnöjsamhet gick det bra.





*Provisoriskt kök i Trångåren, då "Göta" är på varv*

På fritiden kunde man under somrarna bada från de nordligaste slipflottarna eller låna någon av blekingekorna, som införskaffats. På vintrarna kunde man åka skidor eller skridskor. Här fanns också möjligheter att låna isjakter och skridskosegel. Tennis hade man chans att spela i gymnastikhuset eller på den fina tennisbanan nedanför kanslihuset. Det första manskapsbiblioteket inrättades 1932.

Då och då blev det högtidligheter. Andaktsstunderna leddes av amiralitetspastor *G Brandt*. Militärbegravningar var tyvärr inte ovanliga, eftersom flygtjänsten krävde offer. Kåren medverkade med defilerings vid Ingrid och Frederiks bröllop 1935 och vid Gustaf II Adolfs firande 1932. På Svenska Flaggans dag var det marsch på Stadion.

Inför och under helgerna arrangerades fester. Gymnastikhuset var bästa lokalen. Där kunde man dansa. På jularna var det extra



*Idrott övas i kårens isjakt*

god mat. På julafton dopp i grytan, senare smörgåsbord, lutfisk och risgrönsgröt, kaffe med tårta, julglögg och gottpås.

I mässarna ombord var det gott kamratskap, ibland små fester. Historieberättarna firade triumfer. Det manliga sällskapet kunde ibland få kvinnligt besök, bl a inbjöds "telefonisorna med de underbara rösterna", som svarade för Viggbyholms växelstation.

Idrotten var mycket omhuldad på F 2. Intresset var stort och färdigheterna goda. Ibland kunde sommarfesterna inledas med idrott (löpning, hopp och kast), fortsättas med skämttävlingar ("Rida till Kungs", "Skuggboxning", "Trebenslöpning", "Blindmatning" m m) och simtävlingar (inkl hopp och surfing). Efter "Balansgång på såpad stång" och "Siste man på flotten" blev det dags för kaffe med dopp och dagens kupletter. Sedan följde dans till kl 2400, avbrott gjordes dock för "Sprängning av pansarbåt".

## Chefer, starter och samtalsämnen

Följande var chefer under de 10 år, som förbandet benämndes 2. flygkåren:

A Örnberg	1926–1929
T A F:son Egerström	1929–1932
S A Flory	1932–1934
H G H:son Enell	1934–1936



T A F:son  
Egerström



H G H H:son  
Enell

Kommendörkapten *A Örnberg* utövade sitt befäl från Skeppsholmen. Han blev sedan stabs-chef hos Chefen för flygvapnet och längre fram generalmajor och sous-chef för flygförvaltningen. *T Egerström* tjänstgjorde i Hägernäs, men hade en särskild "klockarkårlek" till marindivisionen på Hårsfjärden. Han återgick också till flottan efter sin chefstid. *C A Flory*, en av de legendariska marinflygarna, kom till Hägernäs från Ljungbyhed, där han varit skolchef (dessförinnan flygstationschef i Karlskrona). 1932 övergick han i civil tjänst. *H G Enell* hade varit chef för 1. flygkåren i Västerås innan han kom till sitt "hemma"-förband, gammal marinflygare, som han var. Han ansågs kunna hålla "ordning och reda".

Marinflygets styrka var givetvis dess ringa krav på utbyggnad och ringa sårbarhet genom sjöbaseringen i svensk skärgård. Möjligheterna till nödlandning ansågs naturligtvis också värdefulla. Då de landbaserade planen fick infällbara landningsställ började de bli överlägsna i prestanda. Det dröjde emellertid. Marinflygarna var stolta över sina plan och deras smidighet i kustnära vatten.

De äldre Hansa-planen var ibland svåra att starta från en tillfällig basering. Då kunde besättningen få ett intresserat, välvilligt och ofta sakkunnigt biträde av kustbefolkningen. Efter klargöring återstod nämligen en sak, som inte alltid var den lättaste – att få i gång motorn. Spanaren skulle då, ofta i sjögång och med hjälp av endast en hand och en fot dra "kompressioner" och sedan snabbt komma ur propellerfältet. Det kunde erfordras flera startförsök. Därefter skulle planets förtöjningar lossas eller ankaret lättas. Den av svett

genomblöte spanaren skulle sedan kanske flyga 3–4 timmar i låga temperaturer. När startveven kom, blev det en lättnad och när det blev startmotor i S 5-orna, då var himmelriket nära.

Vintertid flög man ofta för att undsätta infrusna fartyg och kasta ned proviant till dem. På Hågernäsviken hade man då särskilt avdelad personal med motorcyklar, skridskor och broddar för att lägga ut landningsmärken. Genom Länskungörelser utfärdades förbud att göra isrännor.

Många diskussioner gällde klädseln. Inte så mycket flygaroveraller, som den vardagliga uniformen. Flygvapnet hade fått sin egen uniform, men många gick länge med marinens gamla. Den flygande personalen var emellertid särskilt förtjust över att klä sig i spetsbyxor och stövlar. Det var ganska varmt på sommaren, men inte på vintern. Det ansågs vara snyggt, to m så modernt att även manskap tilläts bära detta statusplagg.

Sålunda utrustad deltog F 2:s personal i en internationell luftfartsutställning i Stockholm våren 1936. Flygvapnets samlade deltagande leddes av överstelöjtnant *Enell*. I flygtävlingen deltog F 2 med en Sk 9 (löjtnant *Rydström* och korpral *Nordgren*) och en Sk 4 (fanjunkare *Vogeler* och hantverkare *Olsson*). Vid uppvisningen flög 9 flygplan ur F 2 över Stockholm.

Det stora samtalsämnet 1936 var annars utsikterna till utbyggnad av Hågernäsbasen i och med det väntade försvarsbeslutet. Förväntningarna var stora. Frågorna ventilerades överallt, inte minst i "Grå bussen" på morgnar och kvällar. Bussen gick från Karlaplan kl 0700 via Roslags-Näsby till Hågernäs. Sista biten av vägen var ganska krokig och det gällde att hålla i sig i sätena. Enkel tur kostade 25 öre, de flesta köpte månadskort för 5:- kronor.

Även om några omedelbara resultat i vad avser materielanskaffning och nya byggnader inte kunde förmärkas av försvarsbeslutet, blev det en märkbar förändring den 1 juli 1936. Förbandets namn blev Kungl Upplands flygflottilj. Den förste flottiljchefen blev major *Herman Sundin*.

Det fanns anledning till optimism rörande flottiljens expansion. Var Täby socken beredd att ta emot en stor flottilj? Vilka resurser fanns i det samhälle, som omgav flygbasen? Hur hade samhällsutvecklingen varit där under 1920- och 1930-talen?



Lätt att bli våt i starten

# 1919–1939

## EGNAHEMSEPOK I TÄBY SOCKEN

År 1919 hade Täby socken 3 000 invånare. Under åren mellan de båda världskrigen fördubblades invånarantalet. Expansionen ägde framförallt rum i stationssamhällena. De tidigare utbyggda Täby (Kyrkbyn) och Roslags-Näsby utökades. Näsbypark tillkom och växte, sedan en gren av Djursholmsbanan dragits fram dit 1937. I Gribbylund, som 1919 inköptes av Kristna Egnahemsföreningen, blev det till en början mest sommarställen men sedan man fått bussförbindelser 1928 ökade även där egnahemsbyggnationen.

Mest intressant för 2. flygkåren och dess personal blev emellertid utvecklingen i Hägernäs och det närbelägna Viggbyholm. Man hade inte så många ärenden till det ganska provisoriska kommunalkontoret, som Täby socken höll sig med i Roslags-Näsby.

Hägernäs förblev en lantgård, dock alltmer förminskad genom flygbasens utökning. Viggbyholm genomgick däremot en stark utbyggnadsperiod. Befolkningen där ökade från omkring 130 år 1919 till 1 300 år 1939.

### ”Lämpliga hus för uppförande på Viggbyholm”

När de militära flygningarna började i Hägernäsviden 1919 var man på den närbelägna Viggbyholms gård i full färd med att avstycka tomter och saluföra dem. Ägare till gården var vid denna tid bokförläggare *V K Hultin*. Han hade låtit ingenjör *D Dyfverman* uppgöra ett storstilat stadsplaneförslag, som man sökte följa. Det upptog mängder med villatomter jämte vägar, alléer, dammar och parker. En rad offentliga inrättningar fanns också med, såsom skolor, bibliotek, biograf, kyrka, sommarteater, salutorg, restaurang och idrottsplats med bad. Från järnvägsstationen skulle det gå en bibana till Stora Värtan. Också ett kommunalhus var inritat. Tankar fanns alltså på en egen kommunbildning.

Det var ingen tvekan om att man inte bara i Viggbyholm utan även i flygförläggningen i Hägernäs var optimistisk avseende utvecklingen. Om planerna förverkligades skulle flyg- och stationspersonalen få ett ”riktigt samhälle” att luta sig mot. Så blev det emellertid inte. Kristiden under 1920-talets början gjorde det svårt att få folk att bygga de av tomtbolaget rekommenderade och bli av arkitekterna *J Gate* och *T Grut* ritade husen, lämpliga ”för uppförande på Viggbyholm”.

Annonserna i Stockholms-tidningarna om Viggbyholms ”friska läge och barrskogsmättade luft” gav emellertid resultat i så måtto att en sommarstugebebyggelse växte fram. Befolkningen blev mång-



Norra Viggbyholm på 1930-talet. Järnvägsstationen i mitten av bildens underkant.

dubbelt större på sommaren än under vintern. Allt fler började sedan att vinterbona och bygga ut husen till åretruntbostäder.

Villabebyggelsen intill Viggbyholms station hade börjat tidigare. Södra Roslags Kustbana – som järnvägen mot Åkersberga hette från början – invigdes den 1 september 1901. Täby socken var emellertid till en början inte särskilt intresserad av denna bandel. Bönderna på Viggbyholms, Hägernäs, Rönninge och Hästängens gårdar ville dock ha mjölktransporter utförda och det blev därför en anhalt vid Viggbyholm den 30 september 1903 och 1908 blev det en ”rik-tig” station med stins och post.

I och med att man fick järnvägsförbindelser började tomter att avstyckas för villor. Den första, kallad Karlholm, norr om stationen uppfördes 1904. Sedan blev det allt fler, ”Jaktvillan Katrineberg” transporterades från Kräftriket (intill södra Brunnsviken) till Gamla Landsvägen 1–3 år 1909. I dess källare blev det så småningom station för frivilliga brandkåren.

Den första affären – Augusta Nymans – kom redan 1905. Det blev med åren ganska många affärer, den närmaste för Hägernäsborna var Martin Karlssons vid Värtavägen 61 (nu bilaffär). Det blev också kafé intill stationen – kafé Hvilan, som det ibland stormade om. Så kom dansbanan – den kända ”Viggans dansbana” 1923. Det var ”Roslagens största dansbana”. Under 30 år var det en samlingspunkt för ortsbor och sommargäster, stockholmare och upplänningar, flygare och internatere. Den låg invid Hultinparken, där dagens motorväg går fram. Den var mycket populär och många, många par har träffats där, gift sig och fått barn.

För de flygare, som gav sig iväg till fots på de smala vägarna från Frejas eller Götas ”trygga” famn, fanns också Skogskaféet och en

liten restaurang, "Gästis", att tillgå i Viggbyholm. Matstället var uppfört i tyrolerstil och var ett tag mycket populärt. Det brann dock i slutet av 1920-talet och i dag minner endast namnet "Gästisvägen" om dess tidigare existens.

"Det bästa med Hägernäs är tåget till Stockholm" var det-någon spjuver som myntade. Frågan är om inte det bästa med Viggbyholm var telefonstationen. Telefonisterna där hade så ljuva röster att många ringde upp och gjorde kärleksförklaringar. Det berättas att konduktören ibland frågade de värnpliktiga om det skulle göras "halvhalt för vinkning vid telefonstation?"

I Viggbyholm fanns det i slutet av 1930-talet omkring 500 villor, men inga hyreslägenheter. För den, som sökte lägenhet, kunde alltså Täby socken meddela att "inga tjänliga bostäder stod att få".

De flesta, som bodde i Viggbyholm, hade sina arbetsplatser i Stockholm. Dit åkte man tåg. På sommaren kunde man ta båten också. Det gick reguljära turer. Det fanns emellertid de, som hade



*Vy mot norr från Viggbyholms station*

närmare till arbetet. Granne med flygbasen, omkring 500 m sydväst om kanslihuset, låg Viggbyholms Brädgård. Den sysselsatte ett 30-tal man. De hade förresten startat en av Sveriges första Sjuk- och begravningskassor, strax efter sågverkets igångsättande 1903. En annan småindustri låg vid Lorensvik. Den kallades för "Kulfabriken" och tillverkade bl a gardinstänger.

Inom Täby socken såg man naturligtvis med tillfredsställelse att ytterligare en arbetsplats skulle tillkomma i Viggbyholmsområdet. På 1920-talet kunde man emellertid inte ana att flygkåren, senare flygflottiljen, skulle utvecklas så att den under 1940-talet blev Täbys största arbetsgivare. Viggbyholmsområdet behövde då en utbyggd kommunal service. Den kom dock sent.

Diskussionsvägarna gick till exempel höga inom Täby församling, som då för tiden svarade för skolundervisningen, om behovet av en skola i Viggbyholm. Man tyckte att de ombyggda lokalerna i Ensta krog kunde vara tillfyllest. År 1926 stod emellertid Viggbyholms folkskola (nuvarande Viggbyskolan) färdig. Den blev viktig för hela området och blev senare utbyggd till Täbys första realskola.



*Utsikt över Stora Värtan mot Hägernäs*

Vägar, el, vatten och avlopp var i mångt och mycket villaägarnas egna angelägenheter. Man bildade vägföreningar och fastighetsföreningar, frivillig brandkår och eget elektriskt bolag. Föreningen "Viggbyholms Trädgårdsstad u p a" kunde exempelvis annonsera:

"Ni behöver roa Er ibland! Ta en svängom på festplatsen i sommar. Skjut (inte på pianisten utan) på skjutbanan. Spela och vinn på tombolan. Tänk på att inkomsten går till vägbelysning!"

Det var inte så lätt för Flygkåren att veta, vilka föreningar, som kåren borde tillhöra. Man chansade på vägföreningen som mest nyttigt, inte minst för bussresornas skull. I övrigt fick man lita till egna brunnar och eldistribution genom den tidigare markägaren på Rydboholm.

De föreningar, som Flygkårens personal kunde ha glädje av, var de som sysslade med idrott av något slag. Aktiviteten var stor i Viggbyholm under vintrarna med bandy, skridsko- och isjaktsegling, under somrarna med segling och simning. Simskolan vid Kråkudden var mycket populär och omtalad.

Ännu mer känd, även internationellt, skulle Viggbyholmsskolan, en privat internatskola i anslutning till Viggbyholms gård, komma att bli.

## Viggbyholmsskolan på gård med gamla anor

Att genom "praktiska övningar och hårdande friluftsliv stärka och fostra eleverna till livsdugliga människor" var ett av de mål som rektor *Per Sundberg* satte upp för internatet Viggbyholmsskolan, då det startades 1928. Han ville ha en skola, som låg i den växande och fria naturen. På Viggbyholms gård fann han lämpliga lokaler i huvudbyggnaden och i högra flygeln. I omgivningarna fann han natur, skog, ångar och hav. Han fann också en mycket anrik gård.

Redan under 800-talet kom de första inbyggarna att bosätta sig i denna trakt invid en vik av Värtan. Delar av deras gravfält grävdes ut före motorvägsbygget, några finns kvar, bl a i Hultinparken nära den plats där "Viggans dansbana" kom att ligga. Under vikingatid bildades två byar. Den ena kallades Kjula (år 1260 skrivet 'Kiular') och låg på höjden norr om nuvarande järnvägsstation. Den andra benämndes Vikby (byn vid viken, år 1297 skrivet 'Vighby') och låg sannolikt sydost om Bergtorp.

Dessa båda byar utvecklades under medeltiden. År 1528 bestod Viggby och Kjula av vardera tre gårdar. I den förra var Matts, Erik och Björn bönder och i den senare bodde bl a Lasse, Thomas och Peter. De kallades landbor. I mitten av 1600-talet kom hela byn Viggby i ätten Lagerfeldts ägo. Då byggdes ett säteri på den plats där Viggbyholms gård nu ligger. De gamla byarna avvecklades, Kjula dock först 1830. Torpen Kjulaudd och Lillängen, Bergtorp, Kråkudden, Slåthäll och Röhäll, som upptagits under 1700-talet fick däremot vara kvar till 1900-talet. I dag minner vägnamnen om dem.

I mitten av 1700-talet ägdes både Näsby och Viggbyholms säterier av grevarna Meijerfeldt. Vid 1800-talets mitt hade bryggaren *C Z Titz* Viggbyholm som kornbod. Det gav honom inkomster, så att han kunde skänka Täby socken det första biblioteket. Den nuvarande gårdens corps-de-logi uppfördes 1907 av *A G Bjurström*, flyglarna är från 1700-talet.

Delar av Viggbyholms gård började styckas till tomter 1904. Exploateringen fortsatte i större skala 1919, med *V K Hultin* som ägare. 1928, då Viggbyholmsskolan startade sin verksamhet, innehade landsfiskalen *Herbert Lilienborg* kvarvarande delar av gården. Han kunde alltså hålla ett vakande öga över eleverna. Och även över flygsoldaterna i närheten.

Internatskolan på Viggbyholms gård började i blygsam skala med 20 elever, 14 pojkar och 6 flickor. Rektorsparet Sundberg och de lärare, som de samlade kring sig, skapade en karaktärsfostrande



*Viggbyholms gård på 1920-talet*



skola och en speciell anda av entusiasm. Skolan utvidgades och flyttade till nya byggnader på bergshöjden öster om gården. År 1939 hade man 170 elever med bl a realskola och gymnasium. Under 1940-talet fick skolan en internationell prägel.

Flygkåren och Viggbyholmsskolan, vilka började sin verksamhet i Täby vid ungefär samma tidpunkt och blev så att säga grannar, skulle komma att gå ett öde till mötes av i stort sett samma art. Mer härom längre fram.

## Täby – expansiv socken med små resurser

Då 2. flygkåren började sättas upp 1926 och utvecklas på 1930-talet kunde man inte påräkna särskilt mycket hjälp från Täby socken. Den hade mycket små resurser. År 1936, exempelvis, slutade inkomst och utgiftsstaten endast på 389 042:76. Kommunalskatten var 6:02 per skattekrona. Det fanns 5 400 invånare. Den kommunala omsorgen för dem omfattade främst fattigvård, skola, hälsovård och allmän ordning.

När staten byggde, som man gjorde för flygförbandet på Hägernäs, var man inte besvärad av några kommunala byggnadsföreskrifter. Det fanns visserligen sedan 1935 en byggnadsplan som reglerade Viggbyholm med omnejd, men gällde inte Kronan. Tillfartsvägarna fanns dock upptagna. Den lokala brandordningen och sotningstaxan måste också följas. Försörjningen med elektricitet samt vatten och avlopp blev en Kronans angelägenhet, socknen fick icke några sådana resurser förrän på 1940-talet.

Byggnadsåtgärderna m m, som vidtogs inom förläggingsområdet i Hägernäs, var alltså inget som Täby socken ville eller kunde lägga sig i. Den fastställda ordningsstadgan för Täby måste dock gälla även för flygförbandet. Det skulle vara snyggt på tomten, soporna skulle lämnas på anvisad plats, hundar måste hållas under uppsikt och för dem skulle skatt betalas o s v.

Den kommunala service man hade i Viggbyholm var begränsad. Utöver genomfartsvägar hade man post och järnvägsstation, skola och affärer. Täby socken hade ett litet provisoriskt kommunalkontor vid Ö Banvägen 60 i Roslags-Näsby tillsammans med sjukkas-san. Ville man klara ut något större ärende fick man söka upp respektive nämndordförande i bostaden. I Hägernäsområdet hade man, som tur var, lättast att nå kommunalnämndsordföranden, kassören *C H Berggren*, som bodde i Viggbyholm.

Täby tillhörde Danderyds landsfiskaldistrikt under 1930-talet. Landsfiskalen *Herbert Lilienborg* bodde visserligen i Viggbyholm men han var noga med att ärendena skulle gå tjänstevägen. Närmaste polisman var fjärdingsman i Roslags-Näsby. Han tog en av 2. flygkårens chaufförer för fortkörning och några soldater för fylleri, men annars var det "lugna gatan" mellan Hägernäsförläggningen och polisen. Det kanske kunde bero på att fjärdingsman "inte spotade i glaset". Det berättas:

Fjärdingsman skulle vid ett tillfälle föra en arrestant till häkte i Stockholm. På väg dit tog sig både arrestant och fjärdingsman

Karta över  
Täby 1930



några glas, mest fjärdingsman. Han blev därför tagen av polisen i Stockholm för fylleri. Då ringer arrestanten till landsfiskal Lilienborg och säger: 'Det här är fången Lindberg, nu har polisen tagit polisen, vad ska jag göra nu?' Svaret blev: 'Åk hem!'

Då 2. flygkåren utvecklades och blev Roslagens flygflottilj med många anställda och värnpliktiga blev kommunikationerna till och från Hägernäs viktiga ärenden. Här ville man ha kommunens stöd. Det tog emellertid tid att övertyga Stockholm Roslagens Järnvägar. Ängstågen gick sin långsamma lunk ända fram till 1939, då det äntligen blev elektrifierat även på Österskärslinjen. Då blev det också en hållplats med särskild uppvärmbar väntsal för F 2:s personal vid Hägernäs.

## ”Att få en flygbas på tomten . . .”

Det var självklart att det lugna lantlivet på Hägernäs gård kom att förändras, när flygövningarna började 1919, än mer när det blev en utbyggnadsperiod efter 1926 och 1936. En av dem, som fick uppleva de första 20 åren, är *Artur Gustafsson*, son till gamle ”Patron” och uppväxt på gården med såväl hästar och hässjor som flygplan och permittenter. Han berättar:

”– Som pojke tyckte man det var spännande med flygningarna. Jag fick inte följa med upp som passagerare förrän i slutet av 1930-talet. Men dessförinnan kunde man åka väldigt fort med motorsläden, som man hade om vintern att köra med på Stora Värtan. Den var propellerdriven.

– Man hade mest att göra med köket och matinrättningen ombord på Göta. Dit fick man släpa mjölkflaskor och där fick man hämta avfall, som skulle gå till svingården.

– I början av 1930-talet hade vi fortfarande grindar på vägen mot Hägernäs. Då fick man springa och öppna för flygbussen, som kallades ”Stumpen” (den var så kort). Vägen var inte så bra för bilkörning.

– När hangaren och kanslihuset byggdes fick vi nästan ha åkeri på gården. Det blev behov av många hästskjutsar. Och det blev det i fortsättningen också, ibland undrar jag hur vi hann med lantbruket.

– Vi på gården svarade för att det fanns is i köket och marketenteriet. Och hos förvaltare Ottersjö, som bodde vid vattentornet. Jag kan än i dag höra hans väldiga stämma, när han skulle säga till någon, som gjort något galet på kasernområdet.

– Min far tyckte nog det var ganska bra med flygarna och deras verksamhet så länge dom höll sig på ”gamla området” vid Värtan. När det blev utökning 1936 togs mycket av den åkermark, som vi tyckte var bra.

– Intill 1936 kunde man också bada i Hägernäsviken. Det var många som gjorde det – och tittade på planen på avstånd.

*Jämt ska jag gå.  
– säger Artur  
Gustafsson*





*Patron Knut  
Gustafsson  
med kärra*

Under 1930-talet blev badet strax öster om Viggbyholms brädgård populärt. Där fanns kiosk.

– Vi fick på den tiden vår elektriska ström från Rydboholm och det fick nog flyget också. Våra luftledningar kunde vid skjutövningar bli sönderskjutna och då blev det förståss strömavbrott.

– I det stora hela var det mest frid och fröjd. Ja, även på dansbanan. För oss på Hägernäs gård kunde det kanske bli lite väl närgånget, då permittenterna kom hem med tåget. Vi fick sätta upp ett stadigt staket intill stigen mellan hållplatsen och vakten.”

Artur Gustafsson tillägger att det var nog bra för Viggbyholm och Täby att flygförbandet kom till Hägernäs. Det blev fart och fläkt, arbetstillfällen och byggnation. Även Östra Täby behövde utvecklas, inte bara Täby kyrkby och Näsby.



# 1936

## KUNGL ROSLAGENS FLYGFLOTTILJ

Från och med den 1 september 1936 blev namnet på flygförbandet i Hägernäs: KUNGL ROSLAGENS FLYGFLOTTILJ (F 2). Benämningen Upplands flygflottilj blev alltså endast ett sommarnamn. Det ändrade namnet antogs för att det mer adekvat angav förbandets kustkaraktär. (Ett tilltänkt flygförband i Uppsala kunde behöva Upplands benämningen (1940)). Med Roslagen i namnet ville man också åt framtiden bevara minnet av Roden och dess ledungsflotta som skydd och vakthållare.

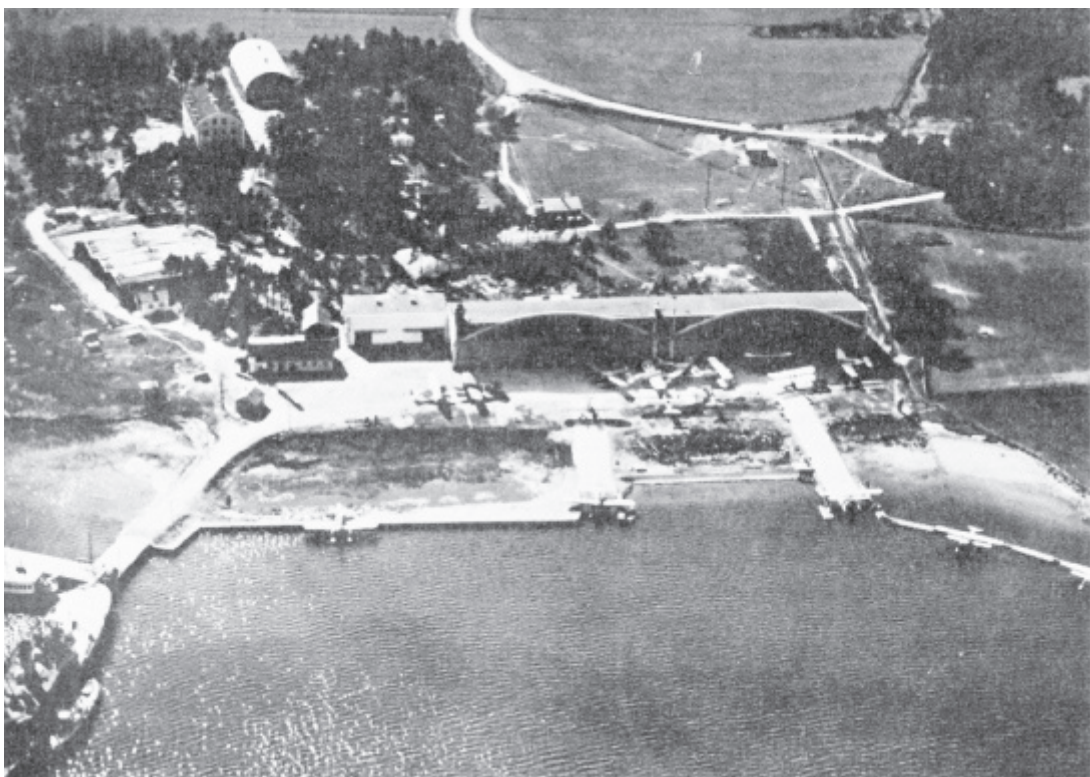
Eftersom Roslagen hos många var förknippat med Albert Engström och hans figurer gav namnändringen till en början anledning till skämtsamma presskommentarer. Det tog man med jämnmot. Roslagsbanan gratulerade personalen vid F 2 med rabatt på tågen. En tur- och returbiljett Hägernäs-Stockholm fick man för 1:-. Personalen å sin sida kvitterade med att resa mer med tågen. Resandefrekvensen ökade med 50 000 från 1936 till 1939 (från 300 000 till 350 000).

"En bra karl att ha att göra med" var officerskollegernas omdöme om *Herman Sundin*, den nye flottiljchefen. Han fick leda uppbyggandet från kår till flottilj och ansvara för verksamheten fram till 1944. F 2 blev under denna tid ett stort förband med många olika uppgifter.

Flottiljen var till en början organiserad med stab, två divisioner och detachement (bl a till Karlskrona, Hårsfjärden och "Gotland"). På Hägernäs var 1. divisionen övnings- och specialdivision med flygstation, 2. divisionen var skoldivision, där bl a volontär- och underbefälsutbildningen bedrevs. De första divisionscheferna var löjtnanterna *Brydolf* och *Falk*.

Flygutbildningen fortsatte i stort som tidigare. Särskilda katapultflygkurser anordnades så att fler kunde kommenderas att tjänstgöra ombord på "Gotland". Samövningarna med marinen ökade i omfattning. Flygarna blev alltmer kvalificerade, 1937 fick 12 officerare, 8 underofficerare och 6 furirer rätt att bära flygarmärke M/36. I 26. spaningsgruppen inom 1. divisionen flög 1937 fyra löjtnanter, som sedermera skulle bli minst överstar.

De flesta av volontärerna utbildades till mekaniker, några till signalister och några till sjukvårdare. Många av dem ville få flygutbildning, men det blev endast ett fåtal som kom ifråga. Den förste av de, som gått "långa vägen" på F 2 och fått studera, var sergeant *Tornberg*. Han tog studenten den 11 juni 1938.



*Upplands flygflottilj Hägernäs 1936*

De värnpliktigas antal ökades successivt. De utbildades till och fick tjänstgöra som bilförare, skrivbiträden, kockar, sjukvårdare, signalister, fotografer, mekaniker, snickare, plåtslagare, sadelmakare, meteorologbiträden och ritare samt i vaktjänst.

Flygflottiljen gav ut nya nomenklaturföreskrifter: "Skottkärra" skrivs "Kärra, skott". Och nya ordningsföreskrifter: "Cyklar ställes endast i cykelställ", Och ny prislista för matkuponger: "Middag 40 öre". Och nya utbildningar: "Vinterövningar i Delsbo 2/3–6/3 1938".

Kungl Roslagens Flygflottilj lämnade också in självdeklaration för 1938: "Inkomst av jordbruksfastighet 360:-, inkomst av förvaltarbostad 314:50". Det blev dock ingen skatt.

Ambulansflygningarna fortsattes liksom förut. Under de första 10 åren, 1929–1938, utfördes 220 ambulansflygningar från Hägernäs. Största antalet var under 1935, då det var 55 st.

## Göta har gjort sin plikt – Göta kan avgå!

Den 30 juni 1938 fick "Göta" order att avgå till Stockholms örlogsvär. Hon lättade ankar och bogserades från Hägernäsviken. Hon hade gjort sin plikt under 10 år som logementsfartyg.

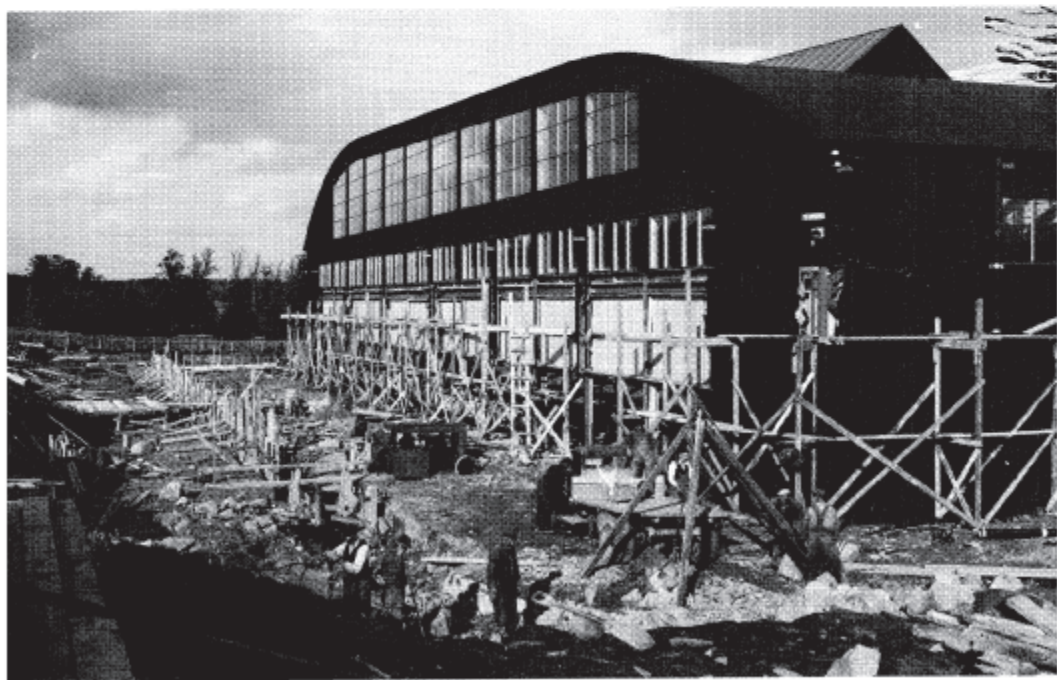
Under 1936 hade nämligen mer än dubbelt så mycket mark, som man tidigare hade i Hägernäs, inköpts från grevinnan *Adrienne von Rosen-Ribbing*, som hade ärvt Rydboholms Täby-gårdar efter greve Brahe. Därmed kunde byggnationen av förläggings- och ekonomibyggnader påbörjas vintern 1936–1937.

Under sommaren 1938 togs bl a två kaserner (senare benämnda 21 och 22), ekonomibyggnad med värmecentral och badinrättning, mässbyggnader för befäl, marketenteri, intendentur- och sjukhusbyggnad samt garage i besittning. Därmed kunde 22 stamanslätta underbefäl, 43 volontärer och 108 värnpliktiga samtidigt inkvarteras. Det räckte dock inte, sommaren 1939 stod ytterligare 2 kaserner (23 och 24) klara.

Några särskilda befälsbostäder uppfördes inte förrän senare. I ekonomibyggnaden med värmecentral gjorde man dock 3 små lägenheter. Dit flyttade maskinist *Johansson*, eldare *Holmberg* och *Kron*. De hade nära till varmbadet i samma byggnad. För att få bada måste man dock ha kuponger, såvida man inte var inkasernerad.

En utvidgning av kasernområdet västerut över Viggbyholms marker stötte på motstånd. Det krävdes expropriation för att få de sk Röhälls-tomterna. Däremot hade Länsstyrelsen intet att erinra mot att Tornön förvärvades och att den fridlystes, dvs att allmänheten inte fick tillträde.

Inte heller oväntat blev det svårt med vattentillgången. Brunnarna räckte inte, trots att man sökte utjämna tryck och försörjning



"Sexans" hangar d v s verkstaden byggs 1939



medelst vattentorn och pumpar. Ett eget vattenverk måste ordnas med vatten från Rönningesjön.

Då de nya T 2-planen skulle tas emot 1939 krävdes ytterligare utbyggnader. Det blev en ny hangar, ny verkstad och nya förrådslokaler. Byggnationen av hangar 82 visade sig vara besvärlig. Markbeskaffenheten tålde inte tung konstruktion, det måste bli en stor trähangar. Ändock gjorde trycket från den nya byggnaden att lera sköt upp i viken. Stor muddring måste ske för att slipen skulle kunna användas.



Torsten Rapp

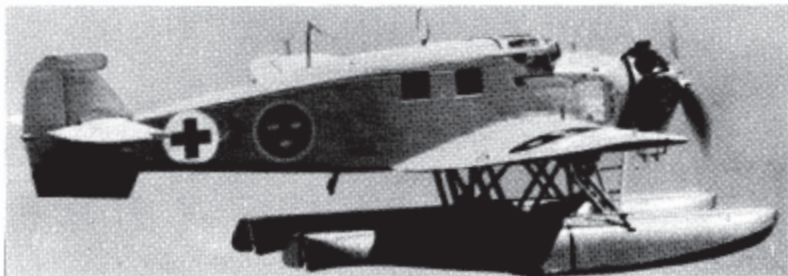
## Mörka aningar – nya uppgifter – beredskap

Oron ute i Europa sätter sin prägel på verksamheten 1938. Spansningsberedskapen utökas efter Tysklands inmarsch i Österrike i mars. Flygövningarna under sommaren intensifieras, sedan Hitler fortsatt att utöva maktspråk mot Tjeckoslovakien och Ungern. I Hägernäs vidtas luftförsvarsåtgärder, brandberedskapen förstärks, mörkläggning övas.

I september 1938 genomförs en stor luftförsvarsövning i Stockholmsområdet. Den avslutas med en flygdag den 11 september på Bromma, där bl a F 2 deltar med 9 plan av typen S 5 A – D under ledning av kapten Falk. I slutet av september beordras huvuddelen av F 2 att genomföra "tillämpningsövningar" (dvs inänta viss beredskap) i södra Götaland. De återgår till Hägernäs i början av oktober, sedan Münchenavtalet (bl a mellan Chamberlain och Hitler) blivit bekant.

Under vintern 1938–1939 verkar läget något mer avspänt. På F 2 står 10 plan klara för beredskapsuppgifter. De ingår i 1. divisionen, som då leds av kapten *Torsten Rapp*. Han får många uppgifter bl a att leda högvakten vid två tillfällen. Viktigare ändå är föreberedelserna för att emotta de första stora torpedplanen (T 2 Heinkel HE 115). Han berättar:

"I januari 1939 fick jag en utlandstjänstgöring för att få erfarenheter. I slutet av april kom första T 2:an, den 25 maj började inflygningen och redan den 3 juli flög vi i 3-grupp till Horten i Norge för torpedprov. Vi landade förresten i hög sjö, men det gick bra. Trevliga dagar. Efter hemkomsten kommanderades jag till min stora förtrytelse till tjänstgöring i flygstaben."



Tp 2 A Junkers W 34 Ambulansflygplan

T 2-divisionens uppsättning är den stora uppgiften för F 2 sommaren 1939. Det händer emellertid en del andra notabla händelser:

- Ny pistolskjutbana tas i bruk och ny vaktlokal (senare bibliotek) invigs.
- H M Konungen tilldelar Kungl Roslagens Flottilj dess fana den 6 juni 1939. Löjtnant von Arbin och sergeant Littiäinen är fanförare.
- Allt fler flygtimmar läggs in, framförallt för spaning. Bombfällningsövningar genomförs i Fårösund. Hemmavid måste försiktighet iakttas, så att inte rävfarmarna, bla vid Ensta, störs.
- Brandskydd och mörkläggningsövningar, stor luftförsvarsövning planeras.
- Den 26 augusti dras samtliga semestrar in omedelbart.
- Den 1 september får F 2 order att från söndagen den 3 september 1939 inta förstärkt försvarsberedskap.

Hitler-Tyskland har tagit ett steg för mycket. Ockupation av tjeckiska områden under våren hade inte inneburit några motåtgärder. Men när den rysk-tyska pakten chockar västvärlden den 23 augusti och tyskarna marscherar in i Polen den 1 september, då är måttet rågat. Andra världskriget är ett faktum. Sverige förklarar sig neutralt och F 2 liksom andra svenska förband intar förstärkt försvarsberedskap och ingår i neutralitetsvakten.





N G H  
Hellsröm

Länspumpning

## Hektisk september 1939.

"Förstärkt försvarsberedskap är anbefalld. Första försvarsberedskapsdag är söndagen den 3/9 1939. F 2 organiseras fom 3/9 enligt följande: Depåstab, depåstabsdiv. 1.-3. divisionen, 21.-21. stationsavdelningarna, 22 depådiv samt kontingenter."

Så börjar depåorder nr 1 vid F 2 den 1/9 1939. All personal inställer sig omgående. Den som tjänstgör i Karlskrona eller Fårösund, på Hårsfjärden eller ombord på "Gotland" fortsätter där, dessa enheter blir "krigsförband". I Hägernäs samlas alla fast anställda och inläggande värnpliktiga för att motta alla de värnpliktiga som åldersklassvis inkallats till den 3. september.

Arbetstid ordnas efter omständigheterna, växeln är ständigt öppen, mässar serverar mat dygnet runt, T2-divisionen organiseras vid hangar 82, vanlig utbildning inställs, verkstäderna och förråden är ständigt öppna. Flygplan göres klara och flyges ut av inkallat befäl till baser i skärgården.

Den 3. september väller det in inkallat folk, som stiger av vid järnvägsstationen i Viggbyholm. De värnpliktiga dirigeras till Vigg-



N E Sundgren

byholms gård (Viggbyholmsskolan) eller till Folkskolan (Viggby-skolan). Löjtnanterna *Rydström* och *Hellström*, sergeant *Ström*, korpral *Lönnqvist* och *doktor Sundgren* arbetar frenetiskt för att registrera, sortera och fördela de inkallade. På depådivisionen försöker man få iväg så många som möjligt till "kontingenter". Ändå blir det mycket mer än överfullt i matinrättning, marketenteri och kaserner. Vädret är – som tur är – vackert. Många får faktiskt tillbringa första natten utomhus. Kapten *Sparre* är dagofficer och håller ordning biträdd av fänrik *Sjöblom*.

Det kommer inte bara folk, det kommer mängder med fordon och redskap också. De måste tas om hand; vägar, gården och alla möjliga utrymmen tas i anspråk. Drivmedelsförråden fylls på, lager läggs upp.

Så småningom stabiliserar sig förbandet i Hägernäs. Beredskapsförbanden vid "fronten" klarar sig själva, flyg- och spaningsutbildning återupptas. Det blir till och med tid att skriva den obligatoriska rapporten under rubriken: "På grund av bristande tillgång å bostäder i Hägernäs eller dess närhet har följande nödgats bosätta sig å dyrare ort" (därefter många namn).

Vid divisionerna, som ligger i beredskap utanför Hägernäs, är den främsta uppgiften spaning. Dåvarande majoren *G A Westring*, gammal marinflygare, har i "Sveriges Försvar V, 1939" beskrivit ett uppdrag:

"Förare och spanare äntrar planet. Förutom flygtröstning har de en liten kappsäck med sig. Man vet aldrig var man kan tvingas landa och övernatta . . . Så kastar man loss, kör ut och startar.

Väderleksrapporten har spått låga moln och regn. Den har rätt. På 300 m höjd bildar regnskurarna täta ridåer, som stundtals hindrar sikten. Dessemellan kan spanaren få en överblick. Han sänder in rapporter per radio, även om ingen tingsiktats. – En häftig regnskur piskar planet, så att färgen på vingarnas framkant börjar flagra av. Föraren övergår att flyga helt på instrument. Regndropparna sticker som sylar i ansiktet



Hansa-plan med dimaggregat

på spanaren, när han försöker att titta utanför sittrumskanten. Maskinen kastas med ryckiga rörelser av luftvirvlarna.

Efter en stund ljusnar det igen. Vattenytan blir synlig. Fartyg siktas. Föraren drar på motorn för fullt och stiger mot de skyddande molnen för att undgå eventuell luftvärnseld. Spanaren sänder rapport. Sedan dyker man åter genom molnen och observerar fartygen. Då uppdraget är fullföljt närmar man sig land och orienterar sig. Angivna positioner kontrolleras.

Under hemfärden begäres en radiopejling från divisionens pejlstation och kursen ställs efter den. Snart är det dags att låta flottörerna ta vatten. Planet glider in till stranden vid basen. Kasttågen görs fast. Besättningen klättrar ur, våta och trötta, ger kompletterande rapporter och söker upp förläggningen. Mekanikerna tar hand om planet. Tankvagnar kör fram och bränsleförråden fylls. Snart är klart för ny flygning.”

## T 2-divisionen

De första försöken med att fälla torpeder från flygplan gjordes 1924 med flygbåtar, typ Friedrichshafen. Torpederna måste emellertid förbättras för att tåla påfrestningarna vid fällning. Då blev i sin tur torpederna tyngre och nya, motorstarkare flygplan måste anskaffas. 1929 prövades två plan typ T 1 (Heinkel HD 16), som stationerades på Hägernäs. Försöken visade att planens anflygningshastighet och fällningshöjd krävde bättre torpeder!

När nya torpeder framtagits, vilket gjordes i samverkan med Norge, var det viktigt att man fick fram ett flygplan, som från 50 m höjd kunde fälla en torped om 805 kg i en hastighet av 310 km/tim. Den uppgiften klarade det tyska Heinkel 115. Efter förhandlingar, förda av *Nils Söderberg*, beställdes sådana plan 1938 i Tyskland. Från den 24 april till den 17 oktober 1939 levererades 12 plan till F 2. Den version, som kom till Sverige (och Norge) hade beteckningen He 115 A-2. Den svenska benämningen blev T 2.

Flygplan T 2 var ett tresitsigt, tvåmotorigt monoplan, helt utfört i metall och försett med två flottörer. I nosen låg (eller satt) spanaren med en vidunderlig utsikt, navigerade, bedömde läget, riktade in och fällde torped (eller annat vapen). Bakom spanaren satt föraren och i mittpartiet fanns lastrummet för vapen eller dimbildningsaggregat eller reservtankar. Bottenluckorna manövrerades av spanaren. I stjärtpartiets främre del hade signalisten sin plats med radiostation och kulspruta.

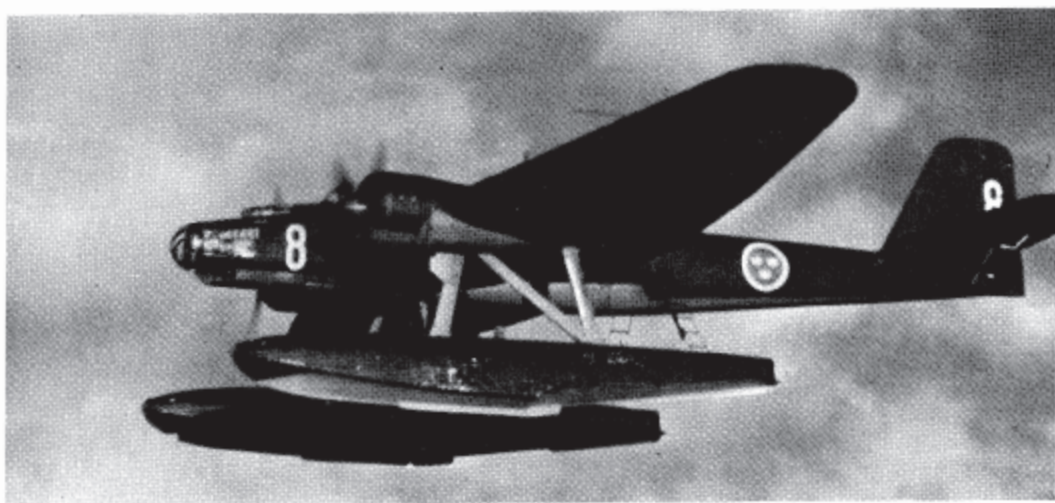
Det allmänna omdömet var att T 2-planet var synnerligen lättflygget. Det kunde dock uppstå problem vid ut- och inkörning. Då krävdes stor omsorg. Tillgången på reservdelar var tyvärr begränsad. För att med säkerhet hålla tre plan i luften ansågs det nödvändigt att ha ett i reserv.

Den 1 september 1939 sattes 1. divisionen – T 2-divisionen – upp på F 2 med de då levererade 8 planen, ja det blev bara 7, ett hade havererat. Efter klargöring ombaserades divisionen till Hårsfjärden,

där HMS Dristigheten blev depåfartyg. 12 norsktillverkade torpeder fördes med. Den förste divisionschefen, *Torsten Rapp*, berättar:

”Jag var glad att få återta mitt befäl som divisionschef. T 2:orna var välutrustade, men mycket utbildning behövdes. Vi fick signalister från flottan och tekniker från civila företag. Divisionens flygstationschef blev den då 50-åriga Albin Ahrenberg. Någon bättre kraft att klara de svåra och fältmässiga problem, som uppstod, kan jag inte tänka mig. Vi blev mycket goda vänner.

Vintern 1939–1940 var vi infrusna, men i april 1940 började ett intensivt arbete med att iordningställa Gålö. Det blev en fin bas, inte minst genom Ahrenbergs stora insatser. Jag fick stort förvaltningsansvar, vilket jag var tacksam för.



*Flygplan T 2, Heinkel 115 kunde flyga mycket långt utan att behöva tanka*

Spaningsuppdragen blev många och långa, ibland uppåt 12 timmar, naturbehoven klarades med gummislangar. Övningarna med Kustflottan, under vilken vi lydde operativt, var stimulerande och verklighetsmässiga. Hög beredskap var vanlig. Under våra spaningar var vi inte så imponerade av ryska flottan och dess flyg, däremot hade vi respekt för våra egna kustartillerister på Landsort.

Vi inspekterades ofta, av den koleriske amiralen Ehrenswärd, av flottiljchefen Herman Sundin, av flygvapenchefen, general Fries och av ÖB, general Thörnell. Vid en inspektion användes potatis vid bombfällningsövningar, medföljande adjutanter räknade träffar och bommar.

På den lilla fritid, vi hade, spelade vi spel och roade oss med ”practical jokes”.

Ibland blev vi bjudna till närboende. Jag minns att ryttmästare Braunerhielm på Sandemar yttrade, då vi var gäster hos honom: – Hur kan man satsa på flyget, som ju endast är en övergångsföreteelse?”

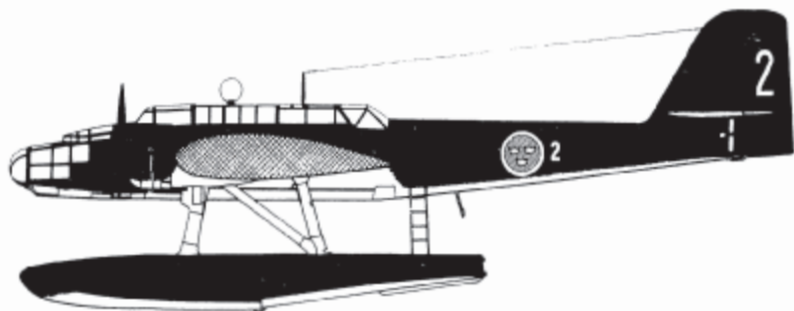
T 2-divisionen var en fin division med mycket god anda. Under de stränga beredskapsvintrarna opererade man med delar från Karlskrona, Lindarängen eller Stockholms ström. Den 1 juli 1941 övertog befälet av *A Henricsson* och under 1942–1944 var *B G Lindgren* chef. Han blev den sista och ledde främst den omfattande spaningsverksamheten över Östersjön och konvojeringen med spaning efter ubåtar. Då hade man tillfälliga baser bl a i Härnösand, Gryt och Loftahammar.

I september 1944 avvecklades divisionen. Meningen var att planen skulle tillföras den då nyuppsatta marinsamverkande flottiljen i Ronneby, F 17, men flygplanparken uppställdes i stället i F 2 depå. Efter 1945 fanns 7 T 2:or kvar. De användes för viss spaningsverksamhet, för utbildning och för sjöräddning. Ett plan fanns kvar till 1952, då det bl a medverkade i spaningarna efter den försvunna DC 3:an (Catalinaaffären).

Av de ursprungliga 12 T 2-planen kom 5 att avskrivas på grund av haverier, de övriga till följd av ålder och höga kostnader. Två totalhaverier inträffade vid övervakningsflygningar utefter kusten, ett under navigeringsflygning vid Furusund och ett vid torpedövningar



*Gålöbasen byggdes ut till T 2-divisionens huvudbas*



T 2:an i siluett

med "Dristigheten". Sammanlagt 13 flygare omkom. 3 av dem förolyckades alldeles intill den egna hangaren i Hägernäs:

"Den 13 augusti 1939 gjordes en uppvisningsflygning inför Östra Underofficersföreningen. Efter ett flygpas på omkring 10 min försökte flygföraren utanför programmet visa enmotorflygning. På låg höjd gjordes en alltför snäv insvängning och planet vek sig. Det tog mark med vänster vinge först alldeles intill den nybyggda hangaren (82). Utströmmande bränsle antändes och planet förstördes. Flygförare, mekaniker och passagerare omkom omedelbart. Uppkomna bränder släcktes snabbt" (Ur Kontakt 77, juni 1986).

De allra flesta, som varit med och flugit T 2 är – trots haverierna – nästan lyriska över planet. *Sture Karlsson*, stamanställd mekaniker, berättar om 1942–1943;

"T 2 var en trevlig bekantskap. Efter vinterhalvårets utbildning på F 2 med äldre S 5 och S 9 var T 2 ett under av modernitet. Lättskött och fin i luften, men den behövde ibland bogseras med motorbåt efter landning. Vi var ett fint gäng under Albin Ahrenberg, en chef som man skulle kunnat följa ut i sjön, om hans sagt så.

Sommartid låg alltid en T 2 stationerad i Motala vid Centrala Torpedverkstaden. Det var en skön tjänstgöring med flygning varje dag 9–15 för torpedprovskjutningar. Man fick dock inte vara där mer än tre veckor i taget. För rättvisans skull gjordes avlösningar, så att fler fick chansen".

*Harry Frodé*, ibland kallad "Mustang-Harry", på F 2 känd från Flygräddningsgruppen, berättar ett personligt minne från 1951:

"En dag fick jag order att flyga målgång med T 2 för F 20:s (Kadettskolans) räkning. Eleverna skulle anfalla med sina J 26 Mustangar. Det blev stora valsen. T 2:an var helt underbar i tvära vertikaler, sneda topprollar och undandykningar. Major Crona på F 20 ringde nästa morron till vår chef på F 2: – Den där T 2:an måste vara en enastående apparat. Kadetterna har nämligen inte lyckats få in någon träff enligt filmerna. Ja, T 2 var nog det bästa sjöflygplan, som någonsin byggts."



Samtliga tre T 2-divisionschefer blev sedermera flottiljchefer. Torsten Rapp avancerade vidare och blev den 1 oktober rikets överbefälhavare. Då sände de forna kamraterna på divisionen ett telegram:

”Vi officerare, som en gång i tiden hade äran och nöjet att tillhöra 'dess första division' under vår avhållne kapten Torsten Rapp, vilja på detta sätt hälsa och hylla vår nye överbefälhavare och önska honom all framgång i hans ansvarsfulla värv”

Undertecknat av Gösta Adolfsson och 21 kamrater.



*General Torsten Rapp, ÖB*

## Några Hägernäs-profiler 1940

1940 blev ett hektiskt år för Roslagens flygflottilj. I april måste beredskapsförband snabbt kasta av sig vinterns hårda grepp. Många och viktiga spaningspass måste genomföras, en verksamhet som sedan fortsatte året ut. Huvuddelen av flottiljens personal med flygande uppgifter var fördelad till divisioner, som operativt underställdes marina chefer. Den kvarvarande delen, depå i Hägernäs, svarade för ersättning av personal och materiel. Utbildningsverksamheten liksom flygplansöversynerna hade stor omfattning.

Kapten *Oscar Annerstedt*, under många år förvaltare vid F 2, berättar om sina intryck:

”Som nyutnämnd sergeant anlände jag med tåget till Hägernäs den 1 december 1940. Jag följde strömmen av militär personal utmed den då befintliga gamla gärdesgården vid Hägernäs gård och uppför backen till post nr 2. Framför mig såg jag gamle löjtnant Björkman i kappa med persiankrage. Han såg sur ut. Framkommen till kanslihuset gick jag upp till avd 1 och anmälde mig för flottiljchefen, överste Sundin, kanske inte så munter han heller. Adjutant var kapten Adolfsson, sedermera



*Löjtnant Cassel*



*Sergeant Annerstedt*



*Kapten Löwenberg*



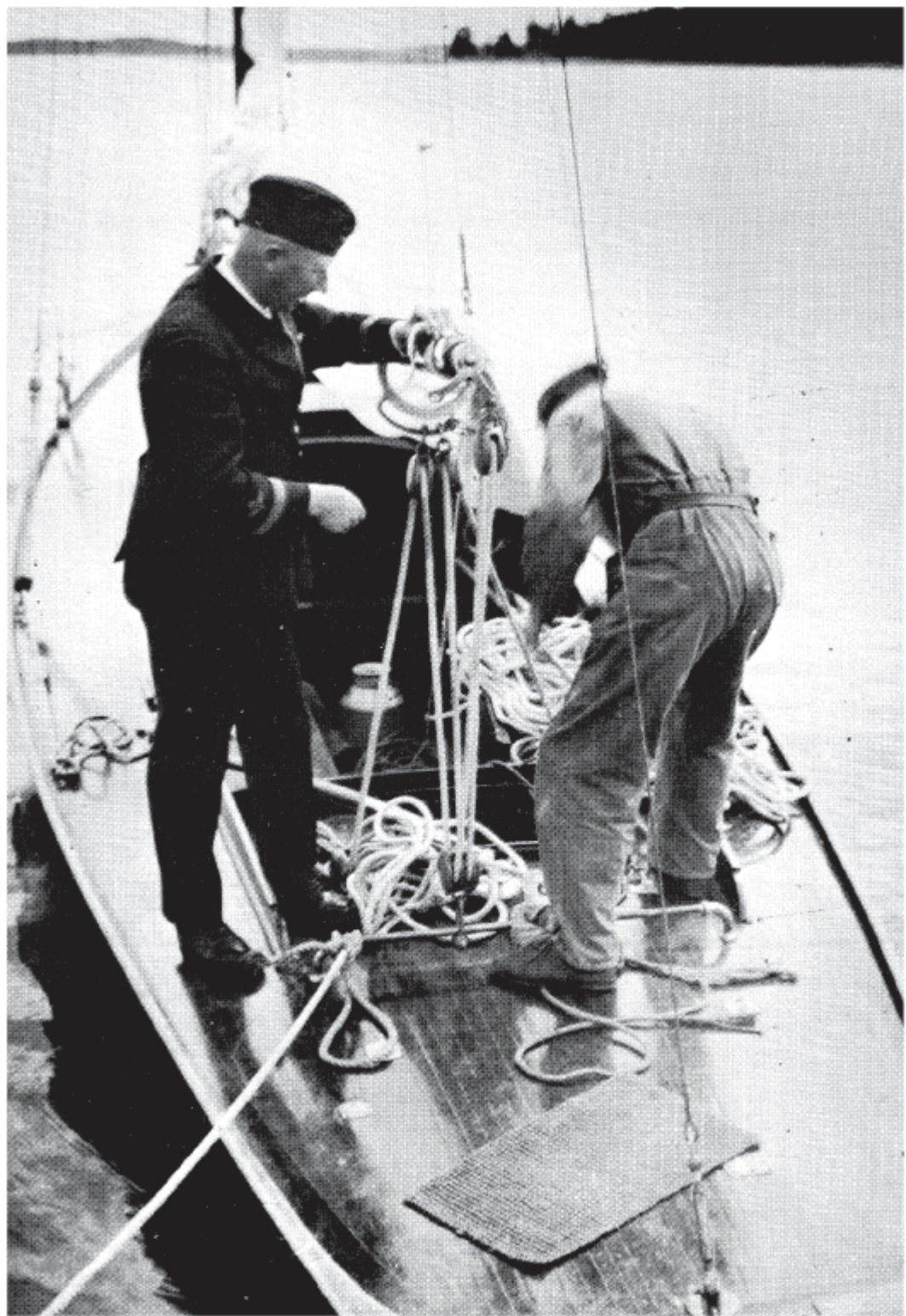
*Kungl Roslagens flygflottilj 1940*

chef för Flygvapnets kommandoexpedition, stabsunderofficer Nils Comstedt. han skulle återbördas till flygtjänsten, så jag fick avlösa honom.

Chef för kassaavdelningen var löjtnant Cassel, kunnig och stilig och med ett glatt humör, dessutom spänstig, kunde låtsas falla handlöst i golvet med cigarr i mun utan att skada densamma. 'Fi behöver bara bomba våra pappersbruk, så är vi ur leken!' var ett av den gamle kustartilleristens uttryck. Han efterträddes senare av Walle Lagerkvist, mycket noggrann och även han känd för sina uttalanden. Då någon väntade barn, blev kommentaren: 'Hon skall göra patron ur!'

På signalavdelningen satt löjtnant Sjölin, sedermera kärchef, och den blide, ibland fiolspelande Hasse Krona. På idrottsdetaljen fanns pistolskytten Max Schenning. Personalavdelningens myckna kvinnliga fägring uppskattades mycket av löjtnant Dolk och majoren Schultzberg. Den senare var arvodesanställd och samlade i den lilla grå baracken intill kanslihuset bl a lacksigill i askar, så att 'den lede fi' inte skulle komma över dem. På personalavdelningen har det alltid funnits stora andar.

Förvaltare S O Karlsson var chef för intendenturförrådet, en vänlig man med sträv yta, fackligt och kommunalt verksam. Flottiljintendent var den sparsamme majoren Löwen-



berg. En gång lurades han att köpa för mycket expenser, så vi hade papperskorgar och häftapparater i 25 år.

21. depådivisionen höll till i kasern 23 och 24. Där var fanjunkare Littiäinen hårdför underofficer. Han kunde ordna välkommet tillskott i kosthållet, när han flög över till Gotland i något uppdrag och kom hem med fisk, ibland gömd i flottörerna. 22. depådivisionen låg i kasern 22. Där hade man hand om avlösningar för Fårösund och andra baser, där det stundom gick lite vilt till.

Utanför Hägernäs hade vi egentligen 6 divisioner. Den 1:a på Gålö – T 2-divisionen, den 2:a – inklusive "Gotlands"-planen – på Hårsfjärden. De övriga var mindre, 3:e låg i Västervik, 4:e i Karlskrona, 5:e i Hindås och 6:e i Göteborg. De här divisionerna ändrades successivt under beredskapsåren."



*Fanjunkare Molau m fl på vinterövning*

Verkstadsavdelningen utökades mest. Här fanns färgstarka personligheter, exempelvis gamle förvaltaren *Ottersjö*, inte alltid så smidig men kraftfull. Det var en sevärdhet att iakttä honom, när han tog sin stora stofthydda ur en flygplanssittbrunn. Verkstaden leddes av *Arvid Falke*, nestorn bland flygingenjörer. Hans förhållande till underställda var gott. Det berättas att han en dag bad *förman Gull* hjälpa till med flottiljens segelbåt, som verkstaden skulle underhålla. Arbetet utfördes på extra-tid och hade sina poänger:

"Eftersom det var kvällstid ansåg Falke att han skulle bjuda förmanen på en sup. Han gjorde så och gick sedan ner i ruffen. Förmanen tyckte emellertid att en sup 'i andra benet' skulle smaka. Han såg flaskan, smög sig till den och hällde upp. Då spelade flaskan ljudeligt 'Helan går'! Falke hade utrustat den med en speldosa, som satte igång, då flaskan lyftes."

*ingenjör Falke och förman Gull på F 2"*

Det var många anställda, som jobbade på den nya verkstaden invid hangar 82. När ett plan kom in för översyn gick det till ungefär

så här, *Nils Berglund*, då montör sedermera förman och facklig förtroendeman, berättar:

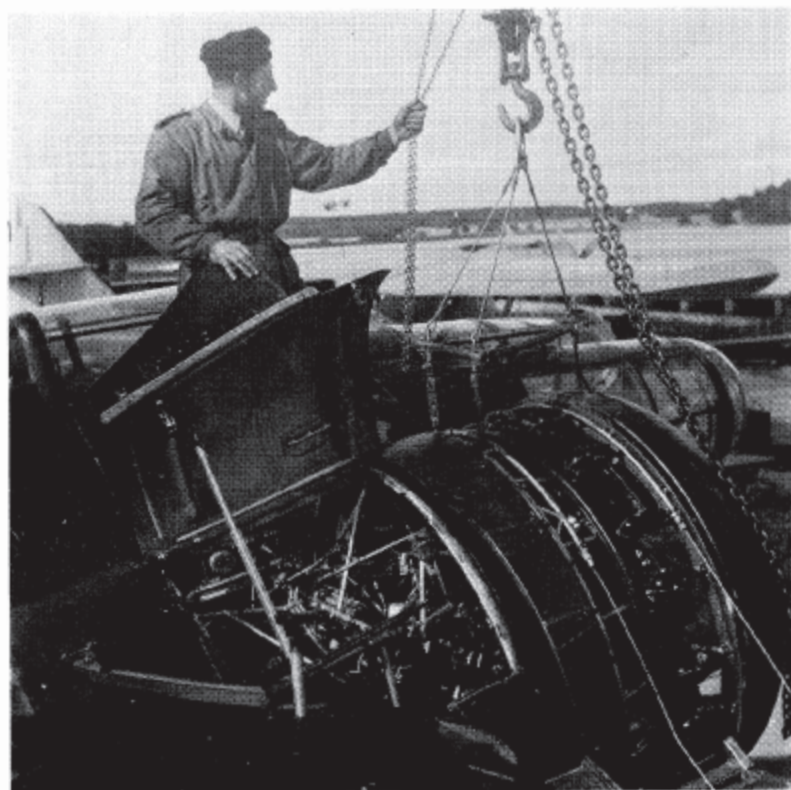
"Flygplanet togs in i hangar, motorn nedmonterades, inspektionsluckor öppnades, varje detalj besiktigades, protokoll fördes, arbetsorder skrevs ut. Ev fel åtgärdades av de olika underavdelningarna, maskin-, filare-, svetsare-, sadelmakare-, snickare- och målarverkstäderna. När dom var klara gick delarna till monteringsavdelningen för hopsättning. Många justeringar gjordes på stabilisator och höjdroder, kompass och varvräknare, manometrar och termometrar m m. När motorn och övriga delar monterats blev det besiktning, vägning, provkörning, inskjutning och provflygning. Så var planet klart att gå i tjänst igen."



*Nils Berglund*

För att lätta upp den allvarliga beredskapsstämningen förekom en del "practical jokes" även på verkstadsgolvet. Två montörer roade sig med varandra:

"På morgnonen bytte man som regel från skor till tofflor i verkstaden. En dag gick montör A på förmiddagen ut i om-



*Motorlyft av flygtekniker "Berra" Andersson*



Ragna Ödberg



Anna Ejegård

klädningsrummet och hämtade montör B:s skor. Med dom i handen sa han till B: – Jag var på utskottslagret och köpte skor billigt. Vill Du prova dom? – Javisst. Hör du, du, dom passar mej precis. – Vill du köpa dom för 5:–? – Ja, kör till! Därmed hade B köpte sina egna skor för 5:–”

Två tredjedelar av volontärerna utbildades till mekaniker. De fick till en början hjälpa till med alla göromål för att göra flygplan klara för start, d v s tjänstgöra vid flygstation. Efter några år blev de chefsmekaniker. En av dem var nr 6 *Lönquist*, gemenligen kallad ”Bralle Löken”. Han var välkänd:

”Bralle var furir och idrottsman, glad och tjänstvillig. På tåget mot Stockholm kunde han ta upp beställningar på ’Aftonblad’, sprang av i Viggbyholm, köpte erforderligt antal och delade ut under resan. En dag var tidningarna slut i Viggbyholm, han fick hoppa av i Enebyberg i stället. Det tog emellertid lite för lång tid, tåget började gå, han sprang med tidningspacken i famnen, observerade inte en snövall utan stupade i den. Till applåder från alla tågresenärer sprang han ändå i fatt tåget.”

Bland de välkända 40-talsprofilerna var också flygläkaren (1 gr) *Sundgren* (far till Nils-Petter S i TV) och sjuksköterskan *Ejegård* och husmor (1 kl) *Ödberg* och garageförman *Eriksson* och fotograf *Larsson*, verkmästare *Hultman* och meteorologassistent *Palm* och ”Kalle Mandel”, flygplanmästare *Svendahl*. Ja det fanns många, många fler.

## 1941 gjorde jag ”lumpen” på Näset!

Värnpliktiga inryckte i olika kontingenter till F 2. Under beredskapsåren kunde tjänstgöringen bli både vid depån i Hägernäs och på beredskapsförband. En av de, som ryckte in 1941, vpl 527 27/37 *Larsson* berättar:

”Det var med en viss spänning vi med buss anlände till F 2 genom västra vaken den 18 mars 1941. Sedan vi fått persedlar i klädförrådet skulle vi övernatta i gymnastiksalen. ’Bassarna’ d v s de värnpliktiga som legat inne en tid, hade stoppat halm-madrasserna så hårt att vi, sk ’solsken’, hade svårt att ligga kvar på dom.

På kvällen dagen därpå for vi med buss, tåg och båt till Fårösund för utbildning och stationstjänst. Gotlandsbåten satte sig fast i isen flera gånger, vi fick försöka hjälpa till att få isär isflak med båtshakar, ivrigt påhejade av bla brottnings-’basen’ major Råberg. Som färdkost hade vi med oss knäckebröd med fläskpålägg, som förvarades i bruna påsar, flottigare och flottigare ju längre tiden gick. Magarna var ganska tomma när vi kom till Visby. Då vi sent om sieder kom till detachementet i Fårösund smakade soppan utmärkt.

Efter de första veckornas utbildning ansåg vi oss mogna att ordna en revy. Vi bjöd in Visbyflickor – delvis till kustartilleristernas förtrytelse –. De kom till vår bas med buss. Det blev en trivsamt kväll, då vi för en stund kunde glömma den bistra verkligheten i omvärlden.

Det blev en stormig återfärd den 30 april 1941. Sjögången var svår och de flesta tålde den inte. Den som var värst däran och fortsatte att 'hulka' mellan vagnarna på Nynäsbanan, han kommenderades senare till tjänst ombord på flygplankryssaren 'Gotland'. Typiskt!

För mig blev det sedan 137 trevliga dagar på F 2:s 21 depådivision. Där var det trivsamt. Jag svarade bl a för allt skrivjobb hos garageförman Eriksson”.

Direkt efter "muck" ryckte *K G Larsson* in på F 2 igen, nu för civil anställning. Han tillträdde en befattning som kontorist på intendenturavdelningen. I stället för 1:- dagen (och allting fritt) fick han nu 350.- i månaden och bo hemma. Det blev en händelserik tid. Han berättar vidare:

”I mitt jobb ingick bl a att räkna ut löner och att vikariera för flottiljkassören, ibland för bilunderofficeren. Om inte minnet sviker hade exempelvis en vicekorpral mycket liten kontantlön, 15:- i månaden (utöver terminslön). Det var nästan skrattretande då fjärdingsman Lundell kom och ville ha barnbidrag av en vicekorpral.

Somrarna 1941 och 1943 var de jobbigaste, då hade vi mest folk inne, beredskapen var då som högst. 1943 fick vi ta hand om en tysk flygare, som nödlandat. Han tyckte vårt land var ett 'Weihnachtsland'. Han utväxlades ganska snart och gav som minne ett foto med text: 'Zum steten Andenken an den Notgelandeten Piloten Günther Schultz'.

Under F 2-tiden lärde man känna många fina människor, från de värnpliktiga till Chefen, som på den tiden var överste Herman Sundin. Han verkade bister och döptes följaktligen till 'muntre Herman'. Han var omtyckt. Det var nog inte lätt att ha en glad uppsyn, då tillbud av många slag drabbade F 2 och omvärlden stod i brand.

1944 kunde man skönja slutet på kriget, jag sökte och fick annat arbete. Innan dess var det emellertid angeläget för många med mej att bilda F 2 kamratförening. Den får oss än i dag att återuppliva minnena från F 2-tiden.”

## Flygande start

En verkligt flygande start fick de flygare som tjänstgjorde på flygplanskryssaren "Gotland". I "Sverige Försvar V (1939)" ges en skildring av den nog så spännande starten:

”Då flottan löper ut och gör 'klart skepp', gör även flygarna sina plan klara. – Förarna startar och varmkör motorerna, gör

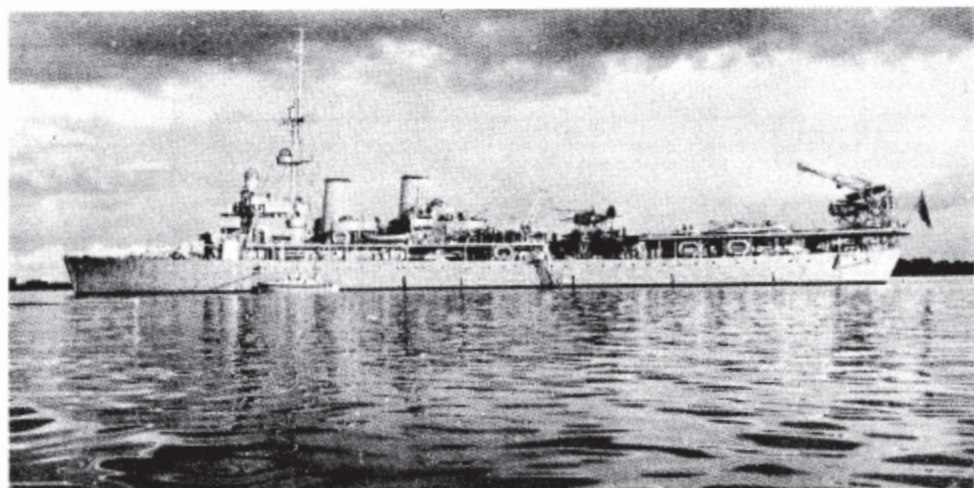


*Stronga F 2-soldater på marsch (tvillingar i täten)*

sig flygberedda. Spanarna beger sig till fartygsbryggan för att få order. När första start beordras springer spanaren ner till det plan, som står på katapulten, föraren startar motorn och ger den gas, spanaren kastar sig upp i maskinen. I sin sittbrunn trängs han med radioapparat och sjökort. Före utskjutningen spänner han fast sig med ett brett bälte, han sitter med ryggen i flygriktningen. Föraren, som också är fastspänd, lutar huvudet mot nackstödet och gör, efter reglage- och roderkontroll, klartecken med vänstra handen. – Vid tecknet öppnar katapultmaskinisten pådragsventilen och låter 40 atmosfärens övertryck ge flygplan och vagn en hastighet av 110 km/tim efter en sträcka av omkring 20 m. Då frigörs planet och vagnen bromsas upp. Katapulten svängs så att nästa flygplan kan göras startberett.”

Överste *Trygve Sjölin* (kårchef 1957–1970) berättar att han som löjtnant flög från ”Gotland”. Det var viktigt att man valde rätt tidpunkt för start med hänsyn till vind och rullning. Att sända planet rakt ner i sjön eller skjuta ut det i uppförsbacke vore ödesdigert. Själva accelerationen varade bara någon sekund. Då kunde man inte röra sig. Därefter var de normal flygning, oftast spaning. Efter uppdraget gick man vanligtvis till någon bas i skärgården och åter-





Flygplankryssaren "Gotland" med S 9 Hawker Osprey

vände till "Gotland", när hon kommit till förtöjningsplats. Han tillägger:

"En gång började motorn att 'hacka' just som klartecken givits och maskinisten dragit i spaken för katapultstart. Ett motorstopp skulle ha varit katastrofalt. Men som tur var gick motorn igång när S-9:an var i vågtopps höjd och starten blev 'normal'. Vi tyckte dock efteråt att vi gjorde skäl för flyg- och katapulttillägg."

I mitten av 1940-talet var det emellertid slutflugget med S 9 Hawker Osprey, de hade gjort sin plikt under 10 år. Någon mer fartygsbaserad flygplantyp blev inte framtagen i Sverige.

En flygande start i mer vidsträckt mening fick många av de, som tjänstgjorde på F 2. Ett 20-tal blev flottiljchefer vid flygvapnet och av dem 5 generaler. Legendariska flygare blev bl a *Albin Ahrenberg*, *Elis Littiäinen* och *N O Andersson-Gregerfalk*, pionjärmaskinist *August Emil Larsson*. Flera blev framstående trafikflygare.

## Skämt och allvar

"STOR FÖRSTRÖELSEAFTON – Den svenska kvinnan genom tiderna! Lucia! F 2:s förstärkta orkester under ledning av vpl Hintz". Det var reklamen för evenemanget den 14 december 1943, som fyllde gymnastikhuset till sista plats. De egna förmågorna, inte minst 12-mannaorkestern, var populära.

De allvarliga tiderna, kriget i omvärlden, de långa inkallelserna, hårda övningarna och de stundom dystra beskederna om haverier gjorde det nödvändigt att då och då anordna underhållning. Det kunde vara filmföreläsningar, konserter (bl a av Täby-Enebybergs

orkesterförening), revyer (Vårat Gång), uppläsningar (Sten Bergman, Dagmar Ebbessen) och sångaftnar (Evert Granholm).

Ibland blev det så stora arrangemang att man fick använda hangaren som konsertsal. När *Jussi Björling*, hämtad från sitt Siarö-hem med flyg, sjöng på F 2, behövdes extra insatser.

De lokala revyerna krävde något mindre resurser. "Revytidningen Flygfisken" gjorde ändå succé. Författaren, regissören och dirigenten *Villi Hintz* berättar:

"Jag var inkallad över 18 månader i sträck, blev hemtam på F 2. Började som skrivbiträde på 22. depådivisionen. Fortsatte som 'vice' personalvårdsassistent och fick bra resurser, till och med från den sparsamme flottljintendenten. Jobbet uppskattades, kontoristen Strand och jag fick förtjänstplakett. Vår orkester, där alla personalkategorier var representerade, och revyerna var roligast att göra."

Centralt ordnades "Flygets kväll på Skansen" med *Thore Ehrling*, regionalt aftnar tillsammans med lottorna, lokalt ställde Viggbyholms lotta-kår upp med program.

Personalvården svarade också för fritidsundervisningen. Ett ganska välförsett bibliotek anordnades i skolbyggnaden. Man passade också på att visa F 2:s aktiviteter för bl a skolungdom, exempelvis under vinterlovsdagar. Den 23 februari 1944 var över 800 skolelever



*Anna Lisa och Jussi Björling hälsas av överste Herman Sundin*

på besök, välkomnade av överste *Sundin*, guidade av löjtnanterna *Lange* och *Almström*.

Militärpastorn på F 2, *Hans-Olof Ferenius*, var mycket omtyckt. Han ordnade samkväm och julottor i S:t Olofs kapell, adventsgudstjänster i Täby kyrka, träffar om etiska och familjefrågor, korum av olika slag och var mycket aktiv i bildningsrådet. Han fick ofta officera vid minnesstunder, den bistra verkligheten under den ständiga beredskapstjänsten visade att många fick offra mycket, några sina liv.

Flygarna på F 2 fick också vara med att rädda liv. I Hägernäs fanns ständig beredskap för start med ambulansflygplan. Det kunde vara den äldre Junkers W 34, de lättare "egna" planen eller, från hösten 1944, den stora Dornier Do 24, som landat i Sverige med estniska flyktingar och sedan blev sjöräddningsflygplan.



*H O E Ferenius*



*I ambulansplanet: okänd mekaniker, fanjunkare Andersson, förman Stüff, syster Anna och fanjunkare Litttiänen*

Ett femtiotal uttryckningar per år gjorde man från F 2, huvudsakligast ut i Stockholms skärgård. Blindtarmsinflammationer, förlossningar och olycksfall, typ benbrott, var de vanligaste orsakerna, på somrarna tillkom ormbett. Fanjunkarna N O Andersson (Gregerfalk) och Littianien var flitigast anlitade förare. De honorerades också med utmärkelser från Röda Korset. Kapten *S F Rydström*, löjtnant *P S Brohäll* och fänriken *H Neij* flög också då och då. Den sistnämnda (sedermera generalmajor) har berättat:

”Det som mest etsat sig in i mitt minne från F 2-tiden var ambulansflygningarna. En vinterdag då det var dåligt väder gav vi oss iväg och lyckades med svårighet landa. Vid stranden möttes vi av en kvinna med två små paket. Det var två, för tidigt födda tvillingar, som hade dött. Vi hann rädda barnaföderskan men inte barnen.”

## Över det vida havet med sprak i öronen

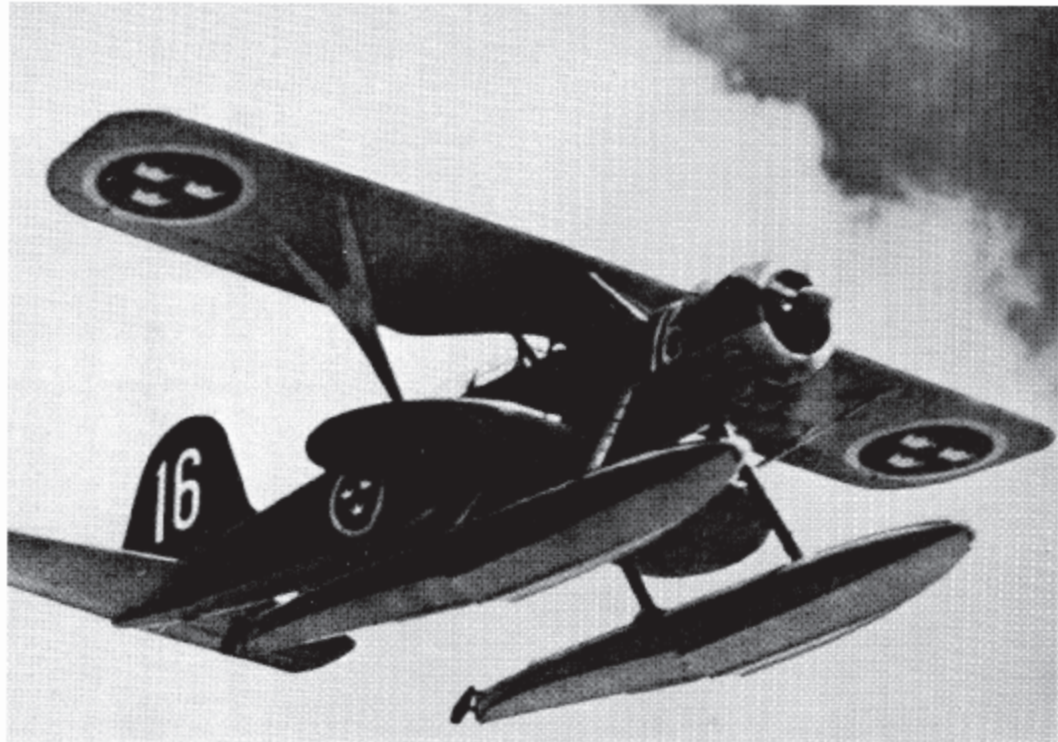
Flygningarna under beredskapsåren blev mycket krävande för F 2:s marinsamverkande divisioner. Uppdragen måste ofta lösas då väderleksförhållandena var miserabla. Navigerings- och förbindelsehjälpmedlen var ganska primitiva. Flygplansbesättningarna kunde ha över 200 timmars flygtid per månad. Det gällde inte minst reservofficerarna. En av dem, kaptenen *Arne Skarby*, berättar:

”Vi reservare fick vara inne i beredskapstjänst under långa perioder. För min egen del var det sammanlagt mer än tre år. Jag låg bl a på Hårsfjärden, i Karlskrona och på Torslanda. I Västervik var jag divisionschef. Hemma i Hägernäs var vi ganska sällan. Mest låg vi i små förläggningar. Där var det fint kamratskap.

De flesta av oss var marinspanare. Vi flög S 5-planen och då som befälhavare med uppgift att spana, navigera och signalera. Det var trångt i sittbrunnen med sjökort, kompass och klocka, kikare och anteckningsblock. Och så signalapparaturen för telegrafi. – Ja, som tur var gick vi för det mesta med order att vara radiotysta. Det var ofta mycket långa uppdrag, dryga timmar över ödsligt hav, ibland med dåligt väder, vindpinande kallt.

Att flyga ut och spana över angivet område, var kanske inte så svårt. Vårre var det att beräkna återkomsten rätt, tidpunkten skulle helst vara den angivna med en variation av + eller – 10 minuter. I annat fall kunde man bli beskjuten av eget lv. Vid dåligt väder kändes det nervöst innan man hittade inflygningspunkten. Vi hade ju egentligen inte några tekniska hjälpmedel.

Bland chefer jag haft, minns jag särskilt kaptenerna Rydelius, Vicklander och Brydolf. Ja även Rydström och Jakobs-son. Och så Ahrenberg, han hade ibland lite svårt att landa,



*Flygplan S 12, Heinkel 114 med 850 Hk BMW-motor*

kunde försöka 3–4 gånger, fick inte spaken tillräckligt intill sig, magen tog emot.

Bland de reservare, som var inne länge kommer jag ihåg dåvarande löjtnanterna Utbult, Liljequist, Ahrne, Lundin, Uttergård, Carman, Odelsjö och Ullman.”

Många flygare minns beredskapsåren som den tid, då det verkligt goda kamratskapet rådde. Alla hjälptes åt. Männen på marken höll planen i luften. Flygplanbesättningarna svetsades samman. Det fanns en stark kampanda. Alla hade klart för sig att de utförde en viktig uppgift: att hålla Sverige utanför Kriget.

Ständigt återkommande bekymmer under de första åren på 1940-talet var radioförbindelserna. Räckvidderna var begränsade, men för säkerhets skull satt lurarna på. Det blev mycket ”sprak i lurarna”, efter några timmar kände spanaren sig halv dövd. Många flygare minns havet som ödsligt. Trygve Sjölin berättar om 1944, då han var kapten:

”Östersjön tedde sig ofta som ett dött hav. Den civila sjöfarten sökte sig till svenskt territorialvatten, ibland i konvojer för att få skydd mot främmande ubåtar. Gotlandsbåtarna gick emellertid på sin trad. Den var riskfylld. Den 24 november

1944 torpederades 'Hansa'. 87 personer omkom, 2 räddades. Spaningarna var intensiva."

### Till minnet . . .

De många flyguppgifterna, de långa spaningspassen, de många gånger usla väderleksförhållandena, ja, de ställda kraven på människor och materiel blev under beredskapsåren stundom nästan alltför stora. Det visade sig också att det var hart när omöjligt att undvika olyckor.



De två försvunna flygarna: Löjtnant Strandberg (t.v.) och aspirant Lidén.

## 5 fartyg, 20 flygplan spana efter de två flygarna.

Sökande i strålkastarsken hela natten.

En hel flottilj av fartyg — två jagare, två ubåtar och en tender — sökte i natt med hjälp av starka strålkastare efter de två försvunna stockholmsflygarna, löjtnant Olle Strandberg och reservofficersaspirant Bertil Gustaf Lidén.

på ett intimt samarbete mellan flyg och flotta med förbigående av alla vanliga tjänstevägar därest dessa skulle betyda tidsspillan.

Trafikledaren på flygplanets hemmabas satte sig omedelbart i förbindelse med marindistriktet, och rodan inom ett par tim-

Ur Aftonbladet den 8 januari 1944

De flesta av de tragiska händelserna i F 2:s historia ägde rum i skärgården eller ute till havs. Åren 1929 och 1939 inträffade, som tidigare relaterats, olyckor på själva Hågernäs. Hösten 1941 blev det en ny krasch. Flygingenjören *B Järrestedt* skulle provflyga en S 12, som varit inne för översyn. Av någon anledning blev en sväng för brant. Planet störtade alldeles intill vaktbyggnaden. Uppståndna bränder släcktes snabbt men besättning och vaktman kunde inte räddas.

Några av olyckorna till havs förblev gåtfulla, de förolyckade kunde aldrig anträffas. Ett sådant haveri skedde den 7 januari 1944. Löjtnant *O Strandberg* och aspirant *B G Lindén* tvingades i dåligt väder nödlända utanför Landsort. De sände nödsignaler och positionsuppgifter. Trots spaningar från 5 fartyg och 20 flygplan kunde de aldrig återfinnas. Flottiljchefen fick lämna det smärtsamma budskapet till de anhöriga. Senare anordnades en högtidlig minnesstund i gymnastikhuset.

I samband med högtidlighållandet av 25 års-jubileet av sjöflygförbandsförläggningen i Hågernäs den 8 juni 1944 avtäcktes en minnessten över det 50-tal kamrater, som gått bort i tjänsten under de gångna åren. Inskriptionen, som bygger på ett bibelcitrat ur Uppenbarelseboken 12:11, framtaget av flottiljpastor *H O Ferenius*, placerades mitt på det stora granitblocket under konturerna av ett flygplan. Den lyder:

”De älskade icke så sitt liv, att de drogo sig undan döden”.

Utöver flottiljens samlade personal deltog i ceremonin på planen utanför kanslihuset bl a biskop *Manfred Björkquist*, Täbys kommunalnämndordförande *Gustaf Berg*, skulptören *Axel Wallenberg* och arkitekten *Evert Milles*. Högtidligheten skildrades utförligt i pressen.

Några dagar senare blev det en ny högtidlighet, då flottiljchefen *Herman Sundin* lämnade chefskapet och hyllades med förbimarsch och uppvaktningar. Han blev chef för Norra Flygbasområdet och efterträddes av *Hugo Svenow*.

## Nya flygningar, nya flygplan men, men . . .

*Herman Sundin* lämnade F 2, då han fyllde 50 år, *Hugo Svenow* tog emot förbandet, då han fyllde 40. Det krävdes mycket kraft att lotsa Kungl Roslagens Flygflottilj genom de svåra åren 1944–1948. Först blev det fråga om bästa möjliga förnyelse av flygmaterielen, sedan åderlåtning av personal till följd av nya förbandsuppsättningar (framförallt F 17, som hade marinanknytning) och beredskapströtthet. Så kom debatten om sjöflygplans vara eller icke vara, till och med F 2:s vara eller icke vara.

En av den nye flottiljchefens första åtgärder renderade honom ett varmt tack från Täby socken och dess lantbrukare för god skördehjälp. Han fick också inviga den nya idrottsplatsen, hälsa lottakurser



Överste *Herman Sundin*



*Minnesstenen: "De älskade icke så sitt liv att de drogo sig undan döden".*

välkomna och över huvud taget samverka med omkringliggande bygd. Ett led härutinnan var tillkomsten av F 2:s kamratförening den 12 november 1944.

Ersättningen av de hårt slitna spaningsplanen vid beredskapsförbanden hade i början av 1940-talet tillfälligt kunnat lösas med de 12 plan av typ S 12 (Heinkel 114 med 850 hk BMW-motor), som man lyckats få in i Sverige, innan tyska Luftwaffe definitivt satte stopp. För F 2 och dess divisioner måste emellertid långt fler nya plan tillkomma för att ersätta äldre. Lösningen blev S 17.



S 17 var en marin version av standardflygplanet S/B 17 för spaning (och lätt bomb). Det var den då nyetablerade svenska flygindustrins (ASJA/SAAB) första egna konstruktion. S 17 var flottörförsedd, men kunde vintertid utrustas med indragbart skidställ. Det hade en 980 hk Mercury-motor, som gav en toppfart på c:a 350 km/tim. Det blev det sista stridsflygplanet för F 2:s del, 48 plan levererades.

Från hösten 1944 till dess den förstärkta försvarsberedskapen upphörde den 30 juni 1945 ingick i stort sett endast plan av typ S 17 i de 3 divisioner som ingick i F 2:s sista beredskapsenheter. På hemmabasen i Hägernäs hade man utöver S 17 också kvar några äldre S 5 och T 2. I kustfarvatten fortsatte spaningen. Skydd av konvojer och därmed sammanhängande ubåtspaning var också omfattande uppgifter. Man kan säga att F 2:s personal hela tiden genomförde en lång och spännande tillämpningsövning.

Ännu 1945 var flygverksamheten intensiv. Äldre förare omskolades för flygräddningstjänst (med Do 24), unga förare utbildades med S 17 och marinspaning fortsatte. En höstdag inträffade följande. *Egon Olsson*, då volontär sedermera flygtekniker, berättar:

”En kväll rapporterades ett plan, en S 17, försvunnet. Förare var en kadett. Ett stort spaningspådrag satte igång omedelbart. Tillsammans med löjtnant Tibell begav jag mig ut med motorbåten på Stora Värtan för att ligga vid 'Märket' och vägleda den stora Do 24 vid starten. Det höll på att gå illa. Den stora maskinen hade svårt att lyfta och svepte över våra huvuden så snävt att jag instinktivt kastade mig mot relingen och löjtnanten knuffades i sjön. 'Vad i h-e gör volontären?' – Nåja, vi kom åter till F 2, låt vara våta. Efter ombyte fick jag order att medfölja VB 19, vår båt, som telegrafist. Den gick också ut för spaning.

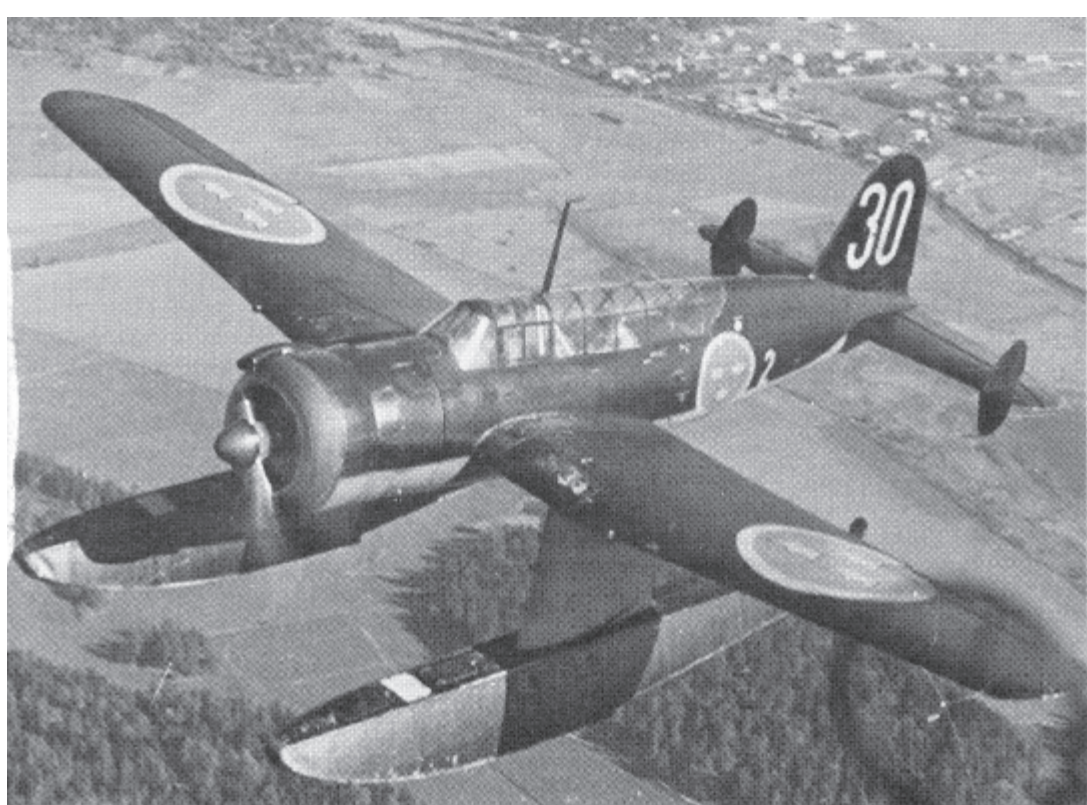
Under tiden vi var ute i skärgården sändes flera plan upp från F 2. I ett av dem flög den erfarna piloten, fanjunkare S Thunér. Ovanför Tornön vek sig planet plötsligt och störtade i Värtan. Orsaken kan ha varit att avgaser från motorn trängt in i förarkabinen och föraren svimmat.”

## 1945–1948

### Fredliga bekymmer och glädjeämnen

Från den 1 juli 1945 återgick Kungl Roslagens Flygflottilj till fredsru-tiner. Inkallelserna till beredskapstjänst hade upphört, reservbefälen hade återgått till sina civila värv, besättningar, stationspersonal och flygplan hade Hägernäs som hemmabas, skärgårdsförläggningarna avvecklades.

Utöver stab organiserades i stort sett tre divisioner. I den första ingick bl a skolenheter och sjöräddning, i den andra spaningsgrupper med flygplan S 17 för marinsamverkan, den tredje blev flygskoldivision, också den med flygplan S 17. Här fortsattes bl a marinspanarut-



*Flygplan S 17, den svenska flygindustrins (SAAB) egen konstruktion.  
(Foto E Olsson)*

bildningen. Vissa tider fanns även en division, kallad 21. som tog hand om special- och markskolutbildning.

Glädjen över fredsslutet ute i världen och återgången till normala förhållanden grumlades på F 2 av oron inför framtiden. Det blev allom bekant att utredningar arbetade med olika förslag, men inget rörde sig om nya sjöflygplan. Många av de anställda sökte sig till andra förband eller till sysselsättningar utanför flygvapnet.

Tjänsten måste givetvis ändå fortsättas, uppgifterna lösas. Flygplansöversynerna genomfördes som förut om än i lugnare takt, enligt några bedömare beroende på den "alltför lugne" flygingenjören Nordbeck. Efter hand avställdes äldre plan, några stod stilla så länge att fåglarna kunde bygga bo i dem. Utbildningen följde sina kursplaner. Antalet flygtimmar minskades något, naturligt nog. År 1945 fanns det 175 fast anställda volontärer och underbefäl, de flesta under fortsatt utbildning. På tre år minskades antalet till hälften.

Även de värnpliktigas antal minskades. Utöver sin utbildning bestred de tjänster vid verkstäder och expeditioner. Vissa lättnader infördes i permissionsbestämmelserna, dagordningen gjordes mer sovvänlig, hälsnings- och klädsel föreskrifterna förenklades. Några tyckte emellertid att man enskilt kunde ta sig ännu fler "friheter". Då blev det tal om bestraffningar, det blev några dagars arrest. Att sitta i



*K E Nordbeck*



F 2:s skyttepaviljon (sedermera nedbrunnen)

"buren" var ganska kännbart. Det fick de göra, som "olovligt undanhållit sig", "övergivit postställe" eller "underlåtit att fullgöra förmans i tjänsten givna befallning".

Det utdelades också beröm och tack, exempelvis efter genomförd spaning, sedan en elev från Viggbyholmsskolan försvunnit. Han hittades. Priser fick man efter idrottsprestationer. *Sven Hultgren* fick flera pokaler för simmästerskap 1946 liksom korpral *Berglund* för skidmästerskap. Bästa skyttar var löjtnant *Brämning*, fanjunkare *Comstedt* och furir *Ekekrans*.

Den dagliga rutinen på divisioner, skolor, expeditioner och verkstäder behövde ibland få något angenämt avbrott. Traditionenligt arrangerades på F 2 inte bara filmföreläsningar, föredrag och musikunderhållning. Man spelade också revy. En bejublad sådan genomfördes exempelvis den 22 april 1947 med "malajen" *Hans Andersson* och köksbiträdet *Kerstin Nilsson* i huvudrollerna. Förvaltare *Littiänien* och löjtnant *Neij* både svarade för ledningen och fick sina fiskar varma.

Bland intressanta föredrag, som många ställde upp på, var fru *Elsi Ottesen-Jensen* om "Sexualhygien" och *Folke Thörns* om "naturskydd" de populäraste. De fast anställda uppskattade också att det faktiskt anordnades kurser för att lättare få civila anställningar.

Andra avbrott av det angenäma slaget, var de många studiebesöken. Mest var det skolungdomar. Andra gällde den av förman *Ragnebrink* föredömligt skötta hundgården, som låg intill den år 1946 uppförda nya vaktbyggnaden.

## Marinflyget går i land

Sjökrigföringen kom till stora delar att förändras i och med att radar infördes som spaningshjälpmedel. Behov av närspaningsflyg minskade, delar av havsövervakningen kunde ske från radarstationer i land, ögonspaning hade inte lika stor betydelse.

Frågan om sjöflygplanens vara eller icke vara blev i högsta grad aktuell. Landflygplanens prestanda blev i mitten av 1940-talet överlägsna sjöflygplanens. Övergången till jetmotorer kunde förutses och därmed skulle sannolikt sjöflygplanens saga vara all.

1945 års försvarskommitté, tillsatt i juni samma år, fick i uppdrag att utforma en försvarsordning, anpassad efter krigets erfarenheter och med ”noga beaktande av de ekonomiska synpunkterna”. I betänkandet, avgivet hösten 1947, angavs att tyngdpunkten hos flygvapnet skulle läggas på jaktflyg (enligt general Bengt Nordenskiölds förslag). Därför skulle bli en spaningsflottilj läggas ner. Beträffande valet sade kommittén:

”Den till Hägernäs nu förlagda spaningsflottiljen (F 2) väljes. Valet av denna flottilj sammanhänger med att ovisshet råder om möjligheten att vid den tidpunkt, då nuvarande sjöflygplan icke längre kan användas, ersätta dem med nya sådana, och att man, om detta icke skulle vara möjligt, vore nödsakad övergå till en landbaserad av flottiljen. – Denna flottilj har förutsatts utgå ur organisationen redan från och med budgetåret 1949/1950.”

Kommitténs skrivning föranledde skarpa invändningar från marint håll. Reaktionen bland personalen i Hägernäs blev givetvis också stark, men dess möjlighet att påverka kommande beslut var ytterst ringa. Radarn, som delvis orsakat de marina spaningsplanens inaktualitet, skulle dock bli en ”räddningsplanka” för Hägernäs. I propositionen till 1948 års riksdag sade departementschefen:

”Jag delar försvarskommitténs uppfattning, att den sjöbase-rade spaningsflottiljen F 2 bör indragas. Härför tala såväl önskvärdheten av att övergå till landbaserade flygplan vid denna flottilj, som saknar landflygfält, som behovet av att utnyttja etablissemetet för flygvapnets radarskola.”

Riksdagen beslutade i enlighet härmed. Omorganisationen genomfördes i stort sett 1948. Av flygande enheter blev endast en flygräddningsgrupp kvar. Riksdagen namngav också det nya skolförbandet F 2 i Hägernäs: KUNGL ROSLAGENS FLYGKÅR.

Den 30 juni 1949 (30 år efter starten för marinens vinterflygskola) nedlades marinflygflottiljen. Därmed var en epok slut men marinen fick några år efteråt en ny egen flygorganisation – med helikoptrar. De blev dock landbaserade.

Försvarsbeslutet 1948 – ja, även de många diskussionerna innan det fattades, innebar en kärv tid för F 2 i Hägernäs. Ovissheten om framtiden blev stor. De, som sökt sig till förbandet för att flyga, sökte

sig bort till andra uppgifter. Många befattningar drogs in. Det var inte alltid det räckte med "hoppfull håg och fantasi" för att hålla stämningen uppe. Det fanns dock ljuspunkter. Många tekniker förstod att de blivande skolorna vid F 2 skulle komma att innebära intressanta och givande arbetsuppgifter.

År 1946 hade man alltjämt tre divisioner – med löjtnanterna *Asplund*, *Brämning* och *Neij* (senare *Tibell*) som chefer. Major *Lagerström* klarade kasernfrågorna. Under 1947 började radarskolan under major *Hedberg* att sättas upp och 1948 blev organisationen: Flottiljstab, flygräddningsdivision (under kapten *Hansson*), övningsdivision (under kapten *Rudberg*), specialdivision (under kapten *Clifford*) och radarskola. Nu tillkom ytterligare en skola: stamflygförarskolan under kapten *Berthel*.

Flottiljchefen, överste *Hugo Svenow*, togs vid denna tid ofta i anspråk för utredningsuppdrag inom flygvapnet, 1948 blev han flottiljchef för F 17. Som tjänsteförrättande chef från 1 oktober 1948 till 30 juni 1949 inträdde majoren *C R Weidling*, gammal marinflygare.

De känsliga frågorna rörande omorganisation, neddragning av tjänster och omfördelning av lokaler m m krävde information och samtal med de anställda. I de första företagsnämnderna från 1948 ingick bl a från arbetsledningen: kapten *P Tham*, flygingenjör *Hansson* och verkmästare *Forslund*, från arbetstagsarsidan: montör *N Berglund* (sekr), *W Lund* och *U Palme*.

Under 1948–1949 togs inte mindre än 38 flygplan ur bruk. De flesta skrotades. Några skänktes till parkförvaltningar för att sättas upp på lekplatser. Kvar i Hägernäs blev endast de stora flygräddningsplanen och några enstaka T 2 och S 17. En viss marin vidareutbildning genomfördes i alla fall, bl a anordnades kurs för motorbåtsstyrare med löjtnant *Atterberg* som ledare.

Trafikledartornet på taket av kanslihuset användes allt mindre. Nya radarstationer på höga master dök upp, skolbyggnad inreddes. Stamflygförar- och radarskolelever samt specialdivisionens värnpliktiga fyllde kasernerna (inkl den nybyggda kasern 8, vid vaken, och barack 33). I slutet av 1947 var det en period, då många isolerades på grund av difteriepide mi, därefter blev inkaserneringen litet friare. Ibland fick man jämka ihop sig så att plats kunde beredas för lottakurser med ett 50-tal elever.

Den nästan förlamande känslan hos personalen, framförallt inom befälskårerna började släppa inför övergången till Roslagens flygkår 1949. Tillförsikten började åter sprida sig. Några kunde till och med glädja sig åt möjligheten till sommarnöje in på knuten. Tre fritidshus fanns på Tornön att hyra för hugade F 2:are.

Under den kritiska perioden för F 2, andra hälften av 1940-talet, blev det mycket aktuellt med samverkan inom bygden och den 1948 etablerade Täby köping. Flottiljcheferna gjorde här tappra försök att förankra sitt förband i Roslagen. Lyckades man?



*Hugo Svenow*



*C R Weidling*

# FÖRBAND OCH BYGD UNDER 1940-TALET

De flesta täbybor, däribland många kommunalmän, ansåg att F 2 i Hägernäs var en enklav, som skötte sig själv. Man stördes inte särskilt mycket av verksamheten och man hade heller inte någon större insyn i den, i varje fall inte före 1945. Från Täby sockens sida tyckte man nog att flygflottiljen närmast var en statlig angelägenhet, som man helst inte borde lägga sig i.

Flottiljchefen, överste *Herman Sundin*, beskrev sin syn på samarbetet i en uppsats, som ingår i "Täby Socken, del 1 (1945)":

"Flottiljen har sådana resurser att den utan större bekymmer kan bedriva sin verksamhet. I ett avseende föreligger emellertid en kännbar brist, som också för Täby kommun medför en stor nackdel. Några bostäder – med få undantag – ha icke kommit till uppförande. Då någon tillgång på boställen i övrigt icke finnes inom kommunen har följden blivit, att flottiljens officers- och underofficers- samt civila personal måst bosätta sig utanför kommunen huvudsakligen i Stockholm. Ur tjänstesynpunkt är detta förhållande mycket ofördelaktigt och för kommunens del innebär det ju förlust av många sköna skatte-kronor. Det är att hoppas att detta bostadsproblem så småningom skall finna sin lösning.

Beträffande Roslagens Flygflottiljs betydelse för Täby kommun är nedskrivaren av dessa rader icke berättigad att uttala sig. Däremot är det för mig en glädje att kunna fastslå att flygflottiljen funnit sig väl tillrätta med kommunen. Samarbetet med kommunens styrelsemän har städse varit gott och förhållandet mellan flottiljens personal och ortsbefolkningen – så långt jag kunnat döma – det allra bästa.

Samarbetet och samhörigheten mellan flottiljens personal och ortsbefolkningen har dock inte fått den omfattning som är önskvärd. En av orsakerna är det tidigare påpekade förhållandet om bostäder. Förutsättningen för ett vidgat samarbete finnes emellertid. Jag tänker härvid främst på tillkomsten av flottiljens skjutbana och idrottsplats.

När Roslagens flygflottilj nu börjat att växa sig in i sin lokala miljö, är det att hoppas, att den skall visa sig vara ett värdefullt och samhällsnyttigt organ i den kommun den tillhör –"

Flottiljen kan alltså ställa resurser till förfogande för de idrotts- och skytteintresserade. Vad man önskar sig är framförallt bostäder. Flottiljchefen nämner inte något om vilken stor arbetsplats, som förbandet är och vilka många arbetstillfällen, som därmed skapas inom kommunen.



*Det för civila  
föreningar  
åtråvärda  
idrottshuset*

Då uppsatsen skrevs, 1944, hade F 2 inte mindre än 34 officerare, 47 underofficerare och 212 stammanskap samt nära 200 civilanställda. Därtill kom flera hundra värnpliktiga per år. Det var Täbys allra största arbetsplats.

Förbandet i Hägernäs innebar alltså möjligheter för många unga att få sina första anställningar. Det gällde inte minst kvinnorna, ett 60-tal civila befattningar var avsedda för dem, framförallt på expeditioner, i kök, matsal och på sjukavdelning. – När det år 1947 började bli tal om avsevärd neddragning av de anställdas antal, visade det sig – märkligt nog – att kommunen inte reagerade särskilt mycket. Det kan möjligen ha berott på att den politiska majoriteten vid denna tidpunkt inte var så försvarspolitiskt intresserad – eller att arbetssituationen bedömdes vara gynnsam för ungdomen ändå.

Inom idrott och skytte hade man sedan gammalt etablerat samarbete. F 2:s fina gymnastikhus och tennisbana, nya idrottsplats och bastu var eftersökta av idrottsföreningarna. Skjutbanan låg helt utanför kasernetablissemnet och kunde därför praktiskt taget betraktas som en gemensam civil-militär resurs.

Även på det kulturella området förekom samarbete. Det var kanske inte särskilt organiserat avseende "Viggans" dansbana och arrangemangen där. Man kunde i alla fall gemensamt "fröjdas" åt begivenheterna. När det gällde bibliotek och fritidsundervisning var det däremot reglementerat. Det fanns ett gemensamt bildningsråd, där flottiljpastorn, tillika komministern, *Hans Olof Frenius* var tongivande. Skomakare *Oscar Gestblom*, kantor *P E Rönnås*, och kommunalsekreterare *A L Persson* var också aktiva där. Efter 1950 blev det chefsbibliotekariens uppgift.

När det blev möjligt för viggbyholmsborna att skapa ett eget kappell, en egen församlingsgård, kändes det angeläget att den blev placerad så att även personalen på F 2 kunde få glädje av den. Det blev S:t Olofsgården i hörnet av Värtavägen och Granitvägen. Efter invigningen 1941, vilken gjordes av ärkebiskop *Erling Eidem*, blev också detta församlingshem ett soldathem. Där samlade flottiljpastorn flygsoldaterna till samkväm och där firades gudstjänster, inte minst julottor under 1940-talet. Längre fram kom dock Täby kyrka att utnyttjas i högre grad för bl a "Krigsmans erinran" och adventsgudstjänster.

Rent allmänt sett hade emellertid Täby socken mycket små möjligheter att bispringa flottiljen med kommunal service. Före 1948 hade man helt enkelt inga resurser, i varje fall inte för bostadsbyggande.

Till dess Täby blev köping fick flottiljens personal nöja sig med de bostäder, som kunde finnas inom villabebyggelsen. Inom F 2:s område hade man dels förvaltarbostaden vid vattentornet, dels nybyggda bostadshus vid idrottsplatsen, det blev fem lägenheter. Inom ekonomibyggnaden fanns tre mindre lägenheter och i den intilliggande byggnaden enkelrum för ekonomipersonal. Det senare huset fick den orättvisa benämningen "ridhuset".

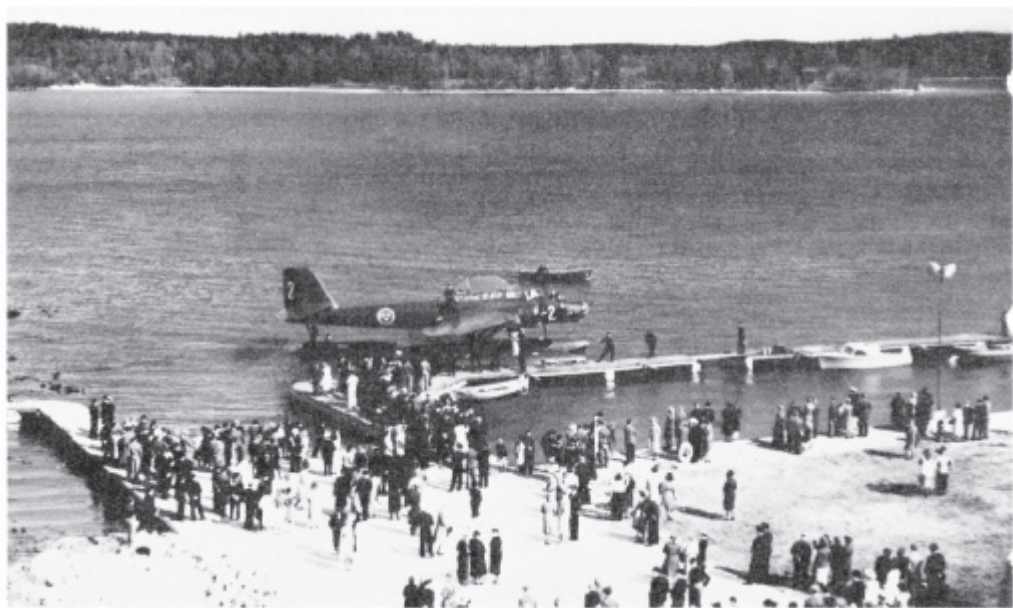


*Midsommardans vid S:t Olofsgården*



## Kontakter i Roslagen

"Det är av vikt att ett militärförband håller kontakt med den bygd, där det är förlagt". Med de orden hälsade flottiljchefen, *Hugo Svernow*, inbjudna gäster välkomna till en underhållningsafton på flottiljen den 19 april 1945. Avsikten var att på ett populärt sätt knyta samman förband och bygd. Många var inbjudna. Där kom riksdagsmän, som *Thorell* från Frösunda och *Eriksson* i Hökhuvud, landstingsmän som *Thun* i Åkerberga och *Falk* i Danderyd, kommunalmän som *Berg* och *Ekberg* från Täby. Flottiljens personal framträdde, *Carl Taube* (Everts bror) sjöng, Engströmshistorier lästes, film visades och tal hölls. Allt i Roslagens tecken. Den närvarande pressen tyckte nog att det var en smula segt att höra riksdagsmän tala patriotiskt, men flygning med Do 24 var "toppen".



*Flygdag för allmänheten på F 2*

Informationerna till särskilt inbjudna följdes upp med "flygardagar" för allmänheten. Man försökte lätta på "den slutna världen innanför staket och grindar". I augusti 1945 kunde cirka 8 000 av "folket omkring" se sig omkring på flottiljområdet och följa flyguppvisningar.

Dessa flygardagar, som upprepades då och då under årens lopp, var sannolikt det främsta medlet för att förankra flottiljen i bygden, i allmänhetens medvetande. De förekom emellertid ganska sällan. Dessemellan var det viktigt att man genom pressen kunde få ut information, även om det mest blev fråga om referat av evenemang:

"EN SÄRDELES LOOPING har man just utfört på F 2 vid Hägernäs, en uppsluppen revy-"looping", som kom hangar 82

att gunga av tacksamma glädjeytringar. – Här skymtade nu förmågor av skilda slag. F 2 har egen konsertpianist som heter Lennart Swahn och den gossen var naturligtvis flitigt i elden. en annan, som heller inte behövde skämmas för sig var Lasse Åberg –”

Rubriker som ”I Roslagens famn”, ”Bland rospigga flygare” och ”Vårblandning på F 2” visade oftast en ganska glättig yta av F 2:s verksamhet. Den allvarliga kris, som förbandet genomgick omkring 1947, då förbandet var nedlägningshotat, kommer inte fram i mass-media.

När den värsta organisationskrisen väl var överstånden – möjligen med någon hjälp av de politiker från Roslagen, som vid besök fått information om F 2 – försökte flottiljchefen få förståelse för andra problem. Han inbjöd 1948 till en ”Hembygdens dag”. Den skildrades i Svenska Dagbladet bl a så här:

”VÄRNPLIKTIGS OLUST HINDER I ARBETET. – Olusten inför värnplikten, som tyvärr alltför ofta kommer till uttryck hos dagens unga generation, är något som i det allmännas intresse måste arbetas bort. Det grumlar förhållandet mellan befäl och manskap och den utgör ett direkt hinder för ett effektivt utnyttjande av tjänstetiden. Här har hembygdens fäder, ungdomsvårdare och arbetsgivare en stor uppgift att fylla – de bör i god tid inplanta hos de unga, att värnplikt är en medborgerlig skyldighet bland många andra, som man måste fylla med god vilja och känsla av ansvar för den nationella gemenskapen –”

Denna vädjan riktade flottiljchefen, överste *Svenow*, främst till närvarande riksdagsmän och kommunalpolitiker, präster och folkhögskolemän, ledande män inom Roslagens jordbruk, handel och industri. Ja, de fick se ”sitt flygs” finesser också, framförallt de då nyligen inköpta Catalina-planen.

Från flottiljens sida sökte man alltså kontakt med omliggande bygd. Därmed fick man säkert förståelse. Något mer kraftfullt stöd var däremot svårare att påräkna. De närliggande frågorna om bostäder och vägar såg dock ut att lättare kunna lösas då Täby blev köping 1948.

## Täby blir köping – får generalplan

Några omedelbara förändringar i Hägernäs eller dess närmaste omgivningar blev det inte vid köpingsbildningen. Men på sikt kunde en ljusning på lägenhetsfronten för F 2:s personal skönjas. Köpingen planerade nämligen att prioritera byggnation av vissa flerbostadshus framför det tidigare så allena rådande egnahemsbyggandet – och de första av dessa hus skulle uppföras i Viggbyholm!

Paradoxalt blev det alltså så, att vid den tidpunkt då flera av de anställda vid F 2 lämnade förbandet i samband med nedlägnings-

hot, ja då byggdes bostadshus för denna personal. Det visade sig dock senare vara en framsynt åtgärd.

Under åren 1949–1950 uppfördes Täbys första egentliga flerbostadshuskomplex i anslutning till Viggbyholms station, dock noggsamt skonande den gamla "suptallen". Byggnaderna gjordes i tre våningar och husen fick en fantasifull gruppering, en del blev sk stjärnhus. Gårdarna kom att bli rofyllda med kullar, buskar, gräs- och lektyor. Hit flyttade 11 befattningshavare vid F 2, bl a kassache- fen, förvaltare *T S E Heljebrandt*.

Viggbyholmshusen kan sägas vara en uppföljning av den general- plan, som Täby hade låtit göra, för övrigt som en av de första kommunerna i landet. Den presenterades 1948 av dess idégivare, professor *Sune Lindström*. Där föreslogs bl a att köpingen borde ha 14 "byar", vardera med c:a 6000 invånare och centrum med kom- munal service. En sådan by var just Viggbyholm. En annan före- slogs ligga norr om F 2:s område. Den kallades Lötstaden och blev under 1960-talet mycket omstridd. Generalplanen gav emellertid köpingen intentioner för fortsatt utbyggnad och den gjorde det möj- ligt att planera för exempelvis motorvägssträckning.

I och med att planerna för motorvägen genom Hägernäs tog form, blev det också möjligt att projektera bostadsbebyggelse intill den del av gamla Hägernäsvägen, som skulle komma att ligga norr om blivande motorväg. Sedan Hägernäs gård fått ny ägare (Klubben- borgs fastighetsbolag) 1950 löstes markfrågorna. Som en allra första etapp i Hägernässtadens utbyggnad uppfördes fem låga stjärnhus där 1952. De blev låga, eftersom de inte skulle störa den flygverk- samhet, som alltjämt var planerad att äga rum i Hägernäsviken. De blev trivsamma, det kunde många, som flyttade dit, intyga. Och det var nästan enbart F 2:are, som kom ifråga för lägenheter där. Äntli- gen hade bostadsfrågorna börjat lösas.

Dessförinnan hade emellertid Täby köping vidtagit några viktiga åtgärder för att möjliggöra flerbostadshusbebyggelse i större skala. Den viktigaste var kanske att vattenledningsnätet byggdes ut sedan



Det första flerbostadshuskomplexet i Täby strax söder om Viggbyholms sta- tion. Suptallen i förgrunden.



*Karta över Hägernäs med omnejd 1952*

Täby anslutits till Görvälnverket 1949. Det kom så småningom även F 2 till del, men där hade man tidigt ordnat sin vattenförsörjning med eget vattenverk och vatten från Rönningesjön. En annan åtgärd var avloppsledningar. Det dröjde dock ända till 1971 innan rejäla tunnlar byggdes till reningsverket för höggradig rening. Dessförinnan släpptes en hel del låggradigt renat spillvatten ut i Stora Värtan. Sophanteringen ordnades genom ett renhållningsförbund, som öppnade Hagbytippen 1949. De elektriska bolag, bl a Viggbyholms Elektriska Aktiebolag, som svarade för eldistributionen inom köpingen, samordnades 1952 till Täby Elverk.

Det fanns även andra förbättringar, som man kunde glädja sig åt. Polisen, d v s landsfiskalen i Täby-Österåkers distrikt (ändring från Danderyds distrikt 1941), flyttade in i det år 1950 nyuppförda kom-

munalhuset. Hela Täby fick en borgarbrandkår 1948 och ordentlig brandstation 1955. Täby folkbibliotek blev verklighet 1951 och redan 1952 ordnades en filial vid Järnvägsallén i Viggbyholm (dessförinnan var det viss låneverksamhet i S:t Olofsgården).

## Idyll och verklighet

Det var mycket av idyll i Hägernäs och i Viggbyholm under 1940-talet. Den hektiska verksamhet, som pågick inom F 2:s område, märkte man inte så mycket av – möjligen med undantag av motorljud – i egnahemsområdena kring Granitvägen eller runt Björnberget, ja inte ens vid Viggbyholms station. De, som flyttat in på Flygbacken, strax intill vägen mot Hägernäs gård, tyckte att de kommit till en yttersta östlig utpost i Täby. *Ingrid Knutsson* berättar:

”Vi fick tjänstebostad på Flygbacken 1946, eftersom min man var maskinist på F 2. Han svarade närmast för vattenverket. Det var tur, för två av hans kolleger på värmecentralen, råkade illa ut vid en explosion där, det året vi flyttade in.

Vår närmaste affär var Martin Karlssons i hörnet av Värta- och Hägernäsvägarna. Alldeles i närheten låg Viggans dansbana, dit man gick för att höra sång och musik. Vid Värtavägen låg också S:t Olofsgården, där det inte bara var gudstjänster utan också mycket underhållning, arrangerad av kyrkväktarna, systrarna Sköld.

Ville man bada fick man gå till Röhäll, skulle barnen gå i simskola, fick dom vandra till Kråkudden. Man gick eller cyklade. Vi hade ju tåget, men det gick inte så ofta. Bilar var det ont om. Det fanns bara en enda taxi i Viggbyholmsområdet fram till 1947.



*Tjänstebostad vid Flygbacken*



*Täbys Lucia besöker sjukvårteret på F 2 (foto Gustav Hansson)*

Vi tyckte vi bodde vid vägs ände, nåja där låg ju Hägernäs gård. Där kunde man köpa mjölk. Kor och hästar fanns kvar där till 1950, då ett fastighetsbolag köpte gården. Den övergick sedan i Täby köpings ägo 1954.

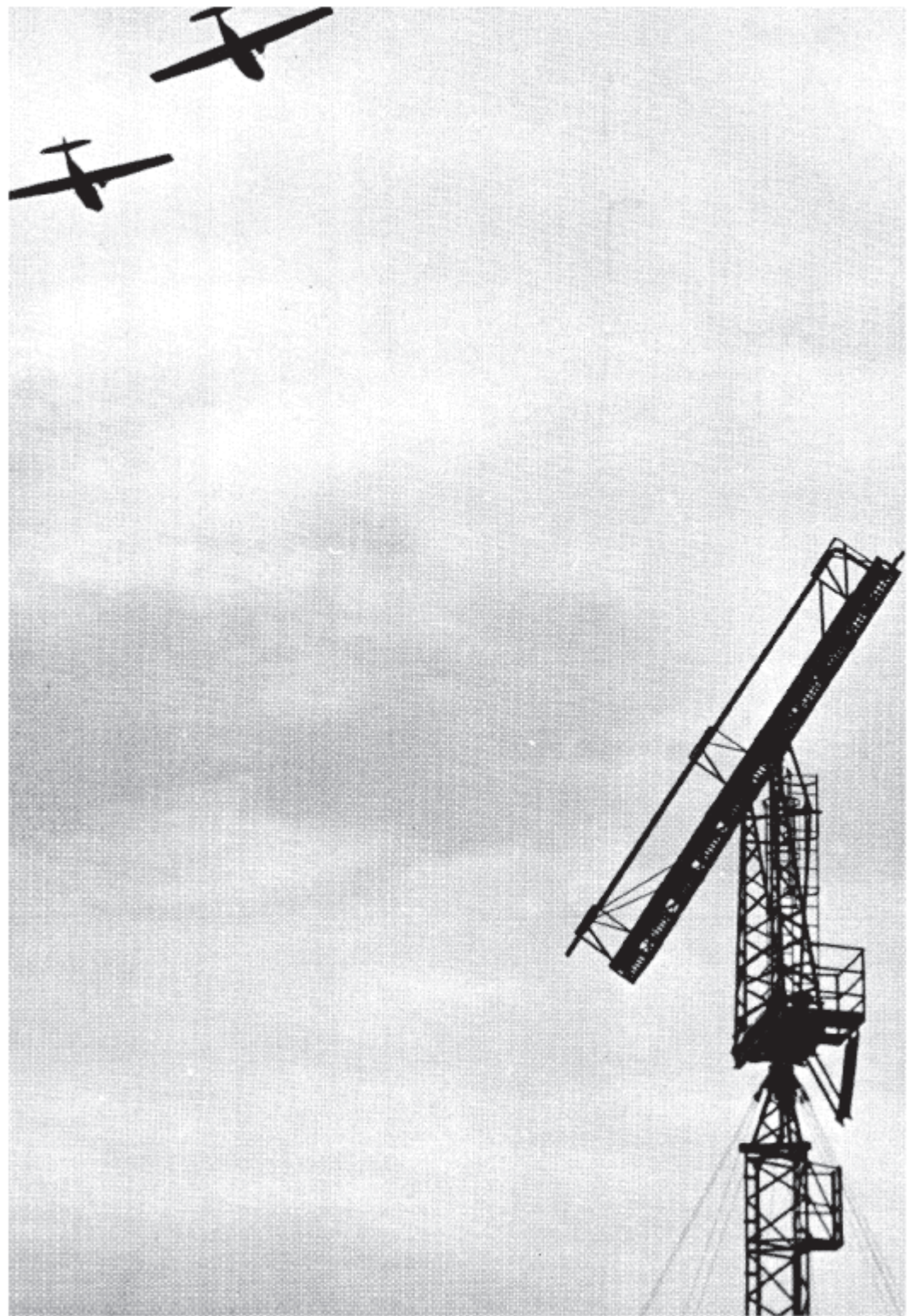
Vi var ju ett fåtal familjer som bodde i själva Hägernäs. Vi umgicks med varandra. Ibland blev vi bjudna till underhållningsaftnar på F 2. Jag arbetade förresten en tid som "värdinna" på förläggningen för Catalinabesättningarna. Jag hade passerkort.

Då motorvägen togs i bruk blev det bullrigt i vårt hus. Vid högertrafikomläggningen 1967 tog man därför sonika och lyfte upp vårt hus och rullade det till ny grund en bit längre från motorvägen – utan att vi behövde flytta ut något möblemang!

När min man dog fick jag inte bo kvar utan fick en lägenhet på Hägernäsvägen 7."

Vigbyholms gård var fortfarande i bruk och verksamheten vid den intilliggande internatskolan fortsatte. Under beredskapsåren hade barn från 17 nationer varit elever där, de flesta från de nordiska grannländerna. 1944 blev skolan en stiftelse. Rektor *Per Sundberg* dog 1947 men hans verk fortsattes, 1953 fanns på skolan 225 internatelever, 155 dagelever och c:a 100 anställda. Examensrätt hade man för studentexamen på latin-, real och nyspråklig linje. De båda skolenheterna, Vigbyholmsskolan och F 2 samarbetade. De fick också så småningom bekymmer av samma slag.

Under beredskapsåren hade villabebyggelsen i Vigbyholmsområdet stagnerat, men efter 1945 kom den igång igen, till glädje inte minst för Vigbyholms brädgård. I början av 1950-talet lyckades bli a Täby köping skaffa mycket mark. En intensiv planläggning för stadsdelsbebyggelser började då. Därmed blev de följande 25 åren den stora förändringens tid i sydöstra Täby.



# 1949

## KUNGL ROSLAGENS FLYGKÅR ETT SKOLFÖRBAND

Man kan säga att radarn, som började användas under 2:a världskriget, höll på att bli F 2:s fall. Ögonspaning från sjöflygplan behövdes inte. Men man kan också säga, att radarn blev F 2:s räddning. Radarn krävde mycken kunskap, inte minst av teknisk art. Flygvapnet behövde en kvalificerad utbildningsanstalt. Den förlades till Hägernäs och blev stommen i det nyorganiserade skolförbandet F 2.

Till en början hade Flygvapnets radarskola (förkortat FRAS) omkring 6 000 elevdagar och ett 25-tal fast anställda som instruktörer, tekniker m m. 10 år senare hade skolan växt ut, 35 000 elevdagar och 65 fast anställda redovisades.

En annan, huvudsakligen teoretiskt upplagd undervisning, som förlades till F 2 var förberedande stamflygförarutbildning. Denna syftade i första hand till att ge elever, som hade folkskolekompetens, realskolekunskaper. Skolan, som senare fick benämningen Förberedande fältflygarskolan (FÖFS), utvidgades successivt och omfattade på 1950-talet omkring 180 elever. De hade, förutom militära lärare, en civil studierektor och ett 10-tal akademiskt utbildade civila lärare.

Den kvarvarande flygverksamheten koncentrerades till flygräddning. På F 2 baserades dels de stora (från Estland med flyktingar influgna) Dornier 24 (intill 1952), dels de 1947 från Kanada inköpta Catalina-planen (Tp 47), dels några äldre plan, typ T 2. Besättningarna till dessa bildade en flygräddningsgrupp (förkortad FRÄD).

Utöver dessa tre enheter ingick i den nya organisationen en regional televerkstad (förkortad TV 2). Den gamla flottiljverkstaden omändrades alltså för att klara telereparationer inom östra Mellan-Sverige. En stab och en specialdivision (den senare för allmän militär utbildning, vakt- och beredskapstjänst) fanns även inom kåren. Om man använde förkortningar bestod alltså F 2 år 1949 av:

### STAB, FRAS, FÖFS, FRÄD, TV 2 och SPECDIV

Som kårchef inträdde för den 1 juli 1949 överstelöjtnanten *K O G Sandberg*. Han var gammal marinflygare och beredd att flyga med FRÄD om det skulle behövas. Som kåradjutant tjänstgjorde löjtnant *C G Liliebäck*.

Vid skolorna var det kurser av olika längd och omfattning. Eleverna, både fast anställda och värnpliktiga, tillbringade olika lång tid



vid F 2, det var många in- och uttryckningar. Även lärarpersonalen blev ganska rörlig. Det utkristalliserades emellertid en stomme av rof fasta F 2:are. Till dessa hörde givetvis många civilanställda, men också en yrkesmedveten underofficerskår och en reorganiserad underbefälskader. Bland de senare tillkom en ny kategori: flottiljpolis, furirerna *Johansson*, *Eriksson* och *Erlandsson* hörde till de första.

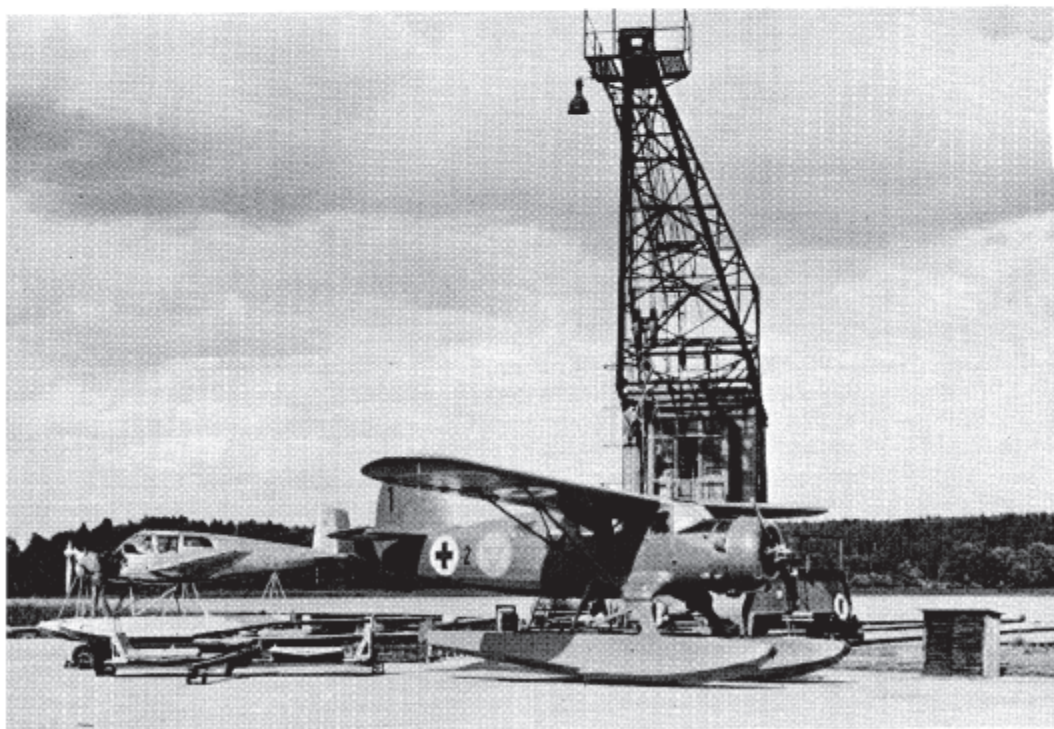
Den första skyddskommittén tillsattes 1949, bland ledamöterna märktes ingenjör *Danielsson*, montör *Berglund*, sadelmakare *Palmqvist*, eldare *Knutsson*, fröken *I Nilsson*, förman *Karlberg* och furir *Holst*. Täby köping var representerad av hälsovårdsinspektör *Palm*.

Företagsdemokratin hade nått försvaret. Det fanns tex gott om nämnder, civilanställningsnämnd, företagsnämnd, granskningsnämnd, utspisningsnämnd, bildningsråd och från 1950 en stor kärnämnd med anställda och värnpliktiga. Där var personalvårdsassistenten, folkskollärare *Hedén*, sekreterare.

Personalvården var väl tillgodosedd. Traditionsenligt ordnades filmvisningar, dans och god underhållning. Bland titlarna på föredragen märktes:

”Albin Ahrenberg berättar och Stockholmspolisen sjunger”

”Hägernäs i Roslagen, Svinonernas flottor och Svearnas ledung”



*SAAB-Safir och Norsemann*



FRÅD uppställd framför Catalinan. Kapten B F Hansson lämnar av

## Flygbragd i nattmörker

Många rubriker i tidningarna, men framförallt många tacksamma skärgårdsbor kunde vittna om Flygräddningsgruppens insatser. I gruppen ingick en sjöerfaren flygstyrka och en markstyrka med kuniga och uthålliga tekniker. Chef för Flygräddningsgruppen var kapten *Bror Folke Hansson*.

Stommen i flygplanparken utgjordes av tre tvåmotoriga Consolidated Catalina (Tp 47) och två tvåmotoriga Heinkel HE 115 (T 2). Den förra hade 5 man besättning, den senare 3 man. Härtill kom två enmotoriga Norsemann ambulansplan med 2 mans besättning och en sjuksyster.

Under 1950-talets första år var flygstyrkan fulltalig, dvs 28 man. Den var fördelad på tre fasta beredskapsbesättningar, en lärarbesättning och en utbildningsbesättning. Dessutom fanns en sk kårbesättning om fem man i reserv att tillgå. Markstyrkan var 20 man.

När det gällde korta ambulansflygningar till Stockholms skärgård hade F 2:s äldre personal stor erfarenhet. På 1940-talet ingick det i dagofficers skyldigheter att snabbt kunna rycka ut med beredskapsplan, exempelvis S 5. När Flygräddningsgruppen organiserats användes i första hand Röda Korsets Norsemannplan med gruppens beredskapsbesättning. Planen var högvingade och från en brygga kunde man lätt föra in en bår i kabinen. Den medföljande sjuksystem hade en viktig uppgift. Syster *Birgit Jönevik* belönades med Röda Korsets silvermedalj för sina fina insatser.

En uppmärksam ambulansflygning i mörker och dimma gjordes den 27 januari 1951. På Norra Stavsudda hämtades en sjuk kvinna och flögs till Mörby lasarett, fotogenlyktor underlättade landningen på den bräckliga isen. Föraren, dåvarande sergenten (sedermera kaptenen) *Harry Frodé* berättar själv:

”Ordinarie ambulansplan var på reparation, så jag fick ta det lätta skolplanet Sk 25 i stället. Det var tät tjocka, skärgårdsbefolkningen hjälpte till med ljusmarkering, flygledning-

en i Hägernäs fungerade perfekt. Jag hade naturligtvis god nytta av att jag är Vaxholmspojke och kan skärgården.”

Catalina-planen användes för långflygningar. Normalt var de tankade för 9 timmars flygning, fulltankade var aktionsradien 18 timmar. En besättning bestod av 2 flygförare, en flygnavigatör, en flygsignalist och en färdmekaniker. Starten kunde underlättas med raketer. Under tjänstetid kunde planet vara uppe i luften inom 15 minuter efter larm.

De stora planen fick många uppdrag. En natt med dåligt väder startade exempelvis en Catalina med fanjunkare *Ståhlfors* som chefspilot och gjorde en flygning från Hägernäs till Karlstad, hämtade där en njurskadad patient som flögs till Bulltofta för vidarebehandling till Lund. Närmare hade en Catalina, som utan att lyfta kunde styra ut på Värtan och rädda sex ungdomar. De hade kapsejsat utanför Näsbyark.

*Harry Frodé*, som kunde föra såväl Mustang och Sk 25 som T 2 och Catalina berättar:

”I dåligt väder var Catalinan svårfluget. Fabrikanten hade fått pruta på flygegenskaperna när ett tungt infällbart hjulställ hade byggts in i rena sjöversionen. Fördelen var ju att man kunde vara landbaserad. Hon var direktstyrd och därmed tungstyrd. Det fordrades ett gott lagarbete inom besättningen, navigatören sattes på svåra prov tillsammans med signalisten, färdmekanikern måste vara – och var – mycket pålitlig. Bland de bästa förarna vill jag nämna Catalina-veteranerna, fanjunkarna John Tenggren, Carl Olof Wijkman och Olov Arbin.”



*Sergeant Harry Frodé och fanjunkare Bo Kirsten*



Ur SvD 1987-09-15

## Dagarna som skakade Sverige

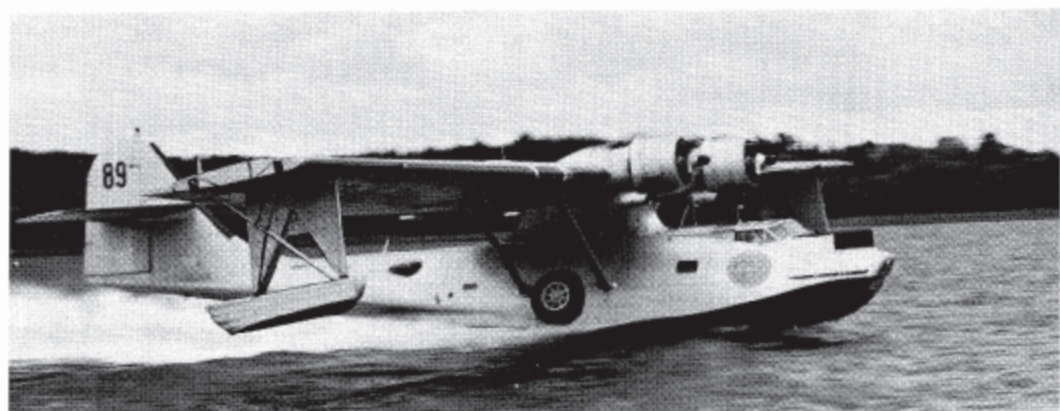
Fredagen den 13 juni 1952 på morgonen startar en DC 3:a från Barkaby. Uppgiften är att "navigeringsflyga över Östersjön i samband med utbildning i radiotelegrafitjänst". Ombord finns fanjunkare *Alvar Ålmeberg* och *Gösta Bladh*, flygmekaniker *Harry Mattson* samt radiotelegrafisterna *Carl Jonsson*, *Bengt Book*, *Ivar Svensson*, *Erik Carlsson* och *Börge Niklasson*, alla omkring 30 år gamla. Planet skall gå till Gotlands sydspets, därifrån öster om Gotland och tillbaka till utgångspunkten.

Klockan 1100 lämnar besättningen sin position: 47 km öster om Fåröns sydspets på 4000 m höjd. Sexton minuter senare kommer en ny rapport till radiocentralen i Hägernäs. Kort därefter bryts förbindelsen. Allt blir tyst.

Något mer kommer man inte att få höra av de åtta ombord på DC 3:an.

### "Spärlöst borta"

Klockan 1200 betraktar flygledningen DC 3:an som försvunnen. Två Catalinaplan utan beväpning sänds upp från Hägernäs för att



*Catalina-planet startar på Hågernäsviken*

söka efter det försvunna planet. Under eftermiddagen trappas sökandet upp och till sist deltar åtta spaningsplan från olika flottiljer i jakten på DC 3:an. Jagaren Sundsvall och två motortorpedbåtar deltar också i sökandet. Regeringen, där statsminister *Tage Erlander* tillika är utrikesminister under *Östen Undéns* utlandsresa, hålls kontinuerligt underrättad.

Det finns emellertid ytterst lite att rapportera från spaningarna. DC 3:an är spårlost försvunnen. Under fredagen och lördagen finner spaningspådraget ingenting, som kan kopplas samman med försvinnandet. Inga flytande vrakdelar, inga oljefläckar, ingenting.

Inte förrän på söndagen finner jagaren Sundsvall det som skulle bli det enda spåret efter DC 3:an och dess besättning. Ur havet, 60 km nordost om Gotska Sandöns östspets, fiskar man upp en gummi-flotte, tillhörig det försvunna planets utrustning. När flottan undersöks närmare visar det sig att den är full av skotthål. DC 3:an hade blivit beskjutet.

### **”Vi är beskjutna!”**

Fyrtiosex minuter efter midnatt, måndagen den 16 juni 1952, startar ett Catalinaplan från Hågernäs. Sju man finns ombord och uppdraget är att fortsätta spaningarna efter den försvunna DC 3:an i vattnet runt finska Utö. Finland och Sovjetunionen är orienterade om flygningen. Efter några timmar, kl 0409, anropar Catalinaplanet radioledningen i Hågernäs: Vi är beskjutna!

Två ryska MIG-plan kommer störtdykande mot Catalinan. Efter några varningsskott riktar ett av jaktplanen en salva akterifrån mot det obehäpnade svenska planet. Högra motorn träffas och strax därefter är radion ur funktion. Catalinans pilot, fanjunkare *Carl Olof Arbin* träffas i högra armen. Häftigt blödande lämnar han över kontrollen av planet till kapten *Sven Törngren*. Planet störtar ner mot vågorna. Västerut skymtar ett mindre lastfartyg. Trots skadorna lyckas man sätta ned planet intill detta. Det visar sig vara det tyska fartyget ”Münsterland” på väg mot Helsingfors. De sju svens-

karna går i Catalinans gummibåtar och plockas sedan upp på "Münsterland", som går mot land. Flygplanet sjunker. Klockan 1350 samma dag nås den svenska regeringen av beskedet att Catalina-besättningen har klarat sig med livet i behåll. Den värsta incidenten mellan Sovjet och Sverige under "det kalla krigets" dagar är emellertid ett faktum.

### Konsekvenser

Catalinaaffären fick givetvis omfattande diplomatiska konsekvenser. Många kraftiga protester användes, fräna noter utväxlades. Ryska ambassaden på Villagatan i Stockholm utsattes bl a för stenkastning. Sovjetvänliga tidningar brändes offentligt.

Sovjet erkände att Catalinan blivit beskjuten, Sverige å sin sida medgav att en viss felnavigering kunde ha ägt rum. Ännu i dag, 35 år efter händelsen, söker forskare efter förklaringar till det inträffade och om någon sanning kan finnas i uppgifter om, att de svenska flygarna i DC 3:an skulle ha blivit tillfångatagna. I en artikel i Svenska Dagbladet 15/9 1987 refereras till historikern *Kent Olssons* forskning, av vilka framgår att DC 3:an utförde signalspaning. Att inga vrakdelar hittats kan styrka teorin att planet tvingats till ryskt territorium.

Besättningen i det Catalinaplan, som startade från Hägernäs, sköts ned över Finska viken men räddades, bestod av: Kapten *Törn-gren*, löjtnant *Stålhammar*, fanjunkare *Arbin*, sergeanterna *Eriks-son*, *Engberg* och *Litke* samt flygtekniker *Eliasson*.

På Flygvapnets minnestavla över stupade i tjänsten finns för 1952 ett tomrum. Ännu är inga namn ifyllda. Ett litet, litet hopp finns att de kan vara i livet.



*Catalinabesättningen välkomnas på mässen. Sittande fr vänster: flygtekniker Eliasson, fanjunkarna Engberg, Alpgård och Arbin.*



*Dornier 24 på väg mot slip*

## Lite flyg, mycket arbete och bra väder

Catalina-affären diskuterades mycket och ofta på F 2. Många hade personliga vänner bland de, som försvann med DC 3:an. Men livet måste gå vidare, för Flygräddningsgruppens del med begränsade uppgifter. Flygplanbeståndet blev decimerat och vintertid baserades man på Bromma.

Så småningom skingrades den dystra stämningen efter händelserna 1952. Fler och fler såg på film. Bland titlarna märktes "Skandal i paradiset", "Hans vilda fru", "Herrar föredrar blondiner", men också "Farligt uppdrag" och "Nödlandning". Fanjunkare *Brodén* var biografföreståndare och sjukvårdsförman *Stüff* maskinist.

Adjunkt *Zetterberg*, som var lärare på Fältflygarskolan, svarade för personalvården. Han entusiasmerade eleverna att spela spex, bla "Draksådd" eller "Sagan om hur det höll på att bli pannkaka av 3 fattiga riddare".



*1:e telegrafist Malte Boström*

*1:e trafikledare Per Kronqvist*

Den stora enheten på F 2 blev Radarskolan. Chefer under 1950-talet var majorerna *Hedberg*, *Nittve* och *Brämning* (den senare även god skytt). Det var en mycket teknisk skola och därmed blev också befälskårerna vid F 2 till huvudsaklig del tekniskt inriktade, av 60 underbefäl var exempelvis 40 tekniker (och 6 flottiljpoliser). Radarskolan hade lokaler i skolbyggnad och hangar 81. Till en början gällde utbildningen markradar – flera stationer på höga master byggdes. Senare utvidgades kurserna att omfatta, såväl operativt som tekniskt, all radarmateriel, ävensom navigations- och igenkänningsapparatur.

Det idoga vardagsarbetet präglade verksamheten vid F 2 under kärchefens, överstelöjtnant *Sandbergs*, ledning. Han var noggrann,



*Överstelöjtnant K O G Sandberg avtackar Fältflygarskolan den 6 november 1953 (foto Gustav Hansson)*

ibland kanske alltför benägen att kontrollera befattningshavare. Emellertid konsoliderades organisationen, de anställdas antal ökade, kvaliteten förbättrades. Avbrott i de invanda rutinerna kunde vara studiebesök, uppvisningar och lägerveckor för skolungdom, skyttetävlingar och intensifierad fysisk träning, framförallt för den personal, som skulle underhålla sina flygkunskaper.

De flesta övningar kunde göras oberoende av vädret. Faktum var emellertid att F 2, som egentligen hade liten flygverksamhet, hade utomordentligt god meteorologtjänst. Från 1951 inrättades Flygvapnets väderskola i Hägernäs. Det var en central utbildningsanstalt där flygvapnets och marinens värnpliktiga väderleksbiträden skolas. Chef var meteorolog *K O Kjellin*. Flera tio-veckors kurser per år anordnades.

Att det verkligen var goda väderleksförhållanden, kan möjligen följande lilla berättelse från barnavårdsnämnden, ge belägg för:



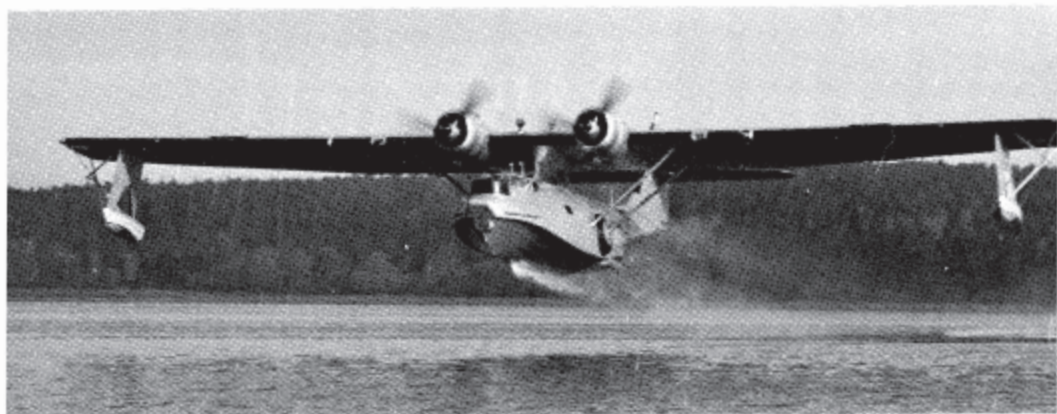
"En flicka 'blev med barn'. Barnvårdsnämnden sökte utöna, vem som kunde vara far till barnet. Flickan var osäker men trodde att havandeskapet var en följd av ett sammanträffande med en värnpliktig från F 2 en vacker sommarkväll vid Ängsholmsbadet.

Barnvårdsnämndens representant tog flickan med sig till F 2, där hon fick se fotografier av aktuella personer. Hon pekade ut en, som hon kände igen. Barnvårdsmannen frågade: – Hade han verkligen så krulligt hår? Flickan svarade: – Jag vet inte, han hade mössan på sig!"

Efter omkring 10 år som skolförband var det dags att delvis ändra organisation och inriktning för Kungl Roslagens Flygkår. Flygverksamheten upphörde helt, den tekniska skolverksamheten utökades.



Överste Trygve Sjölin med sönerna Jan och Ulf framför Catalinan på F 2.



*Sista lyftet från F 2 i Hägernäs mot Malmslätt 1966.*

## Förändring och expansion

Förändringens vind började alltså åter blåsa på F 2 i slutet av 1950-talet. Skolutbildning och service koncentrerades till radar, stridsledning och robot. De sk "udda" utbildningarna, fältflygarskolan och väderskolan flyttades till andra förband. Flygräddningsgruppen blev helt landbaserad.

Chef för Kungl Roslagens Flygkår från och med 1 oktober 1957 blev *Trygve Sjölin* (från 1959 överste vid Flygvapnet). Han var, liksom sina föregångare i ämbetet, gammal marinflygare. På ett kraftfullt men ändå smidigt sätt lyckades han genomföra förändringarna och forma F 2 till en stor utbildningsenhet. Då man gick in i 1960-talet tjänstgjorde 845 personer i Hägernäs. Av dessa tillhörde dock 110 andra förband och hade tidsbegränsade uppgifter på F 2.

Att vara ett flygförband utan flygplan kändes givetvis inte riktigt "naturligt". Utvecklingen gick emellertid obevekligt mot smidigare enheter för räddningstjänsten än sjöflygplan. Helikoptrar visade sig vara helt överlägsna för sådana uppgifter. De var landbaserade. Deras bas blev Barkarby. Flygräddningsgruppen med de kvarvarande Catalinorna överfördes till F 8 den 1 november 1958. De kom under en övergångstid att organisatoriskt tillhöra F 2 men även detta band bröts den 1 oktober 1960. De gamla marinflygarnas kärlek till F 2 höll dock i sig. De kom på besök och visade upp sig, bl a 1961 inför en flertusenhövdad skara. Den sista flygningen med Tp 47/Canso/Catalina gick till flygvapenmuseet i Malmslätt, där den än i dag kan beses.

För att möjliggöra en expansion av den 1959 uppsatta Stridsledningsskolan och tillföra F 2 försöksanläggningar avseende robotsystem ävensom luftbevakning och stridsledning måste inte bara Flygräddningsgruppen flyttas från F 2 utan även Väderskolan och Fältflygarskolan. Den förra överfördes till F 12 i Kalmar, den senare till F 5 med Herrevadskloster som skolplats.

## Fältflygare med stil på F 2

Det var 1946 som kategorin fältflygare inrättades inom flygvapnet. Dessa föreare avsågs ersätta de reservofficerare och underofficerare m fl, som var placerade som piloter. Innan flygutbildningen började skulle de, som inte hade realexamen, få en sådan utbildning. Skolan förlades till en början i Barkarby, men kom 1948 till Hägernäs. Eleverna studerade där bl a modersmålet, engelska, historia med samhällslära, geografi, matematik och fysik.

Som studierektor tjänstgjorde *Edvin Andersson* och bland de trogna lärarna märktes bl a *Heimer Burman*, *Bosse Bengtsson*, *Inge-  
mar Jägfelt*, *Inge Zetterberg* och *Åke Hult*. De var alla civila. bland skolcheferna kan nämnas kaptenerna *Jacobsson* och *Lönnberg*.

*Ingemar Jägfelt* berättar om sin tid på F 2, d v s hela 1950-talet:

”Utbildningen var intensiv, 44 tim i veckan under 10 månader, 180 elever när det var som mest. Det var stort intresse från Flygledningens sida. Fältflygarskolan var något av general Bengt Nordenskiölds skötebarn. Han kom ofta på besök. Han var mycket mån om flygvapnets stil och var angelägen att vinna lärarna för sina idéer om fostran och karaktärsdaning.

Eftersom eleverna vid denna tid ofta var pojkar, som av ekonomiska skäl inte haft möjlighet att studera, visade civila myndigheter sitt stora intresse. Studiebesöken var legio, bl a försvarsministrarna *Vought* och *Torsten Nilsson*.”

Adjunkt *Heimer Burman*, som började som lärare vid korprals- och furirskolorna i Hägernäs 1947 och flyttade över till Fältflygarskolan 1948, berättar:

”Med en lätt travestering: 'Jag har varit på en militärskola hela mitt liv och sett generaler komma och gå'. Skolan på F 2 var en mötesplats för försvarsministrar, generaler, överstar, riksdagsmän, skolfolk och fackföreningsfolk. Våra elever var oftast duktiga, disciplinerade och positiva.

FÖFS – en olycklig förkortning, kunde föra tanken till slafs – blev vissa tider en regelrätt internatskola. Vi lärare fick nämligen vara med och införa 'Flygvapnets stil' genom att bo och äta med eleverna. Det kunde hända att man på morgonen väcktes av en förvånad furir: 'När fan ryckte du in?'

Det var ett fint och kamratligt förhållande lärare-elever. Vi hade rafflande bordtennisturneringar, fotbolls- och handbolls-  
matcher. På modersmålslektionerna kunde eleverna visa prov på både lyrisk förmåga och teaterkonst. Vid besök av LO-män spelades 'Dan Andersson' och inför undervisningsråd 'Mäster Olof'. Ibland spelades också 'practical jokes'. Jag blev exempelvis förvarnad om att major *Dick Stenberg* hörde dåligt och genomförde därför lektionen med stentorsstämma till hans fövåning. Efteråt sas: 'Det var fel! Det är överste *Peyron* som hör dåligt!'



*Fältflygar-gymnast med god stil 1953 (Foto Gustav Hansson)*

FÖFS var alltså skolan med stil, men också med arbetsglädje och gott kamratskap. Till glädjen kunde bli stabsunderofficeren *Paul Ferm* medverka. Han var en "glad garçon", som hade lätt för skratt och drog omöjliga historier om alla de chefer, som i honom upptäckt den verkliga 91:an.



Fanjunkare Stig Nylow leder lektion vid FRAS

## 1960-talet

### – dominans för radar, stridsledning och robot

Vid Flygvapnets radarskola (förkortad FRAS) utbildade man på F 2 mer än 850 elever per år. Det var befäl av olika kategorier, som inskolades på det då nya stridsledningssystemet, värnpliktiga radarobservatörer, flyglottor m fl. Skolchef var överstelöjtnant *U Brämning*. Operativa sektionschefer var kaptenerna *Morholm*, *Åsell* och *Thorstensson*, tekniska flygingenjörerna *Axelsson*, *Barre* och *Linstam*.

F 2:s underofficerare och underbefäl, såväl äldre som yngre, om skolades successivt till lärare. De fick en mycket gedigen teknisk utbildning. Bland dessa kan nämnas fanjunkare *B Alpgård* och teletekniker *Egon Olsson*. Den senare berättar:

”Jag började på FRAS 1952, var signalist från början, hade flugit med i Catalinabesättningar 1948–1951. Fick lära mig ny radarmateriel bl a utomlands ett flertal gånger.

Visst var det många kurser, många strömmade igenom FRAS. Det var knappt man lärde känna sina elever ordentligt. Samtidigt var det stimulerande. Och det var intressant med nya anleten. Det blev aldrig långtråkigt.”

Flygvapnets personalbehov för stridsledning blev på 1950-talet mycket stort. Utbildningen tillgodosågs till en början med tillfälliga kurser vid jakteskadrarna. 1959 inrättades en gemensam Stridsled-

ningsskola (förkortad STRIS) på F 2 för att åstadkomma enhetlig utbildning. Genom att använda en modern ekosimulator, en sk traineranläggning, fick man vid skolan stor kapacitet. De dyra flygplanpassen kunde därigenom minskas. Förste chef för STRIS på F 2 blev *major C Rapp*. Han följdes 1961 av *major C U Lundgren*.

Då båda skolorna, Radarskolan och Stridsledningsskolan, omorganiserades den 1 oktober 1965. Det blev i stället en operativ skola kallad Stridslednings- och luftbevakningsskolan (förkortad STRILS) och en teknisk skola, Flygvapnets teletekniska skola (förkortad FTTS). Överstelöjtnant *S O Edmark* blev chef för den förra och flygdirektör *S F Ydell* för den senare.

Omorganisationen hade föregåtts av en försöksanläggning för luftbevaknings- och stridsledningsändamål. Proven leddes bl a av kapten *A Persson*. Hangar 81 (betonghangaren från 1929) inreddes bl a till en stridsledningsplats, förvillande lik en, som fanns "på riktigt", insprängd i berg. En televerkstad för luftbevakning sattes också upp. Den benämndes TVL.

Jämsides med försöken med effektivast möjliga luftbevakning och stridsledning utfördes på F 2 också prov med luftförsvarsrobotar (system Bloodhound) och ledning av dessa. Den försöksverksamheten brukade benämnas FR (Försök Robot).

Näralligande med stridsledning var givetvis trafikledning. År 1963 tillfördes F 2 också en särskild skola för trafikledare. Den benämndes Flygvapnets trafikledarskola och fick förkortningen FTLS. Stabstrafikledare *E Jones* blev chef.

Ytterligare en viktig enhet tillfördes F 2 under år 1963 främst på grund av de mycket goda utbildningsbetingelser, som man kunde erbjuda i Hägernäs. Från Uppsala flyttades då Flygvapnets kadett-



*Avlämning till generallöjtnant Lage Thunberg i gymnastiksalen*

och aspirantskola, marklinjen (förkortad KAS/M) till Kungl Roslagens Flygkår. De första cheferna för KAS/M var kaptenerna *C E Asell* och *G E Söderberg*.

Även den enhet, som svarade för vakt, beredskap, handräckning m m, berördes av förändringens vindar. Tidigare benämning Specialdivision ändrades till Utbildnings- och specialkompani, följaktligen blev förkortningen U/S KOMP.

Därmed blev sammansättningen av Kungl Roslagens Flygkår från 1966, om man använde förkortningar:

STRILS, FTTS, FTLS, KAS/M och U/S KOMP samt KÅR-STAB, TVL och TV 2

Med denna organisation och med för densamma lämpliga och för utbildningen väl utrustade lokaliteter såg man framtiden an med tillförsikt. Åtminstone de närmsta två åren.

## Service och studiebesök

Det stora elevantalet, de många in- och utryckningarna, de 300 fast anställda, den komplicerade materielen och de många utbildningsplanerna ställde stora krav på kårens ledning. I kårstaben arbetade många befattningshavare. Kårchefens ställföreträdare var bl a överstelöjtnant *Lambert-Meuller*, adjutant kapten *Schlyter*, sekreteraren fröken *Ramdén*, stabslotta fru *Silfverberg*, personalchef kapten *Hoffman* och kassachef förvaltare *Heljebrandt*.

På intendenturavdelningen under chefsskap av kapten *Östberg* svarade förvaltare *Annerstedt* för förråden, husmor *Hjälmarsson* för köket. På sjukhuset fanns flygläkare *Ericsson* och *Ullmark*, assisterade av syster *Gullie* och *Lillie*.



*Kanslihus*



*Landshövding Erik Westerlind och kommundirektör Gustaf Berg på mässen*



F 2- siluett med radarmaster och Bloodhound framför hangar

Till följd av den stora televerkstaden (TV 2) var materielavdelningen under flygdirektörerna *Jonsson* och *Colliander* mycket stor. Här fanns många kvalificerade ingenjörer och tekniker. En av stöttepelarna på avdelningen fram till sin pension var förrådsförvaltaren *G A Rydkvist*. Han hade verkligen gått "långa vägen", börjat som maskinist vid flottan, varit mycket fackligt aktiv och fått uppleva både mot- och medgång.

Förlägningsfrågor löstes bla av kaserneföreståndare *Palm*. Det var tveksamt om lördagsledigheten från 1961 eller medgivandet att bära civila kläder under permission från 1968 underlättade hans arbete. Det gjorde det troligtvis för bevakaren fanjunkare *Tendler*. I vad avser rättsvård hade förresten kårchefen en utmärkt rådgivare (auditör) i hovrättsrådet *G Thyresson*, sedermera MO och från 1969 JO.

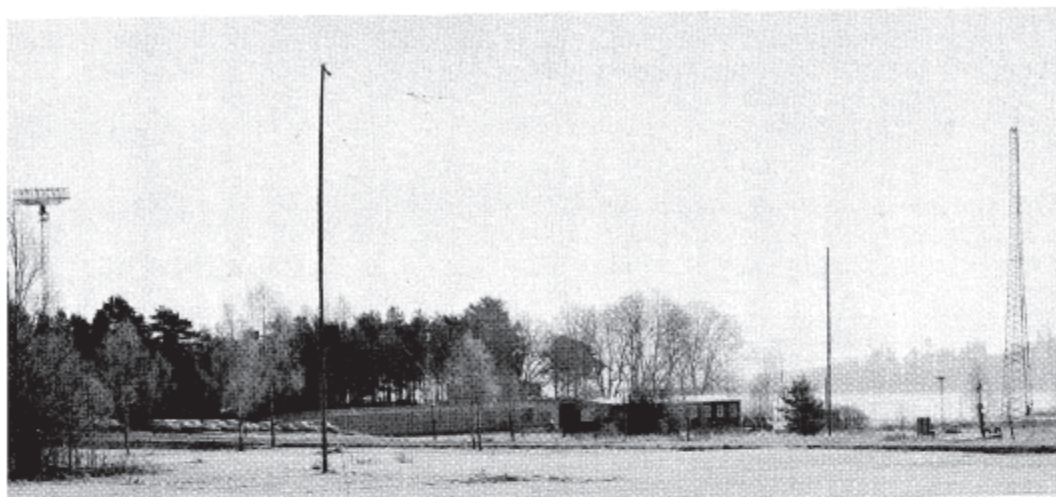
F 2 låg väl framme i vad avser idrott och skytte. Av lagsporterna, där oftast furir *Kling* var lagledare, var ishockey populärt. Många tränade för Vasaloppet på elljusspåret, tillkommet efter samarbete med Täby kommun. Flottiljpolis *Aberg* var bäst på skidor, flygtekniker *Nyman* på orientering och kapten *Robähr* i skytte.

Kårens populära pastor *H O Ferenius* avled 1963. I hans anda fortsatte man inom personalvården med bla "Äktenskapsskola". Efter några år fick F 2 åter en omtyckt pastor, komminister *G Appelftoft*. Ryttmästare *Anger*, kapten *Robähr* och assistent *Svensson* ledde personalvården, återupplivade exempelvis revytraditionen med "Vi flyger och far!"

Vintertid stationerades ett skolflygplan (SK 16 med skidor) på F 2 för att möjliggöra flygträning. Noggranna isvarningar utfärdades. Sommartid kunde personal få låna F 2:s egen segelbåt (som hette "F 2"). Många hade egna båtar i småbåtshamnen öster om Röhäll. Där fanns också en klubbstuga, i vilken höstfesterna med rökt braxen var återkommande evenemang.

Den 4 februari 1962 ägde en speciell ceremoni rum intill minnesstenen. I anledning av att 50 år förflutit sedan löjtnant *O Dahlbeck* utförde den första flygningen på Stora Värtans is paraderade trupp ur F 2. Tal hölls av chefen för marinen, amiral *A Lindemalm*, och chefen för flygvapnet general *L Thunberg*. Kransar lades ned. Helikoptrar ur marinen och flygplan ur flygvapnet uppvisningsflög.





*Telefaxantennor för väderkartor i stället för de gamla radiomasterna.*

Det mest signifikativa för F 2 under 1960-talet var de många studiebesöken. De gällde naturligtvis oftast de ultramoderna anläggningarna, men kunde också avse exempelvis hundgården. Militära och civila myndighetspersoner kom, skolungdom och pensionärer, utländska försvarsattachéer och delegationer kom. F 2 blev ofta omtalat i pressen. Invigningen av den stora simulatoranläggningen den 4 mars 1964 var ett sådant tillfälle. En del av besökarna kanske inte helt förstod programmet:

”Styrdataledn fr PS 08 + rrjalutr”

Flera tusen besökare på Kårens dag den 16 september 1961 tycktes emellertid förstå vad de fick se, radar, robotar, hundar, filmer och flyguppvisning med Catalina, Lansen- och Draken-plan. En motsvarande, mycket välbesökt dag, arrangerades den 16 september 1967. Då bjöds i stort sett samma program, helikoptrar fick dock ersätta Catalina-planen.

Chef och personal vid Kungl Roslagens Flygkår gjorde sålunda sitt yttersta för att informera om kårens verksamhet. Därmed skapades förtroende för Sveriges försvar. Unga och gamla fick säkert klart för sig hur en del av de medel, som satsades på det militära försvaret, användes. Fick täbyborna klart för sig, vad F 2 betydde för Täby? Kände man något särskilt för ”sitt” förband?

# HÄGERNÄS – STADEN PÅ LANDET

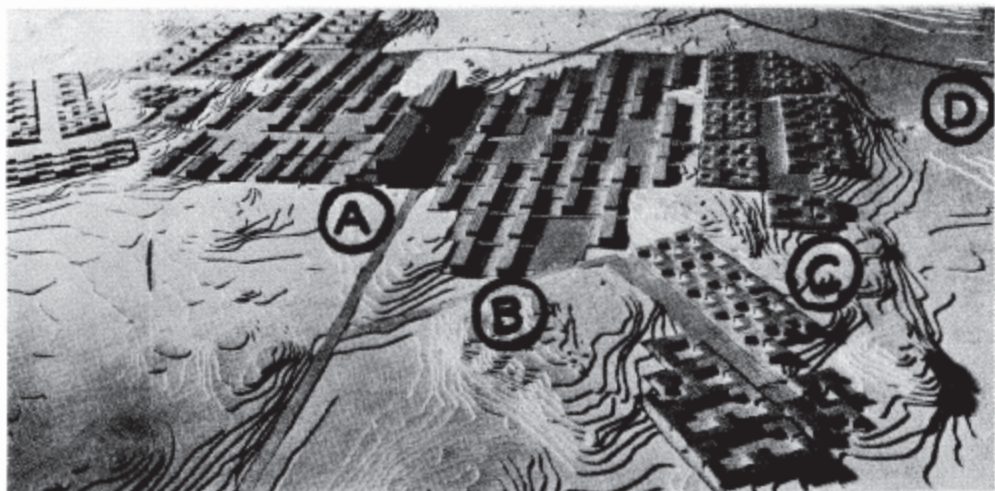
Åren 1950–1970 var de mest expansiva i Täbys historia. Stora bostadsområden bebyggdes. Befolkningen fyrdubblades, från 10 000 till 40 000. Med en så stor inflyttning på så kort tid blev det hart när omöjligt att skapa en vi-anda i Täby. Huvuddelen av befolkningen var därför ganska omedveten om arbetsplatsen F 2, allra helst som den låg inom inhägnat område och ”vid sidan om”, längst österut. De styrande i köpingen hölls visserligen mycket väl informerade genom kårchefens försorg om F 2, Täbys största företag. Men kommunalmännens främsta tankar var mer inriktade på markanskaffning för bostadsbyggande, kommunikationer, skolor m m än omsorg om en enskild arbetsplats, låt vara att den var stor.

De, som flyttat in i ”Flygbåten”, dvs de år 1952 uppförda fem första punkthusen vid Hägernäsvägen, var emellertid väl förtroagna med flygkåren. Där bodde nämligen F 2:are med familjer. Åren 1957–1964 fick de sällskap av betydligt fler, då byggdes Hägernässtaden med 1 143 lägenheter, avsedda för allmänna bostadsmarknaden.

Egentligen var Hägernässtaden tänkt som en första etapp i ett betydligt större bostadsprojekt, omfattande även Rönninge och Arninge. Dessa gårdar hade Täby kommun förvärvat samtidigt med Hägernäs 1954. För södra Rönninge fanns flera alternativa lösningar, bla ”småhusstad med hög servicenivå”, Arninge avsågs för arbetsplatser. I slutet av 1960-talet lades ett förslag att bebygga området mellan Hägernässtaden och Arninge med huvudsakligen flerfamiljhus för inemot 4 000 invånare. Projektet benämndes Lötstaden.

Eftersom motorvägen inte kunde belastas med lokaltrafik, planerades en lokalväg för att binda samband Löt med Viggbyholm. Huvudförslaget för dess sträckning var att lägga den intill Rönningesjön, omedelbart norr om järnvägen. Planerna på byggnation av Löt och lokalvägen dit väckte en fullständig folkstorm, inte minst bland hembygdsvänner. Man ville inte att ett av Täbys värdefullaste naturområden skulle spolieras, man ville i stället skapa ett fritids- och kulturreseptat, lättillgängligt för täbyborna, man ville rusta upp den då förfallna Rönninge by och göra den till en kulturell friluftsgård med ett levande lantbruk.

Opinionen blev så stark att planerna på en bebyggelse öster om Rönningesjön skrinlades. Området klassades som kulturhistoriskt värdefull miljö. Rönninge by rustades upp, delvis med hjälp av arbetsmarknadsmedel. Man började 1970 och byn invigdes för sitt ändamål den 31 augusti 1975. Den har sedan dess varit ett av täbybornas käraste utflyktsmål. Rönninge by med sitt underbart vackra



Skiss över planerad Löt-stad med flervåningshus (A), radhus (B) och kedjehus (C). Motorvägen vid D.

läge, sitt lantbruk, sina hästar och kor, får och kaniner, sitt hembygdsmuseum och sina många evenemang har årligen 10 000-tals besökare.

Hägernässtaden fick såväl lokalväg som motorväg. Vid den senare lyckades Vägverket åstadkomma en trafikkarusell av det mer invecklade slaget, än i dag är det många ovana bilister, som sakta letar sig ut ur labyrinten. Den innebär dock att Hägernäs har bra vägkommunikation.

Då bostadshusen i Hägernässtaden planerades hade man tänkt sig mycket höga hus. Det fick emellertid räcka med åtta till tretton våningar i de skivhus, som klättrade upp på bergshöjden, många lägenheter fick ändå en magnifik utsikt. Därmed stördes heller inte inflygningsstråken till Hägernäsviken.



Idyllen Rönninge by kunde räddas. Bilden från 1967

Själva husbyggena hade sina problem, flera byggmästare fick pröva sin lycka, några med mindre framgång. När resultatet presenterades för pressen blev rubrikerna bl a:

”Täbys finaste utsikt för 4 000 får höghus på Hägernäskullen”

”Snabbygge för 4 000 i Täby – 3-tons badrum lyfts in direkt i lägenheter med garagehissar” – Hyran 350 kronor i månaden för en fyra (1957).

Helt följdriktigt, med hänsyn till den närbelägna flygkåren, fick bostadsrättsföreningarna namn som ”Kabinen”, ”Propellern” och ”Vingen” liksom vägarna: Hägernäsvägen, Teknikvägen, Hangarvägen, Radarvägen och Pilotvägen. Klass 6 A i Hägernässkolan gav år 1985 ut ett häfte ”Hägernäs Förr”. Där kunde man bl a läsa:

”Där Teknikvägen går, låg förr ett kärr, där man plockade blommor, och där Hägernäs Centrum ligger plockade man svamp, lingon och blåbär. – Första skolklasserna kom till Hägernäs 1957, klassrum lite varstans. Barbro Danning, som kom till Hägernäs 1963, berättar att det blev ett väldigt liv när hon skulle flytta sin klass från Viggbysskolan, eleverna tyckte de blev förvisade i urskogen, men det gick bra. Den riktiga Hägernässkolan blev klar 1964 (Låg- och mellanstadieskola med c:a 225 elever).

Kyrkans förskola har funnits på Radarvägen sedan 1958. En av lärarna heter Gun (Berg). Femåringarna lär sig sy, sjunga och laga lite mat. Dom pratar om natur och har små andaktsstunder. –

Hägernäs Centrum öppnades 1962, Posten kom 1960 tillsammans med Länssparbanken men banken slog igen på grund av kundbrist. –

I centrum finns bibliotek och affärer. Mat kan man handla i en ICA-affär. Där finns också Tolwmans Elaffär och Matts-



*Hägernäs-staden sedd från Rönninge by (foto Olle Strandberg)*



*Hägernäs Centrum 1972 (foto Olle Strandbeg)*

sons Radio-TV. Han som äger affären säger att den gått bra i 25 år, vi har inga planer på att stänga den förrän kl 6 i kväll. –

Det finns både barnvårdscentral och distriktssköterskemottagning. Syter Margit gör omläggningar, diabeteskontroll, vaccinationer och hembesök. –”

Hägernässtaden fick barnstugor och fritidsgård, för både yngre och äldre, och bensinstation och cykelaffär och antikvitetssaffär och buss 617 och tåg på Österskärslinjen. Och det bästa av allt: närhet till en skön natur. Det blev en stad på landet.

## Skolor och båthamn i Viggbyholm

Vid 1960-talets slut började ett arbetsplatsområde växa upp vid Arninge. Där blev det också skidbacke (Ullnabacken), stormarknad, bilprovning m m, allt näraliggande för Hägernäs-borna. De kunde också stödja sig på Viggbyholm. Skolor och båthamn krävde exempelvis samarbete.

Alla viggbyholmare och hägernäsare hade Viggbyholms Folkskola som sin skola fram till 1950-talets slut. Då blev det trångt där. För barnen från Hägernäs var man tvungen att ordna provisoriska klassrum i lägenheter vid Radarvägen intill deras egen skola blev klar 1964. De kunde emellertid få komma tillbaka till Viggbyholms Folkskola (Viggbyskolan), om de ville studera vidare i realskola. Täbys första realskola startade nämligen här 1955. Den blev dock ganska kortvarig. Redan 1959 började enhetsskolan (den 9-åriga skolan) att införas i Täby. För Viggbyholm och Hägernäs uppfördes en gemensam högstadieskola, Bergtorpsskolan, i samband med att 508 lägenheter byggdes på Viggbygården intill gravfälten, som tillhört den forntida Viggby by.

Om täbyborna före 1960 ville ta studentexamen, var de hänvisade till skolor i Stockholm eller Djursholm. Några få kunde gå på Viggbyholms Internatskolas gymnasielinje. År 1960 startade Täby köping ett eget kommunalt gymnasium, till en början i samverkan med Viggbyholmsskolan och i deras lokaler. Sex år senare blev Tibble gymnasium klart.

I slutet av 1960-talet blev härigenom de ekonomiska svårigheterna mycket stora för Viggbyholmsskolan. Lärare och elever och många tillskyndare sökte rädda skolan. Genom samfällid aktion, även tillsammans med Täby kommun, lyckades man få statsmakterna att förklara skolan som riksinternat (jämfte bl a Sigtuna och Gränaskolan). Den var då avsedd för barn till utlandssvenskar eller från glesbygd eller sådana med behov av miljöombyte. Därmed fick sko-



*Viggbyholms folkskola från 1926, Täby realskola 1955*

lan andrum. Det räckte dock inte. 1973 var epoken Viggbyholmskolan slut. – Året därpå var den nästan jämnåriga sagan om F 2 också slut.

Även andra sagor tog slut. 1968 flyttade Viggbyholms brädgård sin huvudsakliga verksamhet till Ekskogen. Frågan om lämpligaste användning av den där friställda marken blev diskussionsobjekt för många år. Ianspråktagande av Viggbyholmsskolans mark och byggnader gick däremot smidigt. Det fanns ett starkt behov att bygga villor och själva skolbyggnaden blev låg- och mellanstadieskola m m (Drakskeppsskolan).

Viggbyholms- och Hägernäs-bornas stora sjöintresse, tidigt dokumenterat med bryggor för fritidsbåtar, bad och simskolor, segling och skridskosegling, kanaliseras i hög grad till Viggbyholms båtklubb. En av grundarna var snickaren vid Kungl Roslagens Flygkår, *Gustaf Ekström*. Han berättar (i en intervju, gjord till S:t Olofs kyrkas 40 årsjubileum 1984, han var snickare där också):

”Det var 1947, vi var sju man som samlades i kapellet och bildade båtklubben. Medlemsavgiften var 3:- kronor. Vi började med att bygga bryggor vid Kungsholmen, där det en gång varit ångbåtsbrygga. Se'n fick vi verkstadsskjul. Förr var det mest seglare, senare många motorbåtar. Och många, många medlemmar.”

1970, satsade Täby kommun på en rejäl båthamn i Viggbyholm. När den byggdes med pirar, slip, lyftkranar och uppläggningsplatser m m blev den en av de största småbåthamnarna i Stor-Stockholmsområdet med över 1000 båtplatser. Viggbyholms båtklubb sköter alltjämt hamnen.

Däremot försämrades badmöjligheterna i Värtan, inte av båtklubben utan av de förorenade utsläppen från den omfattande byggelsen. Kråkuddens badplats måste läggas ned. I och med att Täby byggde stora avloppstunnlar och anslöt sig till Käppalaförbundet skedde emellertid under 1970-talet en förändring. Spillvattnet blev höggradigt renat. Värtans vatten blev badbart och 1981 öppnades ett nytt bad, denna gång i södra Hägernäs.

*Hägernäs-  
badet (foto  
Jarneberg)*



## F 2:S VARA ELLER ICKE VARA

Året 1967 började bra på F 2. Kursverksamheten var intensiv. Högertrafikkommittén ordnade informationer och manöverprov. Överstelöjtnant *Arne Persson* blev kårchefens ställföreträdare. De många studiebesöken fortsatte.

Några besök visade sig ha en speciell bakgrund. Försvarets Fredsorganisationsutredning, som leddes av landshövding *Eric Wesström*, hade fått regeringens uppdrag att föreslå rationaliseringar, bl a inom flygvapnet. Efter ett besök av representanter för Förvarsdepartementet under våren 1967 fick såväl kårchef som de anställdas företrädare intrycket att F 2 inte var i någon direkt farozon. För säkerhets skull gavs emellertid de styrande inom Täby kommun en ingående information om F 2:s verksamhet.

Den 8 september 1967 besökte Fredsorganisationsutredningen F 2 och studerade organisation m m. Det var emellertid många flygvapenförband, som fått sådant besök. Det kunde vara illavarslande men behövde inte betyda några allvarliga konsekvenser för F 2.

Första dagarna i december 1967 skulle Fredsorganisationsutredningen lägga fram ett delbetänkande. Utan förvarning eller orientering från Flygstaben fick kårchefen, överste *Trygve Sjölin*, någon tid före offentliggörandet ett kort besked från departementsrådet i försvarsdepartementet, *Alf Resare*: F 2 föreslås att indragas 1972. Någon motivering, som kändes bärande, gavs inte.

Bestörtningen blev stor hos såväl chef som personal. Den senare hade snabbt blivit informerad via företagsnämnd m m. Reaktionen blev starka. Flygvapenchefen, generallöjtnant *Lage Thunberg* uppvaktades, Täby köping orienterades. Så snart det skriftliga utredningsbetänkandet kommit F 2 tillhanda studerades det ingående. Där stod bl a:

”Senast under 1972 bör verksamheten vid Roslagens Flygkår i Hägernäs (F2) upphöra och området samt byggnader antingen reserveras för annan statlig verksamhet eller säljas. –

F 2 är enbart en skoladministration med fredsuppgifter och verksamheten bör kunna fördelas på andra enheter inom flygvapnet. Några civila krav på verksamhetens upphörande har inte ställts. – Enär F 2 saknar flygfält, blir de operativa konsekvenserna ringa. Flyttas de skolor, som nu ligger vid F 2 till andra förband, kan man spara 4,3 milj kronor i administrationskostnader plus besparingar i investeringar och iståndsättning.

Utredningen anser att personalen kan fylla vakanser vid andra förband eller också följa med vid flyttningen av respektive skolförband.



För sysselsättningen inom regionen och för den kommunala ekonomin synes – F 2 inte ha någon större betydelse.”

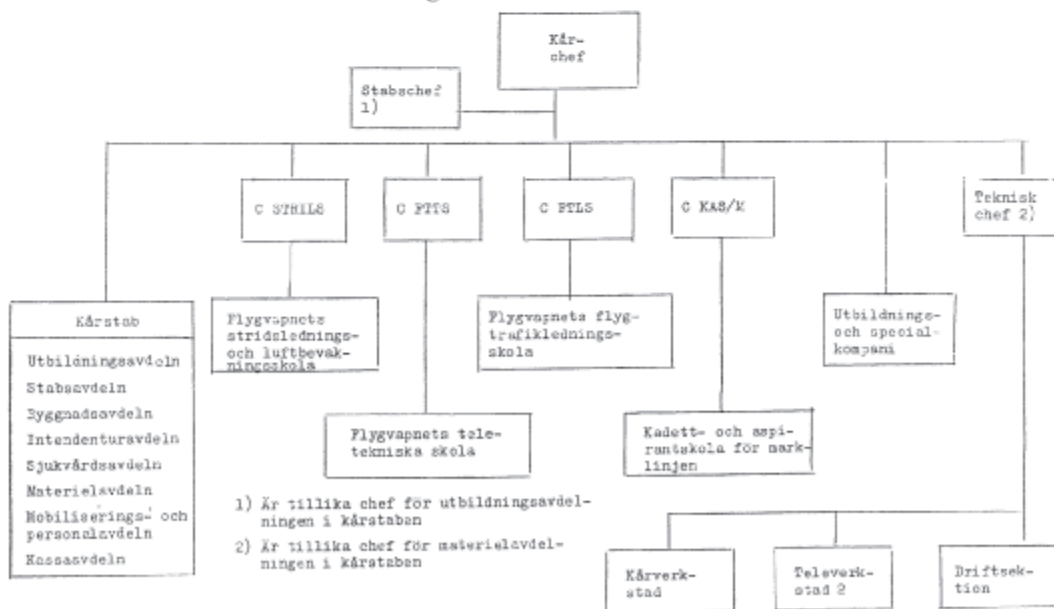
Den 12 januari 1968 sände kårchefen sitt yttrande över betänkandet till flygvapenchefen. Det hade utarbetats i samråd med personalrepresentanterna vid F 2 och påvisade att kostnadskalkyler m m verkligen kunde diskuteras. Utbildningsbetingelserna var väl så goda på F 2 som exempelvis på F 18. En flyttning skulle ofelbart innebära en besvärande effektnedgång under ett par år. F 2-chefen yrkade att i vilket fall som helst en noggrann utredning gjordes av konsekvenserna innan något nedläggningsbeslut fattades.

Vid samma tidpunkt lämnade Täby köping en PM till Fredsorganisationsutredningen. Den var undertecknad av kommunalrådet *Yngve Nordström*. I denna framhölls bl a:

”Kommunalnämnden understryker Täby köpings önskemål att F 2 ur sysselsättningssynpunkt får vara kvar i köpingen. Ekonomiskt innebär förbundet skatter för Täby med 2,1 milj jämte de anställdas belopp 8,1 milj kr. Köpmän och andra i Täby tillförs icke föraktliga inkomster.

F 2:s område omfattar c:a 73 har med en strandlinje längs Stora Värtan på c:a 1 500 m. Byggnaderna kan knappast tänkas få någon annan användning i framtiden. Förbandsområdets nuvarande disposition och områdets topografi förefaller att ge möjligheter att utnyttja västra delen i viss utsträckning för bostadsbebyggelse.”

### Fredsorganisationen vid F 2 den 1/11 1967





*F 2:s kanslihus i centrum, officersmässa och idrottshall till vänster, Hägeråsstaden i bakgrunden.*

I denna PM framhålls också att det är en stor fördel för köpingens invånare att arbetstillfällen finns inom Täby. Den militära rekryteringen sker ofta på ett sådant sätt att den har större betydelse för köpingens invånare än en civil verksamhet av samma omfattning och fortsätter:

”F 2:s fast anställda personal och värnpliktiga under utbildning är i genomsnitt 870 personer. Företagsmässigt är F 2 köpingens största företag och en god tillgång för köpingen. Av de anställda, som är bosatta i Täby, är 315 tjänstemän och 70 sysselsatta med verkstads- eller servicearbete etc. De har dessutom familjemedlemmar som i stor utsträckning arbetar inom köpingen och ger inkomster skattemässigt sett.



*F 2 och Hägernäsviken. Vy från sedermera bostadsområdet "Flygaren" (Södra Hägernäs)*

Av de anställda som bor i Täby har 80 % bostadsrättslägenheter, 10 % av dem bor i egna villor och 10 % i hyreslägenheter. För dem kan en nedläggning betyda besvärliga resor till en ny arbetsplats.”

Det goda samarbetet mellan Täby köping och F 2 betonades. Det hade bla resulterat i avtal om samnyttjande av förbandets idrottsplats och viss mark utanför kärvakten för lekplatser, bollplan och ishockeybana. Man hade också tillgång till F 2:s gymnastiksal. Vattnen och avlopp m m hade ordnats i köpingens regi. Samråd och samarbete hade ofta förevarit exempelvis i kulturnämnd och fritidsnämnd.

Några aspirationer på förbandets mark hade inte Täby köping – med undantag för skolskjutningsbanan c:a 2 km norr om förbandets område. Om F 2 ändock upphörde och marken ställdes till förfogande skulle det faktiskt inte underlätta köpingens stadsbyggnadsproblem. I sådant fall kunde den användas för andra, från samhällssynpunkt önskvärda ändamål. Då skulle en strandpromenad från Röhäll runt Hägernäsviken till Rydboholms markområden kunna komma till stånd.

Till en viss del tog flygvapenchefen intryck av reaktionerna på F 2 och i Täby. I sitt yttrande till Försvarsdepartementet över utred-

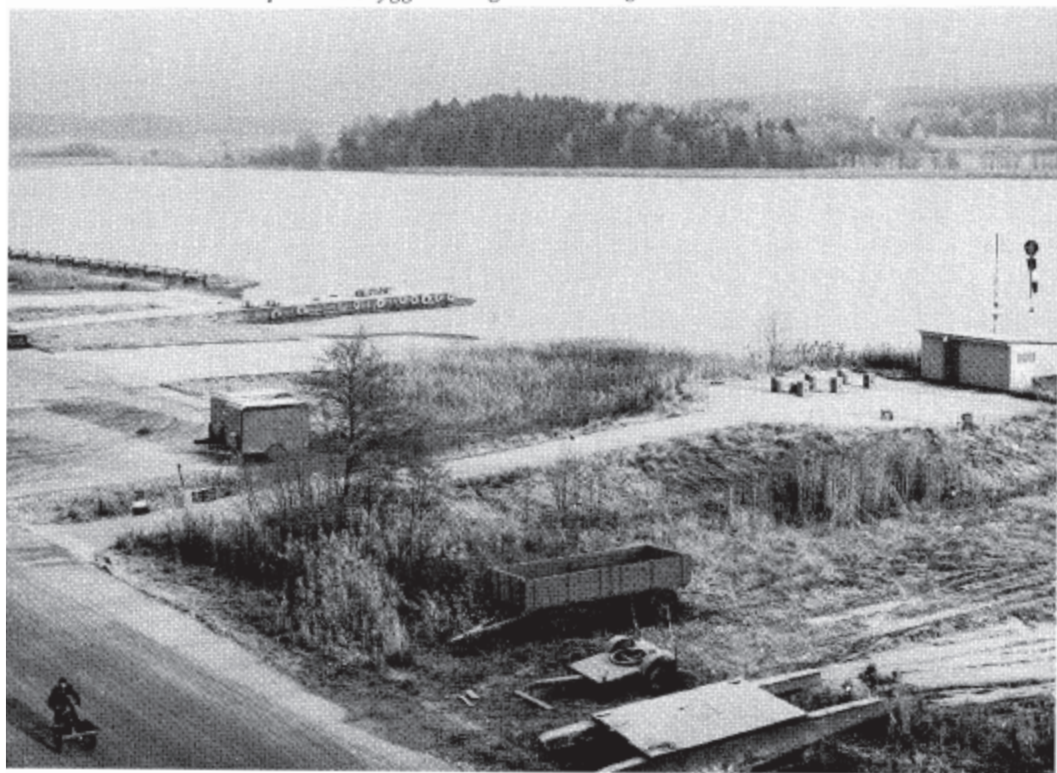
ningen framhöll han att F 2, F 8 (Barkarby) och F 18 (Tullinge) i besparingssyfte borde sammanföras. Så länge man inte detaljutrett detta alternativ och dess kostnadsaspekter avstyrktes F 2:s nedläggning. Möjligheterna att flytta verkstaden till Västerås borde dock undersökas, liksom personalens eventuella förmåner vid förflyttning.

Personalorganisationerna tyckte att utredningen var ett "halvgjort arbete". Man efterlyste en godtagbar ekonomisk grund för ett nedläggningsförslag och ville ha bostadsfrågorna bättre belysta. Eventuella rationaliseringsvinster måste mycket noggrannare presenteras. TCO yttrade bl a:

"Med tanke på främst den äldre arbetskraften bör man vara återhållsam med nedläggning. Av F 2:s 385 anställda är 180 civila. Berättigade krav på anställningstrygghet vid omorganisationen nödvändiggör, att arbetsmarknadssituationen kartläggs, så man kan bedöma konsekvenserna av en indragning."

Länsstyrelsen hade intet att erinra mot F 2:s indragning. Det hade däremot Luftfartsverket med hänsyn till att Hägernäs var den enda kvarvarande sjöflygplatsen i Stockholmsområdet och att de blygsamma besparingar utredningen redovisat "sannolikt absorberas av

*Slipar och bryggor övergivna vid Hägernäsviken*



nyttillkomna kostnader". Statskontoret tyckte att F 2 borde flyttas till F 18 och att trångbodda staber kunde flytta till Hägernäs.

De närboende riksdagsmännen kastade sig också in i debatten, i varje fall i riksdagen. Där yttrade exempelvis *Alf Wennerfors* (m) i Sollentuna:

"Det är oklokt att flytta en så pass specialbetonad utbildningsanstalt som F 2 till en flottilj med flygverksamhet (F 18). Det skulle kosta drygt 25 milj kr att flytta på all specialutrustning. – I lärarstaben ingår synnerligen kvalificerade specialister som kanske hellre byter anställning än flyttar från orten".

Trots alla ansträngningar, alla alternativa förslag, alla protester till förmån för F 2 och dess personal stod det principiella nedläggningsförslaget fast. Den beställda kompletterande utredningen om F 18 som skolförband gjordes. Den fick i tidningen *Expressen* följande kritik den 21 februari 1969:

"Om hela vårt försvar ska rationaliseras på samma sätt som är tänkt för flygvapnets skolverksamhet så kommer det sannoligen att kosta mer än det smakar."

De gjorda utredningarna ansågs ändå vara tillräckliga för regeringens och senare riksdagens beslut:

#### **Kungl Roslagens Flygkår indrages den 30 juni 1974**

### **Sjöflyg återtar Hägernäs**

Det var inte bara dystra föraningar och kärva besked, som präglade 1969. Det blåste friska fläcktar också. Och med den vinden kom privatflygarna. De fick tillgång till ett område intill hangarerna och bryggorna, varifrån de kunde starta sina två Cessna-150-plan och bedriva sjöflygutbildning. Den förste flygläraren blev *Gunnar Degramo* och inte mindre än 39 elever kunde ta flygcertifikat sommaren 1969.

Det var kårchefen, överste *Trygve Sjölin*, som kom med idén att upplåta utrymmen på F 2 för de, som var intresserade av att flyga sjöflygplan. Viken fanns ju, slipar, bryggor och hangarplats likaså. Någon militär flygning förekom däremot inte. Erbjudandet togs tacksamt emot av kommunalrådet *Björn Stigstedt*, som i sin tur tog initiativet till en flygklubb. Den fick ganska snabbt omkring 150 medlemmar.

Det blev inte bara flygning med de större Cessna-planen (försedda med "tofflor"). En sektion sysslade ivrigt med modellflyg. Både unga och gamla hade nöje av den sporten. En del flög med radiostyrda motorplan, små tekniska, självbyggda underverk. De behövde det fria utrymme som kunde erbjudas vid Hägernäsviken.

Flygintresset i Täby var stort. Det tog omkring 35 flygtimmar att få ett A-certifikat. Kostnaden blev c:a 4000 kronor. Sedan kunde man hyra ett av planen för fortsatta egna övningar över omgivningarna.

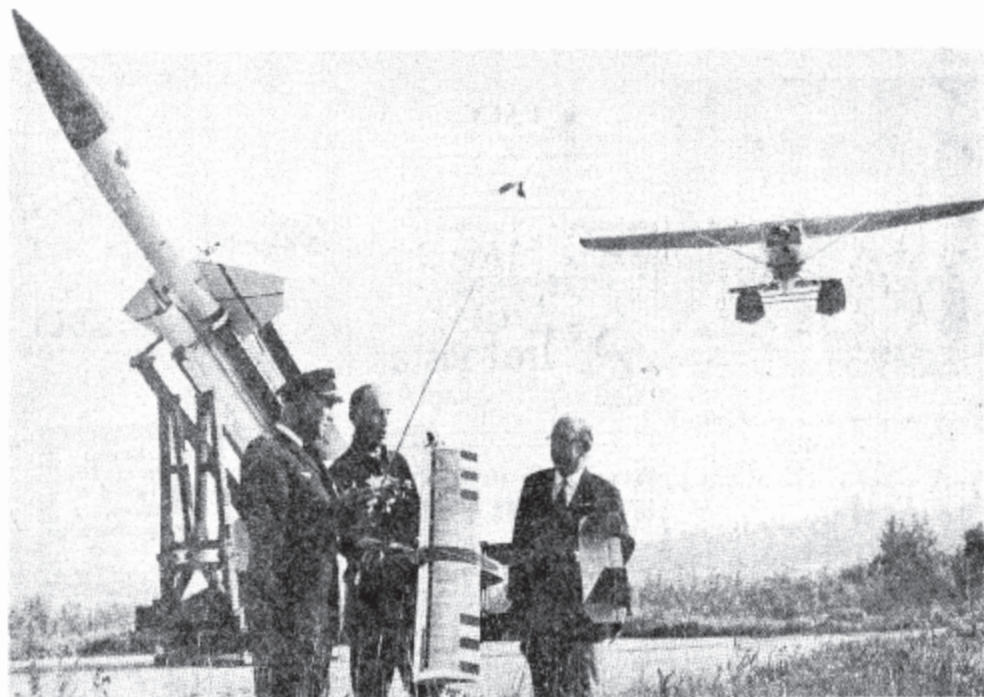
Eftersom flyttningshotet vid denna tid vilade över F 2, var det nog ett klokt drag att låta någon från kommunen leda flygklubbsverksamheten. Med största sannolikhet skulle det bli Täby kommun, som blev markägare sedan F 2 lämnat platsen. Då kunde ändock den civila sjöflygverksamheten fortsätta – och det gör den ännu, 18 år efter starten.

Adressen till Täby Sjöflygklubb är idag Catalinavägen 9.

## Fram till den 30 juni 1974

Självklart påverkades stämningen bland de fast anställda på F 2 av diskussionerna om nedläggning och flyttning av skolor och verkstad. Flera sökte sig till andra, mer beständiga arbetsplatser. Det blev svårt att kontinuerligt hålla den tidigare så höga nivån på lärare och ingenjörer m.fl. När beslut äntligen fattats och information givits, personaldelegationer kommit och gått, tillsättningsnämnder tillsatts måste dock var och en fatta sitt eget beslut. Var skulle man tjänstgöra? På Tullinge dit huvuddelen av skolorna flyttade eller till andra

Raportage i  
"Norrort"



FIGO: BOLAND JÄNSSON  
Ett pontonfärsett skolplan från Täby sjöflygklubb med flygläraren Gunnar Degråno vid spårarna läggniffar över en Bloodhoundrobot på Hägernäs. Åskådare är ägarer Tyggso Sjölén, stöbtrofikledare Erik Jones och kommunalrådet Björn Stigstedt.

# Sjöflygarna återtar Hägernäs

förband? I Ursvik, dit televerksstaden skulle komma? Kruxet var kanske framförallt om man skulle flytta från Täby, där man efter väntan hade fått bostad och där övriga familjen hade arbete eller skolgång. Verkmästare *Ivan Geidner* berättar:

”Jag började som volontär på F 2 1940, var signalist i tre år. Sedan var jag över 12 år på F 12, kom tillbaka till F 2 1958 som elmästare. Då blev jag lärare på FRAS, senare på FTTS. Det var en bra tjänst, trivdes bra. Min familj och jag skaffade oss hus och tomt, rotade oss i Täby.

Jag var med som facklig representant och försökte kämpa för F 2:s bibehållande. När inte det gick, försökte jag vara lojal både mot flygvapnet och min familj, dvs tjänstgöra på F 18 i Tullinge, men bo kvar i Täby, ta besväret med resorna. Det blev sedermera inte så farligt eftersom mycket av den utbildning, jag ledde, var förlagd till olika bemannade stationer i östra Mellan-Sverige. Det kändes ändå ganska skönt när man gick i pension. Då kunde man ägna sig åt Täby sändaramatörer – och komma tillbaka till F 2, klubben har lokaler i gamla vakten.”

Kårchefen, överste *Trygve Sjölin*, fick erbjudande att fullgöra sin sista tjänstgöringstid före pensionering utomlands. Han var chef för den svenska delen av övervakningskommissionen i Korea från den 9 mars till den 30 september 1970. Under tiden hade han generalmajors grad. På F 2 inträdde överstelöjtnant *Arne Persson* som tjänsteförrättande chef för Kungl Roslagens Flygkår.

Verksamheten bedrevs liksom tidigare. Uppgifterna måste fullföljas. År 1971 blev såtillvida ett märkligt år som en del av det svenska försvarets befäl drabbades av lockout (!) i samband med löneförhandlingar. På F 2 var man fackligt intresserad, den år 1971 nyutnämnde chefen var ordförande i Svenska Officersförbundet.

Överste *Klas Normelius* tillträdde som kårchef den 1 april 1971. Han hade tidigare deltagit i de utredningar inom Flygstaben, som låg till grund för skolomflyttningen. Han var designerad att senare bli chef för nya F 18. I en tidningsintervju sa han:

”Känsломässigt håller jag med alla gamla F 2:are, som vill ha kvar arbetsplatsen. Men förståndsmässigt ser jag avvecklingen av F 2 som ett nödvändigt beslut. Kostnaderna för flygvapnets administration måste skäras ner. Skall man behålla en flottilj av tre år det naturligt att man behåller den flottilj, där det finns ett flygfält.”

Organisationsfrågor och flyttningsförberedelser tog mycken tid. F 2:s personal fick chansen att bekanta sig med sina blivande tjänstgöringsplatser. I Botkyrka ordnades bostadsförmedling och lägenhetsvisningar. En särskild tillsättningsnämnd med bl a representanter för F 2, F 8 och F 18 lyckades besätta de c:a 400 befattningar, som den nya organisationen behövde. Ett 90-tal anställda blev ”över”, en del



*Arne Persson*



Klas Normelius

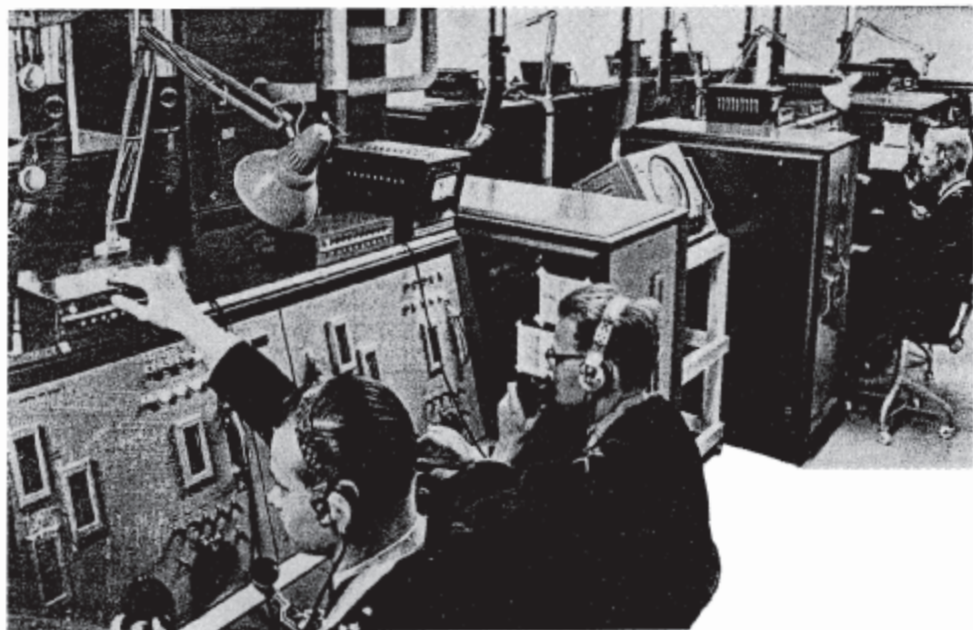
blev pensionerade, en del blev omplacerade till bl a kommunen, en del fick avgångsersättning.

"F 2 är i alla fall Flygvapnets vackraste arbetsplats!" var det många som yttrade, när de började ta farväl. De såg och beundrade kanske mer än tidigare den fina utsikten över Värtan. Men avvecklingen gick obönhörligt vidare. Tidtabellsenliga transporter ordnades F 2 – F 18 – F 2. Överstelöjtnanterna *P Silfverberg* och *S Erlandsson* fick rycka in som ställföreträdare, då kårchefen allt mer måste ägna sig åt F 18.

"Kårens Dag" genomfördes för sista gången den 8 juni 1974. Överstelöjtnanterna *H Hjelte*, *R Ericsson* och *B Alfson* samt stabstrafikledare *K G Printz* visade upp sina skolor. Mycket folk kom, flera av de gamla cheferna, många med en tår i ögonvrån. Bland flyginlagen märktes särskilt Täby Sjöflygklubb. Dagen avslutades med att alla deltagare gemensamt marscherade ut genom vaken med musikkåren i täten.

Kungl Roslagens Flygkårs fana troppades för sista gången i parad den 28 juni 1974. Kårens kvarvarande styrka deltog och fanförare var kapten *Åkergren* och fänrik *Östling*.

Den 30 juni 1974 halades örlogsflaggan för sista gången på Hägernäs. Viken, där ledungsskeppen för 1.000 år sedan löpte ut och där marinflyget under 1900-talets ofärdstider var baserat, ligger nu öde.



Den stora övningsanläggningen (ekosimulatorn) monterades ned och såldes som skrot. Den hade blivit omodern.





*30 juni 1974*

## Militär utflyttning och civil inflyttning

Den regionala telematerielverkstaden (TV2) kunde inte flyttas till Ursvik förrän på hösten 1974. Dess flyttlass blev sålunda de sista. Det blev många lass. Verkstaden hade mer än 150 anställda. Utrustningen var omfattande för att kunna svara för teleunderhåll inom en hel luftförsvarssektor. I den nya organisationen blev verkstaden en del av Teleservicebas Mitt. Det innebar vissa rationaliseringar och personalminskningar. De flesta kunde klaras genom sk naturlig avgång.

Efter 55 års nyttjande av mark och anläggningar i Hägernäs var det mycket som behövdes städas. Det gällde också de många handlingar, som fanns på expeditioner och kontor. Somliga akter måste bevaras, arkiveras, andra kunde kanske brännas. Det var ett grannlagat arbete som tog lång tid. Överstelöjtnant *Arvid Norman*, som efter pensionering svarade för denna uppgift berättar:

”Det tog nästan två och ett halvt år att dela upp alla handlingar. Nu kan de värdefullaste studeras i Krigsarkivet. – Det var intressant att tjänstgöra vid F 2 sista året. Skicklig ledning, förvånansvärt god anda med hänsyn till förändringar och nedskärningar. Fin stil. Trevligt på mässar.”

Den siste kaptenen på F 2-skutan blev *Eric Tendler*. Som platschef på området de sista tre månaderna fram till 1 oktober 1974 svarade han för att anläggningarna iordningsställdes så att de kunde överlämnas till Byggnadsstyrelsen. Till förfogande hade han bl a 25 man med befäl och fordon. Han berättar:

”När jag 1947 började på F 2 som sergeant kunde jag väl aldrig ana att jag som kapten 27 år senare skulle vara den som definitivt slog sista spiken i 'F 2-kistan'.

De delar av övningsanläggningarna, som kasserats, blev försålda till en skrothandlare från Kristinehamn. Han kom och hämtade dem. Användbara kontorsmöbler, möbler, skåp, sängar m m levererades till överskotts försäljningen i Solna, de trasiga brändes upp. Alla yttre övningsanläggningar, exempelvis värn, fylldes igen.

Den 30 september – en gråmulen dag – hade jag löst min uppgift, stod vid kasern 8 och väntade. Kl 1000 kom en byrådirektör med delegation från Byggnadsstyrelsen och överlämningen kunde börja. Allt efter varje lokal besiktigats, lästes den och nycklarna överlämnades. Sista lokalen var kasernvakten som då intagits av ett vaktbolag. Delegationen tackade, klev in i sina bilar och försvann.

F 2 hade definitivt slutat som förband och blivit historia.”

De, som först anmälde intresse för lokaliteter, var Operan och Dramaten. De behövde de stora hangarerna för sina kulisser och verkstaden för ateljéer. Kanslihus, skolbyggnader, kaserner och ekonomibyggnad lämpade sig väl för fortsatt utbildningsverksamhet. De kom att nyttjas av AMU (Arbetsmarknadsutbildning).

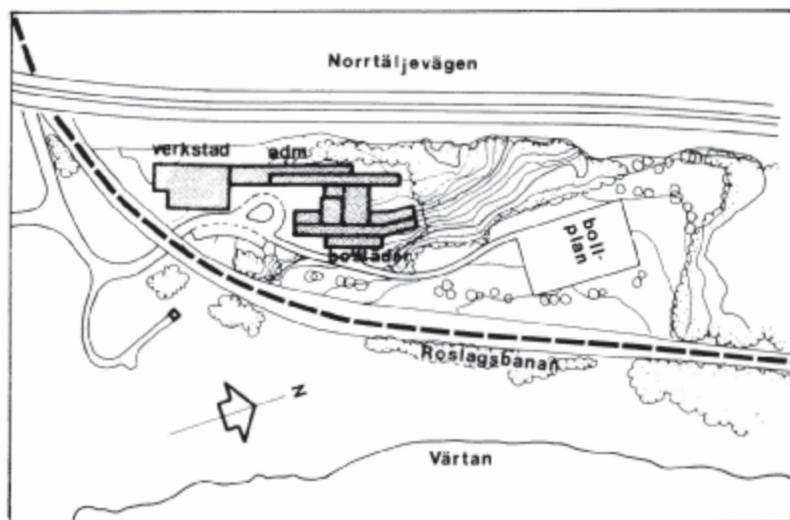
Täby kommun var mest intresserad för marken, idrottsanläggningarna och mässlokalerna. Sedan överenskommelse skett med Byggnadsstyrelsen blev det möjligt för Täby att bebygga den västligaste delen med flerfamiljshus, anordna ett stort friluftsbad, förbättra bollplanerna så de blev Hägernäs Idrottsplats, tillgodose föreningar med lokaler, inreda en kvarters- och friluftsgård och en festlokal.

## Återanpassning

Den gamla Hägernäs gård, som Täby kommun ägt sedan 1954, drabbades av en eldsvåda 1979. Tyvärr innebrändes därvid *Alvar Gustafsson*. Nästkommande år revs hela gården. Den brukbara åkermarken överfördes till Rönninge. Den tidigare ladugårdsbacken fick AMU Täby disponera för att göra körgård till sin trafikskola. Området strax norr därom, mellan motorväg och järnväg, kom att användas för helt andra ändamål.

Under 1970-talet fattade riksdagen beslut om reformer på kriminalvårdens område. Sådana intagna, som hade högst ett år kvar till frigivning, borde placeras på lokalanstalter med plats för högst 40, både män och kvinnor. Under vistelsen där skulle den dömde i görligaste mån anpassas till utanförliggande samhälle, ävenså genom sk frigång (permissioner) ordna sina sociala förhållanden.

En sådan anstalt byggdes i Hägernäs och blev färdig 1984. Den består av låga i terrängen trappvis förlagda byggnader. Närmast motorvägen ligger verkstad och administration, mot järnvägen och med sjöutsikt ligger bostäderna. Till området hör också en stor bollplan. Vid invigningen sa anstaltsdirektör *Svenne Wallström* i en tidningsintervju:



Lokalanstaltens läge mellan motorväg och järnväg. (Ur *Täbyspegl*en)

# Återanpassning i Hägernäs

Redan några dagar efter invigningen i augusti anlände de första internerna till fängelsot i Täby.

Som mest skall 42 intagna här förhoppningsvis återanpassas till ett normalt liv utanför murarna, eller snarare stängslet, som omger anstalten.

Gemensamt för internerna är att de antingen är dömda till korta straff, högst ett år, eller har högst så mycket kvar att avtjäna.

Anstalten ligger alldeles vid Röslagsbanan på gamla F2 i Hägernäs. Den består av tre delar; huvudbyggnad i två plan, en terrasserad bostadsdel i fyra plan och en verkstadsdel i markplan. Allt till en kostnad av 32 miljoner kronor.

Alla intagna här, liksom på övriga anstalter i Sverige, arbetsplikt. Det innebär 40 timmars arbetsvecka i verkstaden eller på skolenheten.

## Lagar frukost

Man bor i enkelrum i grupper om fem och delar TV-rum och ett litet kök.

— Alla får laga sin egen frukost, berättar anstaltsdirektören Svenne Wallström när Täby Spegeln hälsar på före invigningen.

Det sjuder av aktivitet. Nästan alla av de 38 personer som skall arbeta här finns på plats. Några stödar medan andra bär in och monterar inredning.

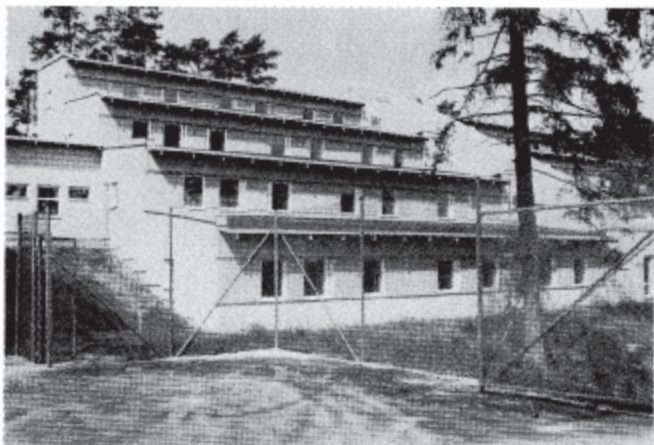
## Även kvinnor

— Vi kommer även att ta emot kvinnor här, men på egen avdelning åtskild från männen.

Svenne Wallström är medveten om att placeringen av ett fängelse i en tätort brukar skapa oro bland många människor.

— Mer täbyborna kan var lugna. De som kommer att vara intagna här är inte kända för några våldsbegrepp.

— Om det kan vara till någon extra tröst kan jag också berätta att rymningar sällan



Den 1 augusti invigdes kriminalvårdsanstalten i Hägernäs. 32 miljoner kronor har den kostat.

medför några brott i närheten av anstalten.

## Avvikare flyttas

Fängelset är en sluten anstalt, men inte rymningssäker.

— Intagna som visar tendenser att vilja avvika flyttas till en riksanstalt, som exempelvis Kumla eller Österåker.

— Men som sagt, meningen är att bara välanpassade fångar ska vistas här, och flera av dem kommer säkert att arbeta och studera utanför anstalten.

— Visst kan tillvaron ytligt sett verka behaglig på den här typen av anstalt, med fina lokaler, härlig utsikt och möjlighet till arbete och studier utanför området. Men man ska komma ihåg att dom som tillbringar sin tid här är berövade det som är viktigast för oss alla, friheten.



De 42 internerna bor i grupper om fem. Delar på pentry och TV-rum.

## Bakgrund

Riksdagen fattade 1973 ett principbeslut gällande utformningen av kriminalvården i Sverige. Beslutet innebär att anstaltsvården i framtiden skulle knytas närmare befintliga organ som är viktiga för de intagnas rehabilitering.

Planen reviderades 1979 och innebär i praktiken att ett 30-tal lokalanstalter skall byggas runt om i landet. Detta innebär att den som döms till fängelse kan placeras nära sin hemort för att kunna upprätthålla och på sått hålla kontakten med familj, skyddskonsulent, arbetsplats och skolor.

Möjligheterna till att återvända till samhället efter avtjänat straff skulle väsentligt förbättras.

Den nya planen för kriminalvården anger tydligt att stor vikt skall läggas vid återanpassningen.



— Även om det är fint här får man inte glömma att de som bor här är berövade det viktigaste av allt — friheten, säger anstaltsdirektören, Svenne Wallström.

”- Meningen är att endast välanpassade fångar ska vistas här – den som visar tendenser att avvika flyttas till rixsanstalt.

- Visst kan tillvaron ytligt sett verka behaglig på den här typen av anstalt med fina lokaler, härlig utsikt och möjligheter till arbete och studier utanför området. Men man ska komma ihåg att dom som tillbringar sin tid här är berövade det, som är viktigast för oss alla, friheten.”

*Hägern häckar  
på Tornön  
(foto Gustav  
Hansson)*



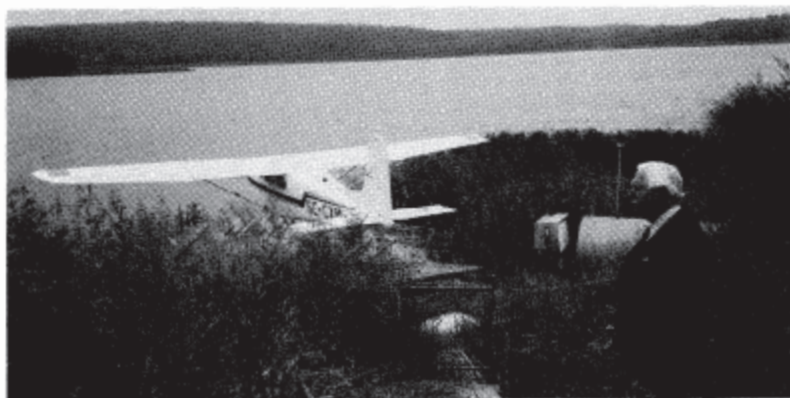
# HÄGERNÄSPROMENAD HÖSTEN 1987

En vacker höstdag åker vi till "Gamla F 2". Innan vi kommer till tornet, där vakten låg, ser vi norr om vägen Hägernäs idrottsplats med livlig aktivitet, både boll- och ishockeyträning. Åt andra hållet, söderut, ligger en stor nybyggd tennishall och intill den går Flygkårvägen upp till ett nytt stort bostadsområde, byggt på västligaste delen av F 2:s gamla mark. En av de boende där berättar:

"Vi trivs bra här, ljusa öppna lägenheter, många med underbar utsikt. Från ettor upp till fyror. Här bor en blandning av unga och äldre, kanske mest unga eftersom man satsat på mindre lägenheter. Husen har vackra lägen i naturen, byggda 1984-1985, sammanlagt 282 lägenheter, stora tvättstugor i källarvåningarna. Daghem och kvartersgård har vi också. Tyvärr dåligt med affärer och kommunikationer."

Vi ställer bilen vid vakten. Det finns inte längre någon grind, men vi vill promenera. Ja, det finns ingen vakt heller, lokalerna används av föreningar. För fem år sedan var det mycket aktivt här. Föreningen "Üng-gammal" vävde och sydde, trädgårdsodlade och lekte, ordnade kurser med stor entusiasm. Men, men . . ., det blev mest de gamla som "höll i gång". I dag är det lugnt. Täby sändaramatörer, som har inhyst sig här, talar lågmält i radio.

Det är desto livligare vid den intilliggande fd kasernen (8). Här pågår arbetsmarknadsutbildning. Många elever är invandrare, talar



*Trygve Sjölin konstaterar att det alltjämt finns sjöflyg i Hägernäs*

med både ord och gester. Vi följer huvudvägen, Sjöflygvägen, och ser söderut mot ängsmarken. *Trygve Sjölin* berättar:

”I början av 1940-talet, då radiostationen låg här, hade vi hög intensitet på verksamheten. Mycket trafik med egna enheter och ivrigt lyssnande på andras. Man kunde snappa upp värdefulla upplysningar om läget ute i Östersjön. Då var det spännande att vara signalofficer.”

Vi fortsätter mot den vita byggnad, som var vaktlokal vid 1940-talets början och som senare blev bibliotek. Det var här ett flygplan störtade 1941 och en flygsoldat brändes till döds. Vi tar av till höger, mot Värtan, passerar en stor parkeringsplats, förr garageförmannens tummelplats, nu avsedd för sommarbadande. Nedanförligger en rymlig badplats med sandstrand och härligt solläge. Och utanför ligger Tornön.

## Tornön – en törnrosaborg?

Ända sedan medeltiden har Tornön tillhört Hägernäs, förr var den sannolikt mest besökt i samband med jakt eller fiske. Under den militära perioden ingick den i det område, som var fridlyst och

*Segling på Värtan nu liksom på F2-tiden (foto Gustav Hansson)*





*Vattentornet från 1929 står ännu kvar*

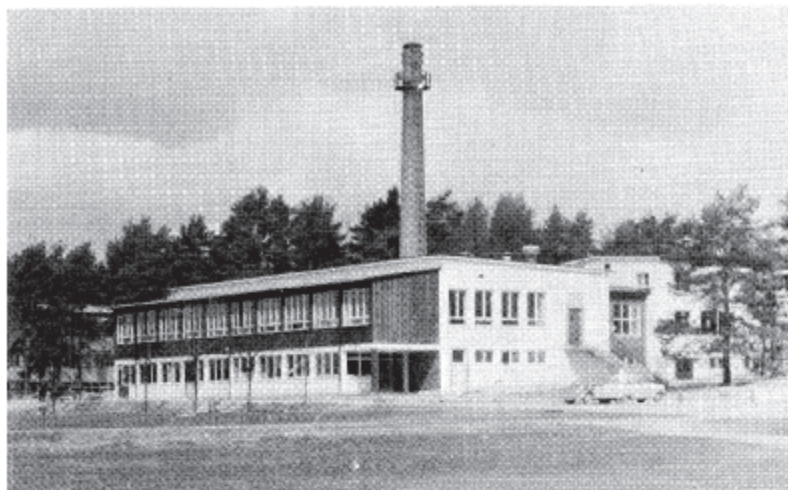
dit allmänheten inte fick tillträde. Det hade sina fördelar. Det blev en ö med unik vegetation och rikt fågelliv. Täbyfotografen *Gustav Hansson* berättar (i sin bok *Natur i Täby*, 1986):

”En törnrosaborg som vilar i en glömd skönhet. Så känns det nästan när vi tränger fram emot nästan manshöga blomsnår på den sydöstra sidan av Tornön. Törnrosor och olika örter, som de första dagarna i juli prunkar i sin vackraste högsommarfärgning, men också täta snår av slån, buskar och trädslå, som växer igen alltmer ogenomträngligt.

Ett par hägrar, som sitter högt upp i ett torrträd lyfter litet tveksamt, när vi kommer i närheten. De fiskar ofta på de långgrundna stränderna av Stora Värtan och sitter nu med god utsikt åt alla håll och smälter maten.”

På Tornön häckar även den sällsynta snatteranden. Stundom blir det mänskliga besök också. Landstigning är ju inte längre förbju-





*Kök och matsal har blivit restaurangskola*

den. Fritidskontoret har bl a gjort försök med "vildmarksläger", där ungdomar under ledning fått feriearbete, ordna vindskydd m m, paddla kanot och förhoppningsvis ha meningsfull fritid. Några tyckte dock att det var väldigt tyst där.

Länsstyrelsens naturvårdsenhet har åsatt Tornön högt skyddsvärde de bl a med hänsyn till beståndet av simänder. Det finns all anledning att vi alla hjälper till att skydda denna ö och dess natur.

## Plats för fest och idogt arbete

Från badplatsen går vi till Sjövillan, dvs den gamla officersmässen, nu restaurerad och i ett tilltalande skick såväl ut- som invändigt. På somrarna kan de badande tillhandla sig glass och kaffe m m här. Lokalerna är annars som gjorda för att ha konferenser eller fester i, en underbar sjöutsikt. Familjen Henry, Majvor, Jan och Kent Hedberg tar hand om gäster och ordnar fester. *Henry Hedberg* berättar:

"Jag kom till Täby 1957, har varit med mycket i Viggbyholms IK, som hade fint samarbete med F 2. Känner varmt för gamla "flyget". Min familj och jag hade tidigare restaurang i Flygvillan (fd underofficersmässen). Här i Sjövillan har vi bättre utrymme och skönare miljö för fina fester."

Ja, vi tror honom. Strax ovanför Sjövillan har vi det gamla gymnastikhuset, alltjämt välanvänt för sitt ändamål. Ännu högre upp i skogsbacken står vattentornet av trä och personalavdelningsbaracken och så kvar. Mest imponerande byggnad är annars kanslihuset med sin fina sjöutsikt. Det används i dag, liksom förr, till kontor och lekionsrum. Utbildningschefen för AMU Täby, *John Leesi*, sitter i chefsrummet och runt honom arbetas energiskt för att hjälpa svenskar och invandrare med kompletterande vuxenutbildning.

Intill planen framför kanslihusets sjöside står minnesstenen med sin guldinskriftion. Många ceremonier har ägt rum här, "Krigsmans erinran" t ex. Vi kan dock inte förlora oss i minnen. Vi fortsätter förbi den raserade tennisplanen och den allra äldsta trähangaren, där man hade kök när "Freja" var på varv, och går till bryggan, utanför vilken logementsfartyget var förtöjt. Bryggan ser skamfilad ut. Vi vänder, ser förstrött på gamla värmecentralen, går bakom stora betonghangaren till skolbyggnaden. Där möter vi Åke Vret-hem, informationschef AMU. Han berättar:

"Här har vi lektionsrum och i den stora tillbyggnaden två verkstadslokaler med modernaste utrustning. Kurser pågår ständigt. Efter att ha fått exempelvis bilmekanikerutbildning, kan de flesta få arbete. Vi har många andra utbildningsgrenar. De som märks mest är kanske trafikskolan och restaurangskolan. Får jag förresten bjuda på en Hägernäs-bakad tårta?"

Utbildningen måste vara god, åtminstone av tårtan att döma. Vi går tillbaka till den stora hangaren. Den disponeras av Dramaten för kulisser och rekvisita. Mellan betongplattorna utanför hangarens sjöside gror gräset, intill stranden har Täby Sjöflygklubb sin lilla bas. En Cessna ligger inne.

I nästa hangar (kallad 82) har Operan sitt kulissförråd, här hänger stora sjök avsedda för Aida, Rigoletto m fl. Den fd flottiljverkstaden norr om hangaren är numera kraftigt tillbyggd för att inrymma Operans och Dramatens verkstäder. Det är faktiskt intressant att se hur man principiellt använder lokalerna på samma sätt som förr. Då var det flygplan, som skulle monteras med delar från omkringliggan-



Hangar 82 är Operans kulissförråd, ny atelje i bakgrunden

de småverkstäder, snickeri, måleri, sadelmakeri o s v. I dag är det en scenbild som byggs upp med hjälp av snickare, målare etc. Operans ateljéchef, *Leif Age*, berättar:

”Omkring två år före en premiär kommer de första skisserna hit, så småningom görs scenbilderna i modell. När de är godkända gör vi dem i naturlig storlek. Det behövs stora ytor, mycken fantasi och stor yrkeskunskap.”

Sedan vi beundrat hantverkarnas skicklighet tar vi oss förbi de äldsta kasernerna, 21 och 22, de verkar vara förråd, och går till matsalen. Den är omgjord till restaurangskola, mycket modern. Gamla marketenteriet och förra underofficersmässen används för ungdomsverksamhet. Vi hinner inte gå till Flygbacken, där fortfarande några gamla F 2:are bor. Vi måste titta in på gamla ”sjukan” och kasern 24. *Egon Olsson* berättar några minnen:

”Jag minns när doktor Ericsson och förman Stüff härjade här för 40 år sedan. Då var magnecyl och värmelampa den stående medicinen. Vi bodde då i kasern 24, 24 man i varje logement. Vi hade som befäl kapten Clifford och fanjunkare Littianien, furirerna Zerpe, Runtzell och Broden. Ibland gick vi omvägar för att slippa möta dem.”



Vid norra grinden är vakturen förfallen



*Här låg en gång Hägernäs gård, ett litet industriområde i förgrunden, lokalanstalt i bakgrunden.*

Kasern 24 ser nu ut att vara arkiv. Vi går vidare mot Hägernäs gård, ser på resterna av gamla vaktbaracken, stannar i backen. Vi ser ingen gård, det finns ingen, bara lastbilar i en körgård och kontor. Inte ens ladan, där halmmadrasserna förr skulle stoppas, finns kvar. Med raska steg förflyttar vi oss till F 2:s gamla järnvägsanhalt.

## Det nya Hägernäs

När vi kommer fram till anhalten (genom att gå under motorvägen) upptäcker vi att det inte finns någon anhalt längre. Den är flyttad 600 m längre västerut. För länge sedan flyttade man bort banvaktsstuga och svinggård, som fanns här förr. Det är så mycket som flyttas, så vi tar och förflyttar oss upp mot Hägernässtaden. Flygstigen går dit.

Den nya anhalten ser stadig ut, den är omsedd för att kunna ta emot de nya tågen 1988. På andra sidan järnvägen går stigen till Rönninge by och intill stigen ligger ett kolonilottsområde. Vi vandrar emellertid åt andra hållet, uppför Radarvägen. Vid nummer 18 träffar vi bekanta, som talar om att deras hus är nyrenoverat och deras utsikt fantastisk. Vid nummer 45 får vi sällskap med glada pensionärer från Vingen och glada barn från skola och barnstuga. I





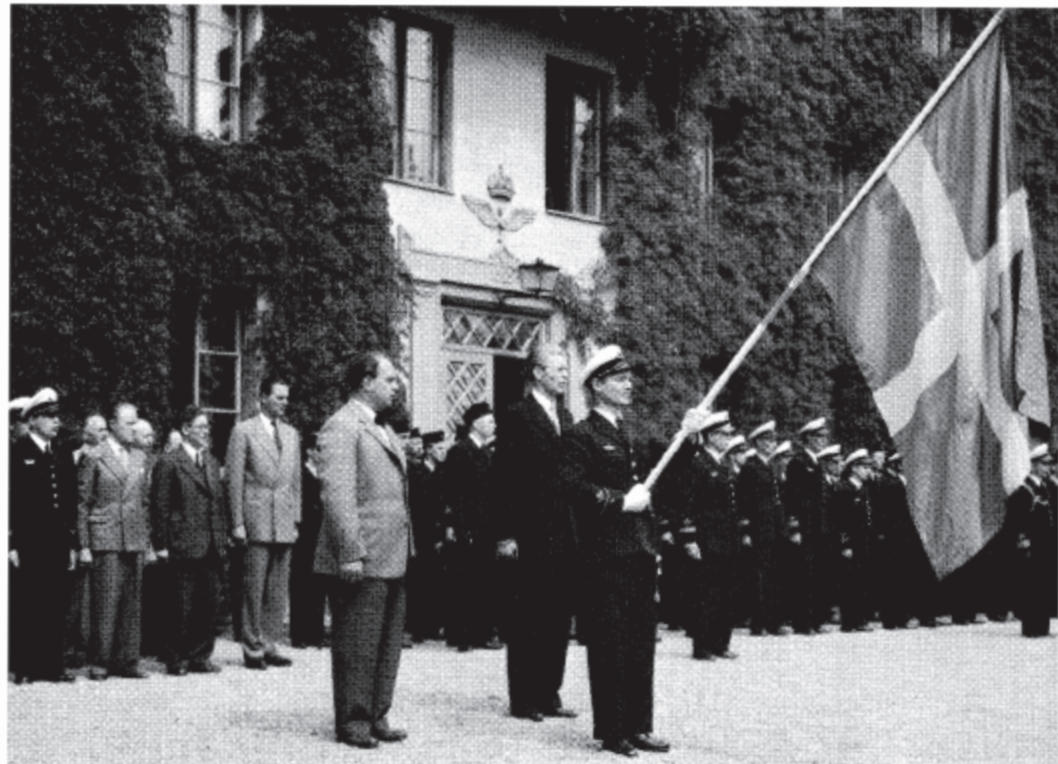
*(Foton Olle Strandberg)*

Hägernäs Centrum tycks kanske inte köplusten vara så stor, men det är ju också mitt på dagen. Några av hägernäsarna här är emellertid oroliga: Hoppas vi får behålla post och bibliotek!

Vår vandring närmar sig sitt slut. De höga husen vid Radarvägen avlöses av lägre vid Hägernäsvägen. Intill bensinstationen står den tillfälliga "potatisbilen" med en skara kunder. De hälsar glatt. Deras avskedsord klingar i våra öron:

**"Vi trivs i Hägernäs"**





*F 2 Kamratförening med sin fana*

## F 2 KAMRATFÖRENING

För att vårda minnena från F 2 och arrangera sammankomster för intresserad personal, som tjänstgjort vid förbandet, finns F 2:s kamratförening. Den bildades 1944 och bland ordförandena märks överste H Enell, kyrkoherde H Ferenius, byggmästare V Melin, avdelningschef E Andersson, direktör K G Larsson och kapten G Pettersson.

Föreningen fick sin fana ur H M Konungens hand 1954. Under de första åren utgav föreningen tidningen "Marinflygaren". I dag får medlemmarna kortare meddelanden om föreningens begivenheter.

Kamratföreningen avhåller sitt årsmöte i slutet av maj. Då sker samling vid minnesstenen, som rests till minne av omkomna kamrater. Den står alltjämt framför det forna kanslihuset. Vid en enkel ceremoni hedras de bortgångna och kransar nedlägges. På minnesstenen har anbringats en kopparplåt med inskriften "Restes av F 2 vårdas av F 2 kamratförening". Alla f d F 2:are är välkomna som medlemmar i F 2 Kamratförening. Adressen är: "F 2 Kamratförening, c/o Nylow, Milstensvägen 6, 183 38 Täby".



## En bra flygsoldat, en god kamrat

Eric Holger Andersson inkallades som så många andra till beredskapstjänst. Han intresserade sig tidigt för personalvårdsarbete. Under ungdomsåren, han var född 1904, hade han varit montör och filare i Kristinehamn, under fritid mycket verksam i ABF. Efter att ha varit tillfälligt stadsbibliotekarie i sin hemstad kom han till Stockholm och Bonniers förlag 1939. Han blev F 2:s förste flottiljassistent och lade ned ett intensivt arbete för bildningsverksamheten vid flottiljens depå i Hägernäs.

Eric Anderson byggde upp förbandets bibliotek, som till en början var mycket blygsamt, inrymt i ett kanslihusrum, till en centralpunkt för många F 2:are. Biblioteket inrymdes i skolbyggnadens nya lokaler och fick ett stort sortiment. Sedermera överfördes det till gamla kasernvakterna tillsammans med övrig personalvårdsverksamhet. Enligt Förvarsstabens bildningsråd var F 2:s bibliotek ett föredöme.

Eric Andersson fortsatte senare sitt arbete på Bonniers, men lämnade inte kamratkretsen på F 2. Han blev Kamratföreningens ordförande under 10 år. Han skänkte många gåvor och stipendier till F 2:s olika skolor och många priser till olika tävlingar vid F 2 i Hägernäs.

Eric Andersson avled i Kristinehamn 1978.

Vi hedrar hans minne.

*Kapten E Tendler, direktör K G Larsson, överste T Sjölin, trumpetare Siv Mohell och kyrkoherde G Appeltoft vid minnesstenen*





## **PS till Förord**

Det har gått tjugo år drygt sedan första trycket och det är klart att tiden inte stått stilla i Hägernäs under den tiden heller.

Marken ägdes ju av staten och det var svårt att bestämma vad man ville ha den till. Täby kommun ville köpa, men det var först 2001 man kom överens. Och då med JM AB som fick rätten att bygga bostadsrätter och kontorshus i Hägernäs Strand. Det är naturligt för oss i hembygdsföreningen att vi tar med det skeendet i ett nytryck.

Tack till Täby kommun, till Linda Leppänen (JM AB) och till fotograf Svante Ahlsén (boende i området) som bidragit med text och bild till ”Hägernäs Strand – ett nytt bostadsområde”.

Täby i november 2008-11-19

Lothar Lammertz

Ordf Täby Hembygdsförening



*Catalinatorget invigs 2007 av kommunalrådet Filippa Reinfeldt och JM:s projektledare Bo Jacobsson. Vid torget finns butiker, café och restaurang med havsutsikt. Ja, man kan till och med lägga till vid restaurangbryggan.*



*Mellan vattnet och husen finns en vacker promenad. Den sträcker sig faktiskt ända till Näsbypark – 6 km nästan hela tiden utmed stranden – Strandpromenaden!*



2001 förvärvade JM AB mark i Södra Hägernäs av Täby kommun och Vasakronan AB. Enligt avtal med Täby kommun erhöll JM AB rätt att bygga ca 600 bostadsrättslägenheter och ca 20 000 kvm kontorsyta. I avtalet ingick också en mängd exploateringsarbeten, bland annat iordningställande av en strandpromenad, bryggor, vägar och torg i området samt flyttning av tennis-hall och byggnation av gång- och cykelbro över E18, ishockeyrink och grusbollplan. År 2005 köpte man ytterligare mark inom området av Vasakronan och erhöll därmed rätten att bygga ytterligare ca 200 bostadsrätts lägenheter.



Det nya bostadsområdet kallas för Hägernäs Strand vilket markerar att detta är ett nytt och vattennära bostadsområde i Täby. Husen är ritade av olika arkitekter för att skapa variation, men det finns även gemensamma detaljer som skapar en helhets känsla i området. Putsade fasader i ljusa kulörer, inslag av träpanel och plåttak är exempel på detta.

/Linda Leppänen, JM AB



*Områdets historia visas genom att man behållit kulturmärkta byggnader och gjort om till något användbart – här en av hangarerna. Förr härbärgerades flygplanen här, numera bilar i två plan.*

*En flygbåtsklubb ser till att traditionen bevaras och ett minnesmärke påminner om dem som fick ge sitt liv i flygets början.*





*En bryggförening har hand om bryggor och båtplatser. Längst ut på udden stoltserar ett konstverk av Veikko Käreänen "Upp i vind" som för tankarna till segling.*





*Ett bad och en idrottsanläggning är närmaste grannar i Hägernäsviken och en vacker strandpromenad som sagt...*



# Täby Hembygdsförenings skriftserie.

- No1  
Runristningar i Täby Köping 1955.  
72 sidor  
*Slut på förlaget*
- No2  
På Roslagens tröskel, Täby, Danderyd,  
Vallentuna, Angarn. 1956. 42 sidor  
*Slut på förlaget*
- No3  
Beskrifning öfver Täby 1813  
(av Claes Justelius) 1957. 40 sidor  
*Slut på förlaget*
- No4  
Täby genom tiderna 1. 1959. 38 sidor.  
*Slut på förlaget*
- No5  
Täby i konsten Redaktör: S.E. Vingedal  
1960. 23 sidor  
Redaktionskommitté: H.O. Ferenius - Ruth  
Rodebäck - S.E. Vingedal  
*Slut på förlaget*
- No6  
Täby genom tiderna 2. 1963. 42 sidor.  
*Slut på förlaget*
- No7  
Täby på 1700-talet 1965. 67 sidor
- No8  
Täby Hembygdsförening 1942-1967.  
1967. 74 sidor  
*Slut på förlaget*
- No9  
Beskrifning öfver Täby 1813, 1970.  
80 sidor.
- No10  
Runristningarna i Täby, 1971. 74 sidor.  
*Slut på förlaget*
- No11  
Näsby slott på Lamms tid. 1973. 89 sidor.  
*Slut på förlaget*
- No12  
Gårdar i Täby Gribbylund, 1975, 28 sidor  
*Slut på förlaget*
- No13  
Gårdar i Täby Karby gård, 1976, 48 sidor.  
*Slut på förlaget*
- No14  
Skålhamra gård, 1979, 71 sidor.
- No15  
Täby förr och nu, 1981, 128 sidor.  
*Slut på förlaget*
- No16  
Sevärt i Täby med en kort historik. 1982,  
128 sidor.  
*Slut på förlaget*
- No17  
Rönninge by, 1983, 128 sidor.  
Teckningar: Tord Tordmar, Lars-Åke  
Lindstedt och Stig Engström.
- No18  
Ytterby Roslags-Näsby skola och samhälle  
i Täby. 1984, 144 sidor  
*Slut på förlaget*
- No19  
Roslagsbanan och bygden, 1885-1985.  
1985, 192 sidor.



# F2–HÄGERNÄS



TÄBY HEMBYGDSFÖRENINGIS SKRIFTSERIE NR 21

ISBN 91-970413-1-9

- Stockholms läns hembygdsförbunds  
skriftserie No 10  
*Slut på förlaget*
- No20  
Från ledung till landstorm i Täby.  
1987, 96 sidor.
- No21  
F2-Hägernäs. 1987, 159 sidor.  
*Tredje upplaga 2008*
- No22  
Viggbyholm. 1988, 160 sidor.
- No23  
Vägnamnen i Täby. Jonas Ferenius.  
1990. 128 sidor.
- No24  
Täby Kyrkby. 1991, 158 sidor.
- No25  
Täby, Histoik, trakter, platser. 1993,  
161 sidor.
- No26  
Näsbypark. 1995, 156 sidor.
- No27  
Gribbylund och Löttinge. 1997,  
139 sidor.
- No28  
Täby förr och nu i bild. 1999,  
166 sidor.
- No29  
Fornminnen i Täby. 2002, 138 sidor.
- No30  
Runristningarna i Täby. 2004,  
85 sidor.
- No31  
Torp i Täby. 2006, 117 sidor.  
Foto: Täby Hembygd förenings arkiv.
- No32  
Visinge gård - ett torp i staden på  
landet i Täby nämnt 1534. 2007,  
112 sidor.
- No33  
Tecknade bilder ur Täbys historia.  
2008, 130 sidor.