



MARINFLYGAREN
ORGAN FÖR KUNGL. ROSLAGENS FLYGFLOTTILJS KAMRATFÖRENING **MAJ 2005**

HANSAN KLAR FÖR START IGEN



Foto: Mats Johansson

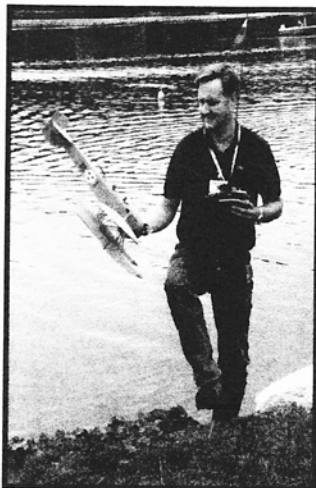


Omslags- bilden

Hansan klar för start igen, tyvärr inte en Hansa i naturlig storlek, utan en modell utvecklad av **MJD Models** (Mats Johansson) i Åkersberga. Modellen har en spännvidd på ca 1 m, den drivs med en el-motor och styrs via radiokontroll av roder och motor. Den startar och landar på vatten. Omslagsbilden är tagen under provflygning i vatten där Hansorna en gång kände sig väl hemma, nämligen utanför Tornön.

Hansan var ursprungligen en tysk flygplan-konstruktion med namnet Heinkel He5/s. Den tillverkades på licens i Sverige av *Svenska Aero AB* och *Centrala flygverkstaden i Västerås* för flygvapnets och i första hand F2:s räkning, att användas som sjösplaningsflygplan i samverkan med marinen. Den svenska beteckningen var S5 med tillägg av bokstäverna A-B för olika versioner. Det som skilde de olika versionerna från varandra var i första hand olika motoralternativ med varierande effekt. (450-675 hkr). Hansorna gjorde trogen tjänst på F2 under lång tid, från 1927 till 1945. Den sista Hansan lär då ha sänkts till botten utanför Tornön.

MJD Models har tagit fram byggsatser till flygande modeller med tidiga flygvapenplan som förebilder, nämligen: *SAAB Safir*, *B17*, *S17BS* och *J21*. Dessa modeller finns i byggsats. Priset är 1100-1200 kr. Vad gäller Hansan kommer endast ritnings-sats att finnas till försäljning. Hur man bygger modellen kommer att beskrivas i tidskriften *Allt om hobby*.



Konstruktören, *Mats Johansson*, efter en uppvisningsflygning över Brunnsvikens vatten

MJD Models
Mats Johansson
Kvarnkärsvägen 22
184 62 Åkersberga
070-531 35 31



Ansvarig utgivare

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

Redaktör

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

I Redaktionen

Carl-Axel Åkergren
Foto när inget annat anges:
Kurt Jörgne

INNEHÅLL

	Sida
"Hansan" flyger igen	2
Ordföranden har ordet. Kamrater som lämnat oss	3
"F2-Revyn"	4 - 5
Årsmötet. Jubileumsfirandet	6 . 8
30 år sedan F2 nedläggning	8 . 9
Båtutflykt. Novemberlunch	10
Flygdag på F17. Museiföreståndarkonferens/kamratföreningsträff	11
Några minnen från min tid på F2 under 40-talet	12 - 15
Med Catalinan till Svalbard	16 - 18
Detta kunde man läsa i första numret av Marinflygaren 1945	18 - 19
"Det som inte rivs .. det brinner ner"	20

ORDFÖRANDEN HAR ORDET



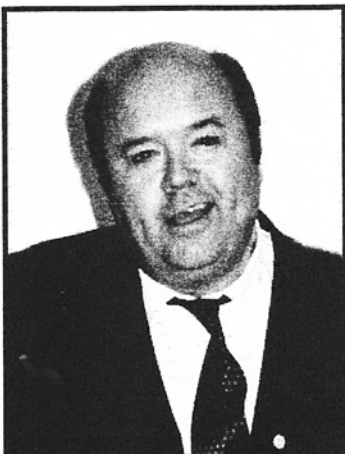
År 2004 var för vår förening ett mycket speciellt år. 60 år hade då gått sedan några framsynta män, efter många års beredskapstjänst, under kriget slutskede, beslutade sig för att bilda en kamratförening. Jag antar, att deras tanke med detta var, att det

goda kamratskap som beredskapstiden lagt grunden till skulle få förutsättningar att fortleva. Som jag ser det, har deras vision mer än väl gått i uppfyllelse.

Att hålla en kamratförening levande i 60 år är en lång tid, speciellt som föreningens förband varit nedlagt under halva den tiden. Det var ett av styrelsens uppsatta mål, att uppnå detta och att genomföra ett så innehållsrikt och värdigt 60-årsjubileum som föreningens ekonomi tillät. Jag tycker, att vi nådde det målet.

Vad beträffar ekonomin fick vi mycket god hjälp av vår medlem, *Ulf Larsson*, som erbjöd sig, att med hjälp av skådespelare, sångare och musiker i sin vänkrets sätta upp en improviserad "F2 Revy" på Tibbleteatern under våren 2004. Revyn, som samlade en publik på över 300, gav föreningen ett betydande och välkommet ekonomiskt tillskott, som helt kunde satsas på jubileumsfirandet. *Ulf Larsson* och övriga medverkande är värda ett stort tack.

Jubileumsfirandet inleddes med den traditionella samlingen vid minnesstenen. Denna gång var programmet utökat med sång av manskören *Strömkarlarna* samt två överflygningar av



Ulf Larsson Foto: Barbro Lennartsdotter

en DC-3:a med *Åke Jansson* vid spakarna. Det senare, med anledning av att bärgningen av DC-3:an just hade påbörjats.

Efter minnesstunden samlades över etthundra personer, inbjudna gäster och medlemmar, på hotell **Scandic** för jubileumsmiddag. Man kunde också ta del av en fotoutställning, som visade viktiga händelser 1944, det år som föreningen bildades.

Övriga aktiviteter under jubileumsåret: årsmöte, båtutflykt till Birka/Björkö samt novemberlunch på **Odd Fellow**— lokalen i Täby Kyrkby. Efter lunchen lämnade vår medlem *Torbjörn Armandsson* en orientering under rubriken, "Från flygvapen till internationella flygstridskrafter". Det fanns också möjlighet att ta del av en fotoutställning över flygarlegenden *Albin Ahrenberghs* liv.

Styrelsens mål, att hålla föreningen levande till dess 60-årsjubileum kunde firas, är uppnått. Trots att medelåldern i föreningen av naturliga skäl är hög och att detta medför en minskning av medlemsantalet, har vi genom tillskott av nya medlemmar lyckats hålla medlemsantalet ganska konstant (ca 320) de senaste åren. När dessutom medlemmarna ger sitt stöd och tydligen önskar föreningens fortbestånd, finns det som jag och styrelsen i övrigt ser det ingen anledning att inte gå vidare. Vi säger dock som idrottsmännen: "Vi tar ett år i taget"

Målsättningen är, att fullfölja åtagandet att vårda minnesstenen, ge ut ett nummer/år av tidningen **Nya Marinflygaren** samt anordna våra årliga sammankomster. Närmast i tiden ligger årsmöte med årsmiddag, till vilka det är min förhoppning, att få en god anslutning

William Sivebro.

Kamrater som lämnat oss

*Karl Cederlund
Lennart Hedlund
Evert Holgersson
Gunilla Olson
Bror Söderström
Evert Pousette*



Händelser under jubileumsåret 2004



Lördagen den 27 mars

Vid ett planeringsmöte inför jubileumsfirandet 2004 deltog vår medlem *Ulf Larsson*. För att stärka föreningens ekonomi inför firandet, erbjöd han sig, att med några vänner anordna en "F2 Revy" på Tibbleteatern i Täby. Vi i styrelsen ställde nog oss lite tveksamma till detta erbjudande, men det skulle bli verklighet.

Lördagen den 27 mars var så tiden inne. Annonsering i lokaltidningen, utdelning av reklamblad samt telefonkontakter hade använts för att sprida kännedom om revyn. Stor spänning rådde, skulle det bli någon publik?? Det blev en tillström-

ning över det förväntade, över 300, som erlade sin entré, 100 kr.

Så var det då dags att låta ridån gå upp. Klara att beträda scenen fanns då i kulisserna förutom *Ulf Larsson, Nina Lizell, Bert-Åke Warg, "Bosse" Parnevik, Jonny Lonn och Sten Carlsson*.

Samtliga ställde upp i stort sett utan ersättning, vilket givetvis i hög grad påverkade det netto föreningen kunde tillgodoräkna sig.

Medverkade gjorde också tre musiker och en ljud- och ljus tekniker. När det gällde avdelningen kläder, smink och rekvisita gjorde *Barbro Lennartsdotter* en ovärderlig insats. Bl a lyckades hon ordna gamla flygoveraller m m från Arboga.

Revyn, med underrubriken: "En nostalgisk tillbakablick i humorns luftrum", innehöll både gammalt och nytt, en del med anknytning till det 40-tal då Kamratföreningen bildades.

Av de täta och ljudliga applåderna att döma, blev det en föreställning, som publiken gav sin fulla uppskattning.

I pausen fanns det möjlighet att bese en fotoutställning, som belyste händelser i världen, i Sverige, i Flygvapnet samt på F2 år 1944.



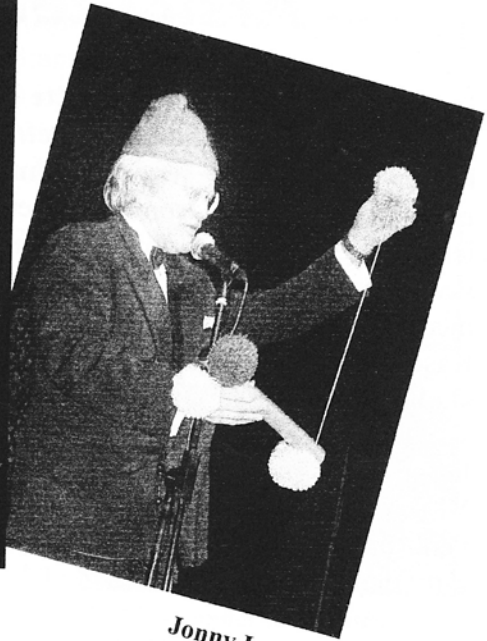
En del av den förväntansfulla publiken



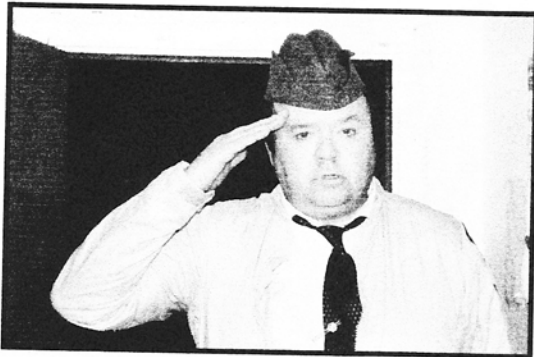
"Bosse" Parnevik



Ulf Larsson och Bert-Åke Warg



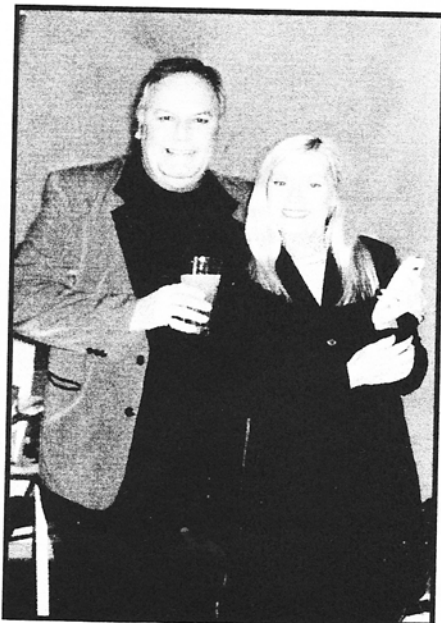
Jonny Lonn



"Men det gör detsamma för han är min soldat," Foto: Barbro Lennartsdotter



Jonny Lonn och Bert-Åke Warg klare för start. Foto: Barbro Lennartsdotter



Nina Jizell och Sten Karlsson
Foto: Barbro Lennartsdotter



Barbro Lennartsdotter

Årsmötet

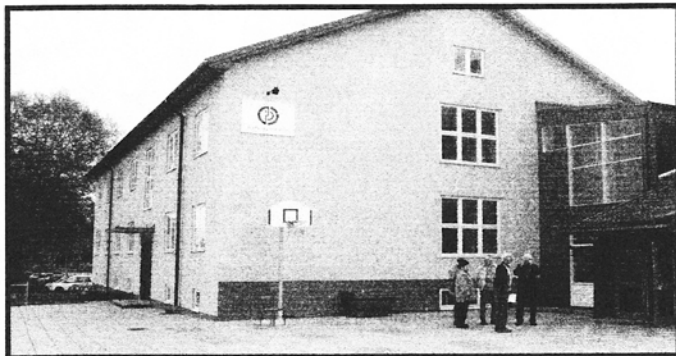
Föreningens 60:de årsmöte avhölls denna gång som en fristående aktivitet. Detta för att kunna renodla det senare kommande jubileumsfirandet. Mötet, som samlat ett 40-tal medlemmar, genomfördes lördagen den 15 maj, en vecka före jubileumsfirandet. Platsen var den numera om- och tillbyggda gamla kasern 8 på F2. Kasernen används numera av den sk **Kunskapskolan**. Genom välvilligt tillmötesgående från skolans chef, *Pia Almgren*, kunde vi använda skolans matsal för mötesförhandlingarna. Vi fick också en intressant orientering om skolans verksamhet, samt hur gamla Kasern 8 fått en uppgift i denna.

Att notera från mötesförhandlingarna.

- Den av revisorerna upplästa revisionsberättelsen hade inga anmärkningar, varför styrelsen kunde beviljas ansvarsfrihet, samt ges ett erkännande för gott arbete.
- Valen:
Kassören *Börje Chrona* och klubbmästaren *Kerstin Engström* omvaldes på två år, i övrigt omval.
- Beslutades om oförändrad årsavgift, 60 kr.
- På grund av att positiva omdömen inhämtats om *Kamratföreningarnas centralorganisation* beslutades, att föreningen skulle söka medlemskap,

Efter det att ordföranden, *William Sivebro*, tackat för visat intresse och förklarar sammanträdet avslutat, intogs en landgång och lättöl under fortsatt trevlig samvaro

Red



F d Kasern 8. Numera "Kunskapskolan"



Två trogna mötesdeltagare, Uno Littke och Eric Tendler

Jubileumsfirandet

Minnesceremoni

Firandet av Kamratföreningens 60-årsjubileum inleddes med traditionell samling vid minnesstenen lördagen den 22 maj kl 1630. Även denna gång kunde samlingen ske vid stens gamla plats, den planerade flyttningen till en plats närmare vattnet hade ännu inte genomförts. Mulet, grått och ganska kallt. Regn, som dock upphörde före samlingen. Trots detta en god avslutning.

Under samlingen kunde man lyssna till sång av maskören "*Strömkarlarna*" under ledning av *Bengt Bergéus*. Det var vacker och stämningsfull



Eric Tendler, William Sivebro och Paul Eriksson under minnesceremonin

sång bl a med anknytning till årstiden.

I sitt minnestal berörde ordföranden, *William Sivebro*, bl a bakgrunden till att **F2 Kamratförening** bildades, samt skälet till att minnesstenen restes samma år.

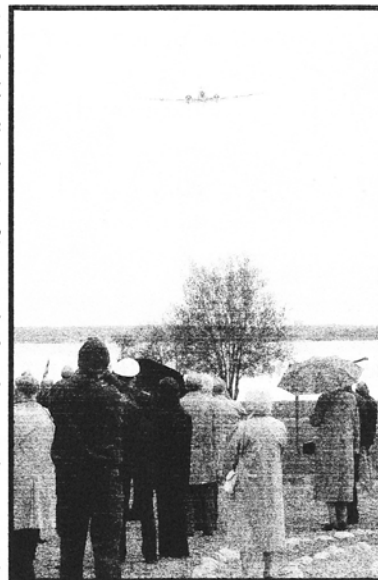
Han berättade också att någon, några dagar före samlingen, vid stenen placerat en växt, ett gravljus och en lapp med texten "**välkomna hem**".



Manskören "Strömkarlarna" under ledning av Bengt Bergus.

Detta med anledning av DC-3:ans bärgning och att identifiering av de båda tidigare F2-flygarna, *Alvar Ålmeberg* och *Gösta Blad*, skett.

Väl timat gjorde så en DC-3:a med *Åke Jonsson* vid spakarna två överflygningar med tända strålkastare



DC-3:an under inflygning.

Foto: Torbjörn Armandsson

I övrigt omfattade minnesstunden parentation över avlidna kamrater, diktläsning av *Paul Eriksson* samt nedläggning av en blomsteruppsats vid stenen. Därefter mera sång av "**Strömkarlarna**".

Jubileumsmiddagen

Kl 1800 samlades över 100 gäster till jubileumsmiddag i hotell



Börje Chrona, Sven Börje Lundh, Inga-Britt Lundh och Majvi Lindbergh "samlar" sig med välkomstdrinken.

Scandics foajé i Roslags Näsby. Medan välkomstdrinken serverades, bjöd *Alf-Ingvars* orkester på fin musik. Den kom också under kvällen att underhålla vid lämpliga tillfällen samt så småningom, att fresta till dans.



Alf-Ingvars orkester bjöd på uppskattad musik



William Sivebro håller sitt välkomsttal

Efter välkomstdrinken intogs platserna vid det festligt dukade bordet, med årets första Liljekonvaljer som väldoftande bordsdekorationer. Vid honnörbordet återfanns våra gäster, nämligen: I egenskap av chef för vår traditionsbevarare (F20), överste *Rafael Bengtsson* med hustru *Anne*, hedersmedlemmarna *Uno Littke* och *Stig Nylov* med respektive hustru *Birgitta* och *Sonia*, *Lily Axeldotter*, representanter för F8 och F18

Kamratföreningar, för F8 *Sune Blomqvist* och *Gertye Härje* och för F18 *Gunnar* och *Evy Söderberg*, särskilt inbjuden *Ulf Larsson*.

Efter "Könungens skål" och ordföranden *William Sivebros* välkomsttal fortskred middagen under trevlig stämning. *Rafael Bengtsson* och *Gunnar Söderberg* höll tal och vid lämpliga tillfällen trädde musikerna i funktion.

Efter en mycket välsmakande middag, smakade det bra med kaffe och möjligheten att röra på benen på dansgolvet utnyttjades flitigt.

Det fanns också möjlighet att bese fotoutställningen "Det hände 1944".



Rafael Bengtsson, *Anne Stellnert* och *William Sivebro* höjer sina glas.



En glad trio: *Bengt "Löqen" Lönnqvist*, *Lennart Lizell* och *Nina Lizell*



Clubbmästaren, *Kerstin Engström*, överlämnar lotterivinst till en glad vinnare.



Så småningom är dansgolvet tomt, musiken tystnar och man lämnar lokalen efter en, som vi hoppas, trevlig och minnesrik kväll. Styrelsen kan dra sig tillbaka och konstatera att föreningens 60-årsjubileum genomförts helt enligt planerna



Trettio år sedan F2:s nedläggning

Den 30 juni hade det gått 30 år sedan nedläggningsdomen över F2 trädde i kraft. Den militära verksamhet, som under 55 år (1919-1974) i olika former bedrivits inom området, var då difini-

tivt till ända.

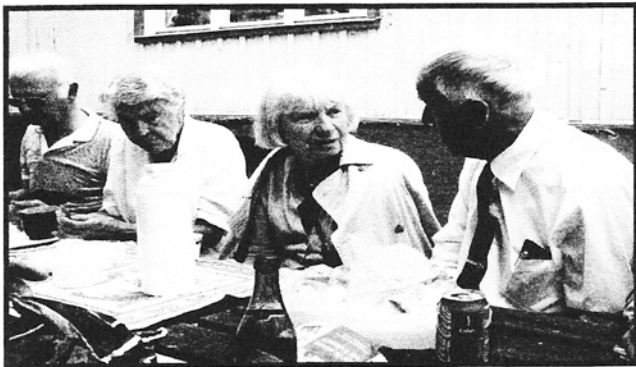
För att ihågkomma denna händelse gjordes, på initiativ av *Gunnar Söderberg*, en rundringning bland medlemmarna i stockholmsområdet om en samling på F2 denna dag. Resultatet blev, att ett 15-tal medlemmar samlades kl 1200 vid flaggstången, den flaggstång, som bar den tretungade flaggan när den kl 2100 halades för sista gången.

Efter fotografering och tal av ordföranden *William*

Sivebro gjordes en rundvandring inom områdets sydöstra del. Rivningar och bostadsbebyggelse hade resulterat i stora förändringar under de senaste åren. Första byggnadsetappen, de s k strandvillorna utefter södra stranden, stod klar och inflyttning pågick. Andra etappen, husen mellan hangaren och stranden, var under uppförande. Hangar 81 hade fått en utvändigt restaurering och invändigt fanns två däck för bilparkering. Den stora trähangaren (82) var riven. På sydöstra udden, den plats där vi hoppats att minnesstenen skulle placeras, fanns ett s k konstverk, som man



Samling vid flaggstängen.



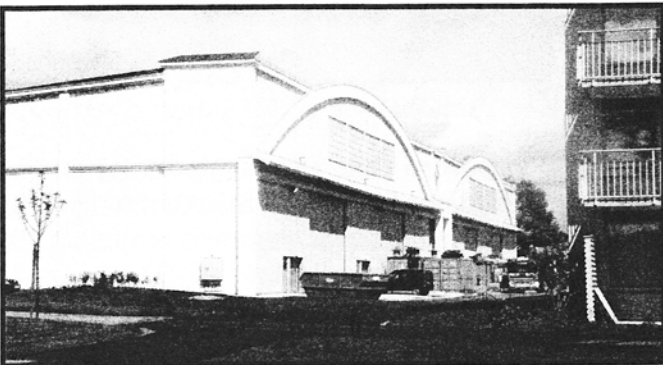
Fr v Stig Nylov, Dagny Sivebro, Lily Axeldotter och Paul Eriksson

tydligt haft svårt att hitta någon lämplig placering för.

Efter rundvandringen hamnade gruppen bakom Sjövillan (f d officersmässen) för pick-nick i det vackra vädret. (För många var säkert detta den sista gång man såg den fina byggnaden, den skulle nämligen, natten den 5 december, bli lågornas rov.

Det smakade bra och det tog inte lång tid förrän historieberättandet tog fart. Många historier hade man hört, men vad gjorde nu det, de väckte minnen från gamla tider

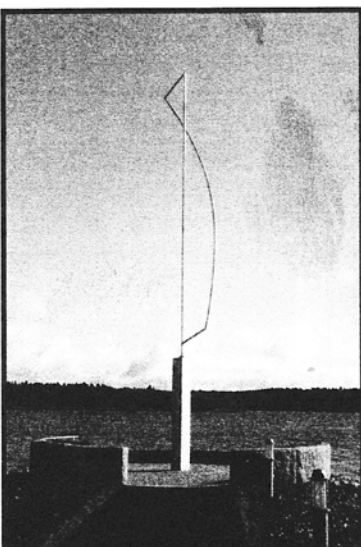
Red



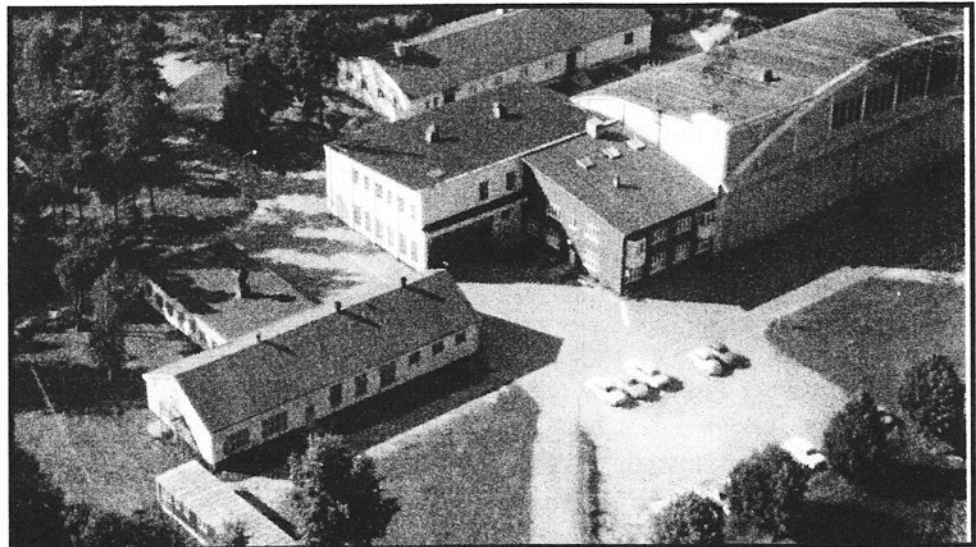
Hangar 81 (Betonghangaren) i ny skenad



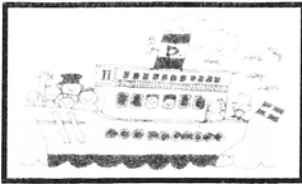
De fem s k strandvillorna



Konstverket på udden



Så här såg det ut inom det aktuella området 1973. Foto: Gunnar Söderberg



Båtutflykt

Årets utflykt utgjordes av en båttur på Mälarens vatten med Björkö/Birka som mål. På morgonen den 11 september samlades ett 30-tal deltagare för att räknas in och gå ombord på m/s Viktoria.

Under färden mot målet, dit vi anlände 1115, kunde vi njuta av vackert väder och trevlig guidning rörande sevärdheterna längs Mälarens



Samlade efter att ha gått iland. Klara för rundvandring

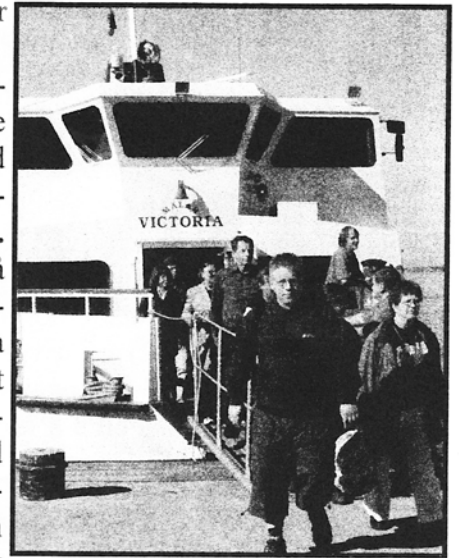
stränder.

Först på programmet, efter landstigningen på Björkö, stod en guidad rundvandring på den mark där Sveriges första stad, **Birka**, var belägen. Staden, som var en livlig handelsstad, hade sin stor-

hetstid under åren 800 - 975.

Efter rundvandringen smakade det bra med lunch på restaurang **Särimer**. Det blev också tid för egna aktiviteter. Många passade på att bese det fina Birka-muséet med den stora modellen, som

visar hur arkeologerna föreställer sig, att birkabebyggelsen såg



Ilandgång på Björkö



Guiden hade mycket intressant att berätta.

ut.

Kl 1500 var det så dags att gå ombord för att anträda hemfärden. Tillbaka i Stockholm igen kl 1700 efter en händelserik dag med möjlighet till trevlig samvaro.

Red

Novemberlunch

Lördagen den 13 var så tiden inne för jubileumsårets sista aktivitet, traditionsenlig lunch med föredrag.

Platsen denna gång var *Odd Fellow* lokalen i Täby kyrkby, dit ett 50-tal deltagare sökt sig.

Föredragshållare denna gång var medlemmen i föreningen, överstelöjtnant *Torbjörn Armandsson Rorbjörn*, som tjänstgör vid Högkvarteret med ärenden, som rör det kraftigt nedbantade Flygvap-



I väntan på något att dricka. Vad är det som Eric Tandler läst på?

nets omställning från att ingå i ett invasionsförsvaret till att medverka i internationell samverkan, hade satt rubriken, "Från svenskt Flygvapen till internationella luftstridskrafter" *Red*



Torbjörn Armandsson

Övrigt att notera

Flygdag på F17

Söndagen den 29 aug var tiden inne för årets flygdag, som denna gång arrangerades av F17 Kallinge.

Redan på lördag morgon avgick en buss från F20 med flygdagen som mål. Bland passagerarna fanns representanter för F20:s "Kamratföreningar", från var förening *Kerstin Engström, Kurt Jörgne* och *Rigmor Paulsson*.

Ett delmål för övernattnig var Karlskrona, dit vi anlände på eftermiddagen. Före inställning på logement i kasern Ankarstjärna, hann vi med ett be-

sök på det fina Marinmuséet samt en tur med färjan till Aspö.

Söndagen inleddes med en rundtur i Karlskrona med en duktig karlskronason som guide. Bussen styrde sedan västerut mot Kallinge och huvudmålet, **Flygdagen**. Vackert väder och stor publik som bjöds på en fantastisk flygcirkus.

Bussen styrde så norrut mot Uppsala, dit vi anlände vid midnatt efter en välorganiserad och minnesrik resa, perfekt ledd av *Nils Andreasson*. **Tack**

Museiföreståndarkonferens och Kamratföreningsträff

Den rubricerade konferensen/träffen, som återkommer vartannat år, genomfördes denna gång på F17 Kallinge den 14-16 september. Sammankallande och sammanhållande var, som tidigare, chefen för Flygvapenmuseum (FVM), *Sven Scheiderbauer*

Vår förening representerades av *Kurt Jörgne* och *Sture Remberger*. Med en Tp 100 (SAAB 340) från Uppsala fick vi en angenäm flygtur till F17, där vi landade lagom till lunch.

Efter lunchen, samling i aulan, där *Sven* kunde hälsa 62 deltagare välkomna. Han orienterade också om vad som hänt på FVM under de två åren. En stor del av programmet kom att handla om den militära museiverksamheten, verksamheten vid FV förbandsmuséer samt hur Kamratföreningarna bedriver sin verksamhet.

Efter lunch tredje dagen var det dags att återvända till Uppsala efter tre mycket intressanta dagar. *K Jörgne*



På F17 flyger två divisioner JAS 39 Gripen

Även under det gångna verksamhetsåret har styrelsen haft nöjet att hälsa ett antal nya medlemmar välkomna i föreningen, nämligen:

- Åke Andersson*
- Gunborg Blomqvist*
- Hans Blomqvist*
- Bengt Carlsson*
- Monica Gustavsson*
- Berndt Hasselgren*
- Christina Johansson*
- Rolf Johansson*
- Rune Johansson*
- Göran Lorinder*
- Ruth Riihiaho*
- Hans Rohver*

**Medlemsantalet
2005-03-15
326**

Nordiska muséet, - är Du helt säker på att det inte var Flygvapenmuseum som skulle ta hand om Catalinan?



Foto. Gunnar Söderberg

Några minnen från min tid på F2 under 40- talet.

Nedtecknade av *Kristian
Boström* 1999.

Det är årsskifte 1939-40. Kriget nere i Europa är i full gång. Sandöbron har rasat och själv hade jag mönstrat och blivit uttagen som sjukvårdare vid I21 i Sollefteå. Jag arbetade som försäljare vid ett färghandelsföretag i Härnösand. Så fick jag se en annons att Flygvapnet sökte personal, bl a signalister. Nu tändes en gnista. Dit skall jag söka. Sagt och gjort. Efter påskrift av mina föräldrar skickade jag in ansökan och efter någon vecka så hade jag resehandlingarna från F2 i min brevlåda. Inställelse för provtjänstgöring i febr 1940. Mina bröder retades med mig för att jag skulle bli "stammare". Att vara "stammare" var på den tiden inte särskilt väl sett. Det hade ju, precis som i våra dagar, varit nedrustning och militärtjänst lågt på statuslistan.

Nåväl, jag kom iväg och anträdde slutligen Roslagståget för färd mot Hägernäs. På tåget träffade jag ett par grabbar, som var ute i samma ärende som jag. Dom var också inriktade på att bli signalister och blev sedermera några av mina bästa kamrater. Efter diverse samtal och prov med befäl av olika grader blev det slutligt inställelse inför någon anställningsjury i kanslihuset. Jag minns speciellt en liten detalj i denna intervju. Jag hade i min ansökan skrivit att jag kunde morsealfabetet. Detta unika språk hade jag lärt mig under

min tid som sjöscout i Härnösand. Man frågade mig hur bokstaven I såg ut i morsealfabetet. Det var ju inga problem för mig, så efter diverse andra frågor var min anställning klar



F2 kanslihus stod klart 1929

Ja, så började då min tid vid F2. Den skulle vara i fyra år. Utrustning, uniform med hög krage och blanka knappor, skor, strumpor, underkläder m m. Intåg på luckan, 22 man, stenhårda madrasser packade med halm och det var nog med bävan man såg fram mot natten. Att sova på denna korv till madrass föreföll mig otänkbart, men madrassen formade sig så småningom efter min kroppshydda och efter några nätter så kom vi riktigt bra överens.

Så började då exercistiden med marscher och vändningar till höger och till vänster och helt om och GIV AKT och manöver. Jag tror nog att våra befäl fick ganska bra plit på oss så småningom. Vi började så småningom att anpassa oss till ett nytt leverne. Lite tjuvnyp och gliringar "kaniner" från äldre soldater fick vi naturligtvis höra, men det fick man ju stå ut med. Från exercisen har jag ett par minnen som kan berättas. Vi hade en armélöjtnant, vid namn *Broms* som befäl och vid språngmarsch med i handen karbin, åkte han med motorcykel bredvid, inte särskilt populärt bland oss. Det var allt en riktig hövding den där

Broms. Dom som inte pallade för språngmarschen fick springa en gång till.

Jag minns också en furir *Andersson*, som vid en rast berättade en historia om soldaten som under en övning ville knyta sin skorem och strax efteråt ville han knyta en gång till, varvid löjtnanten frågade om det var den där förbannade skoremman igen. Soldaten svarade med bävan i röstent, "nej löjtnant, det är den andra." Den där historien tyckte jag var rolig, så jag skrev ner den och skickade den till en tidning och fick ett honorar på 10 kr, som var mycket välkommet. Det bar sig inte bättre än att furir *Andersson* fick läsa historien i tidningen och han var ganska småpurken på mig för att jag snott hans historia.

Ja, när jag sitter här och skriver dyker minnena upp på rad. Jag minns mycket väl morgonen den 9 april 1940. Purning kl halv fyra på morgonen och ut i leräkern för att öva ålning, instruktion i handhavande av olika vapen och efter frukost ut på kulsprutepass vid infarten till F2. Vi hade aldrig fått skjuta med kulspruta förut. Den enda instruktion vi fick var "två mantelrörelse och sen skjuta". Jag måste nog erkänna, att jag var mera rädd för den där tingesten vi sattes att sköta än jag var för en eventuell fiende. Någon inkräktare kom inte tack och lov.

Dagarna fortsatte med mera exercis, telegraferingsövningar och studier av radioutrustning. Det gällde att veta var varje pryl och verktyg fanns, så att man även i mörker kunde ta fram det rätta verktyget. Vi åkte ut med en gammal TMR (transportabel markradio), som bestod av två bussar. Den ena med generator-

utrustningen och den andra med radiodelen och en mast av typ Magyrus, om jag minns rätt. Det var tävling om hur fort vi kunde resa denna mast och upprätta förbindelse med F2 radio. Vi byggde telefonledningar och lärde oss anslutning till telefonväxlar. Det var faktiskt en trevlig och lärorik period.

Fram mot hösten blev vi förflyttade till Norrtälje, Förläggning på *Svärds* pensionat, åtta grabbar i ett rum på 25 kvadratmeter. Trångt men trivsamt. Flyggruppen bestod av några Hansor samt en Vacco. Båtklubbens hus på Kärleksudden var vår övningslokal där vi bl a lärde oss att packa fallskärm. Vår tid i Norrtälje var faktiskt minnesvärd. En trevlig liten stad där många små svärmerier knöts på Tillfällegatan och i Socitetsparken. Det fanns ett litet fik i utkanten av stan som blev vårt lilla stamlokal. En tösabit, som jag blev bekant med där, träffade jag på i Grangärde kyrka ett år senare. Det var bröllop och nyfiken som man är måste man gå dit och titta. Man tittar ju extra på bruden naturligtvis och bruden var hon från Norrtälje. Ja, så kan det gå.

Så blev det korpralskola på F1 i Västerås. Fortsatt telegrafutbildning och lektioner i elektroteknik och telegramtaxering. Målet var, förutom den militära utbildningen, att nå fram till telegrafistcertifikat av första klass. Några nådde målet och avlade examen vid furirskolan nästa år. Lite hyss hade vi nog för oss också. Jag minns en episod från denna tid. Någon eller några hade gjort nåt fuffelns som misshagade våra furirer. Det blev kollektiv bestraffning. Logemen-

tet skulle på kvällen städas och skuras. Det var av naturliga skäl inte särskilt populärt. Vi var tre stycken som hoppade ut genom fönstret och smet ner på stan för att gå på bio. Det var naturligtvis mycket okamratligt att göra så, men så blev det. Vid uppropet på kvällen saknades vi och det blev ett väldigt rabalder. När vi kom tillbaka blev det förhör inför vårt närmaste befäl. Vi försvarade oss med att vi inte kände till denna kommendering. Vi förhöordes en och en och även nästa dag fortsatte utfrågningarna. Ingen av våra kamrater skvallrade på oss, så vi klarade oss utan efterföljande vistelse i buren. Heder åt alla logementskamrater som klarade oss ur denna situation, som kunde slutat illa för oss. Vi märkte dock i efterhand, att våra furirer inte satt någon tilltro till vår förklaring. Så här i efterhand måste man ju tillstå, att det var synnerligen dumt av oss att smita ifrån, men onekligen var det ganska spännande.

I övrigt minns jag inte så mycket av vår vistelse på F1 annat än jag var väldigt förtjust i matsalens pannkakor och deras stuvade ärtor med sill. När skolan var tillända, hade vi en fest på Stads- hotellet och det blev en ganska blöt tillställning och våra furirer blev ordentligt på kanelen. Allt sköttes dock snyggt och fint utan några incidenter.

Tillbaka på F2 och väntan på ytterligare utbildning. Sommaren blev ganska lättjefull. I vanlig ordning uppställning kl 8. Efter avlämning tillbaka upp på luckan och på med gymnastikkläderna. Så terränglöpning till Rönningesjön där vi tillbringade förmiddagen med bad och vila. Löpning tillbaka för lunch och flera dagar i veckan blev efter-

middagen likadan. Huruvida man från befälets sida kom på vår lättjefulla tillvaro eller inte, så blev det snart andra bullar av. Ett antal av oss blev kommenderade till röda radiostugan (Kubikenborg) för att ta emot väderrapporter. Femstelliga siffergrupper som sändes i en rasande takt. Stationen sände i 28 minuter, tyst i två minuter för att sedan fortsätta på samma sätt timme efter timme. Vi hade fyra timmars pass, så efter den persen var man ganska mör i huvudet. Rapporterna skickades sedan med motorcykelordonnans till SMHI i Stockholm.

Vi blev sedan kommenderade till Färösund under några månader. Därifrån drar jag mig till minnes en episod som låg lite i utkanten av det tillåtna. Bland oss fanns det en mycket duktig teknikgrabb, som kallade för Braxen. Hans rätta namn minns jag inte. Han var lång och smal som en sticka och det var väl orsaken till smeknamnet. Han lödde ihop ett par sändare och radiomottagare, som funderade finfint på några kilometers avstånd. Han och jag tog med oss apparaten och tog färjan till Fårö och cyklade till Sudersand. Vi slog oss ner i en dikeskant och kommenterade via vår hembyggda radio det vi skådade av kvinnlig fågring och annat av intresse. Tyvärr råkade vår signalofficer, *Trygve Sjölin*, komma in på radiostationen i Färösund när vi sände vårt budskap. Det resulterade i ett snabbt återtag för oss och en rungande utskällning för vårt tilltag.

Från Färösund drog vi mot Arkösund med en vedettbåt, som mitt ute på Östersjön i dimma fick propellerhaveri. Vi var tvungna att per radio begära assi-

stans. Så småningom lade vi till vid kaj i Arkösund och arbeten med att upprätta samband, såväl via tråd som radio, satte igång. Det fanns ju också fritid och lördagskvällarna tillbringade vi vid dansbanan utanför hotellet. I Arkösund fanns också många landstormsmän och nere vid dansbanan blev det en del skärmytslingar bland dessa gubbar. Vi hade bland oss en officer från handelsflottan och som gammal sjöman ville han nog gärna blanda sig i leken. Men som officer i uniform kunde han ju inte ge sig in i bataljen. Han sprang därför upp till hotellet och bytte till civila kläder och sedan var det fritt fram för knytnävarna. Hur det hela slutade har jag glömt eller kanske förträngt.

Efter några veckor var det återigen uppbrott. Denna gång till Qvarsebo på Bråvikens norra strand. Från tjänstgöringen är väl inte så mycket att berätta, men från fritiden har jag ett minne. Vi skulle ut på dans på en dansbana i närheten. Den låg i en skyddad skogsbacke och var endast upplyst av en enda glödlampa framme vid musiken. Det kostade en slant för varje dans och kovan var knapp. Vi fick tag i en tidning och rev lämpligt stora bitar ur den så att de såg ut som dansbiljetter. Det var ju mörkt, så vakten märkte säkert ingenting, eller kanske han förstod oss soldater att kovan var knapp. Vi roade oss kungligt hela kvällen tack vare en tidning eller vad det nu var.

En liten episod från Norrköping. Jag och en kamrat hade permission och en söndagseftermiddag gjorde vi Norrköping. Vi såg att det var tedans på ett av stadens finare hotell och vi be-

slutade att gå dit. Där satt stadens mödrar med sina döttrar för att introducera dem i nöjeslivets vindlingar. Vi slog oss ned vid ett bord och fick vårt te med tilltugg. Min kamrat spanade efter en ung brud, chevalereskt stegade han fram och bjöd upp henne. Av någon anledning tackade hon nej, men kamraten fann sig snabbt i situationen och bjöd i stället upp den häpna modern. Tillsammans svävade de ut i dansens virvlar på det nybonade parkettgolvet. Ett litet fint minne från Norrköping.

Tillbaka till Viggbyholm och F2. Det fanns ju en dansbana i Viggbyholm. Den var livligt frekventerad på lördagskvällarna. Jag minns en händelse från en lördagskväll på dansbanan. Jag dansade flitigt med en flicka från Roslags Näsby och vi bestämde, att jag skulle följa henne hem efter dansens slut som sedan var vid denna tid. Så blev det också. Vi traskade iväg mot hennes hem, men uppe på höjden mellan Viggan och Näsby blev vi omringade av ett gäng grabbar från Roslags Näsby. Dom skulle ge mig stryk för att jag stött på en av grabbarnas tjejer. Det blev en ganska häftig ordväxling till att börja med. Till slut blev det då tjejens kille och jag som skulle göra upp. Rent förnuftsmässigt förstod jag då att jag skulle råka illa ut om det skulle bli slagsmål. Att klara sig ensam mot sex grabbar skulle jag inte klara så jag sa till killen att ta du din tjej och stick. Själv vände jag på klacken och vände slokörad hem mot luckan. Kanske lite fegt men troligen ganska klokt. När jag kom hem till luckan berättade jag för mina kompisar vad jag varit med om. I efterhand fick jag höra att tjejen bli-

vit förbannad och vänt killarna ryggen. Men hämnden låg och grodde i gänget.

Det var en av mina kompisar som var väldigt lik mig till utseendet. Han hade cyklat till Hollandia som Morsans fik då hette. På hemväg kom de här killarna som omringat mig fram till honom och han fick ta emot det stryk, som jag skulle ha fått. Han var minsann ganska purken på mig efter detta och det var ju förståeligt.

Förutom Viggans dansbana så var vi på Skansen och dansade till Thore Erlings orkester, vilka höjdarkvällar. Och på vintern var det Högloftet som lockade och ibland Bal Palais.

Jag minns en annan episod från F2. Det var mycket oroligt ute i Europa och tydligen en mycket kritisk period för Sverige. Jag tror att det var Pingsthelgen 41 som vi blev återkallade till våra förläggningar. Jag var i Dalarna på permission ute på en gökotta när meddelandet kom och det var bara att sätta sig på tåget och åka tillbaka till F2. Väl där sattes vi på post vid kulsprutor och luftvärnskanonen, som var placerad bakom markan. På morgonsidan dagen därpå så började man skjuta med kulsprutan, som var placerad bakom sjukhuset. Man hade hört och sett några personer i skogspartiet där bakom, anropat dem men inte fått något svar och därför började man skjuta. Det visade sig sedan, att det var två hemvärns-gubbar som lite överförfriskade lullade omkring i skogen. Som tur var blev ingen skadad. Piketen ryckte naturligtvis ut för att undersöka att inget annat var på gång.

För att återgå till tjänstgöringen så fick vi flygsignalistutbildning troligen 42-43 och efter denna utbildning bar det ut på förband. Självt åkte jag till Gålö i Stockholms skärgård och fick som förläggning pansarkryssaren Dristigheten. Vi hade en liten



Dristigheten

mäss, som vi hade som både matsal och sovplats. Där fanns det smådjur, som förälskat sig i vårt lilla skafferi, så det gällde att knacka lite extra i limpan när man skulle göra sig en macka. Det var alltså massor av kackelackor ombord men tyvärr inte i Gunrummet. Vi klagade till höga vederbörande men inget hände. Vi fick allt leva med våra små inkräktare.

Min kontraktstid led mot sitt slut och löjtnant Rosenius tyckte inte att det var fair play att hoppa av. Han kanske hade rätt, men vi som ryckte in på vintern 40 blev överhoppade vid uttagning till furirskolan och det var nog orsaken till mitt beslut att sluta. Det hade nog varit intressant att fortsätta på den inslagna vägen och att få vara med om den fantastiska utvecklingen som följde inom det elektroniska området.

Under min tid på Gålö gjorde vi övervakningsflygningar över Östersjön. Det var pass på 5-6 timmar så man var ganska öm om baken efter att ha suttit på en läderbeklädd träbänk hela tiden. En allvarlig incident inträffade på påskmorgonen 44. Vi

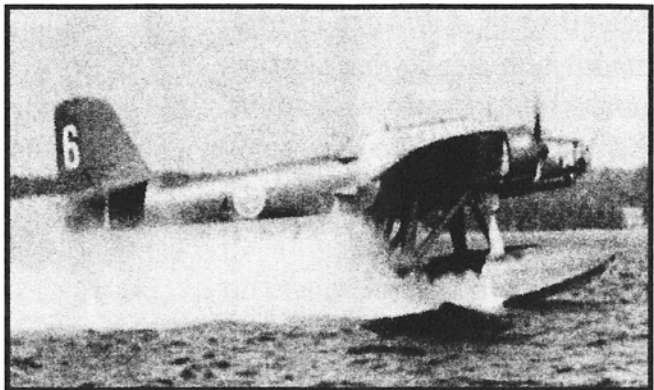
låg utanför Öland och spanade på tre tyska handelsfartyg som var på väg norrut. Helt plötsligt började dom skjuta på oss. Det small runt omkring oss, men Rosenius som var förare, lyckades ta oss ur eldskurarna genom undanmanövrar. Jag fick fram kameran och fotograferade fartygen under dessa manövrar. Fotona blev en aning sneda och på trekvart men klara och fina ändå. Efter någon timme så landade vi på fjärden vid hemmabasen och allt

hade avslöpt lyckligt. Reaktionen över händelsen kom senare men gick snart över. Nästa dag så änterade vi T2-an igen och fortsatte vårt arbete.

Jag har tidigare berättat om den revy, som vi framförde i gymnastiksalen på F2 våren 43. Som komplettering till detta kan jag berätta, att censuren var sträng. En liten episod från denna tid rinner upp i mitt minne. Sven Olof dAilly hade skrivit ett kalejdoskop som han ville framföra. Det handlade om hur det var på F2 under 40-talet. Han skulle alltså vara flygsoldaten, som år 2000 mindes tillbaka på sin tid på F2. Som gammal 80-åring skulle han sitta på en stol och berätta om hur han fick följa med på en flygtur. Hans berättelse var: *Ja, jag skulle ju få följa med upp och flyga i Hansan med löjtnant von Essen som förare och jag lutade på von Essen och Guds försyn att allt skulle gå bra, men det var nog mera Guds försyn än von Essens förtjänst*

att jag kom helskinnad ner. Det var väl i flygkretsar känt, att denne man inte var någon Biggels eller Richthofen precis. Kalejdoskopet innehöll många fler insinuationer, som inte föll majoren Schultsberg på läppen. För grovt och ströks därför. Alltför mycket fick man inte skämta om sina överordnade.

Så har jag då berättat det jag kommer ihåg från denna tid. Helt naturligt så handlar min berättelse om mig själv och hur jag upplevde min tid på F2. Om



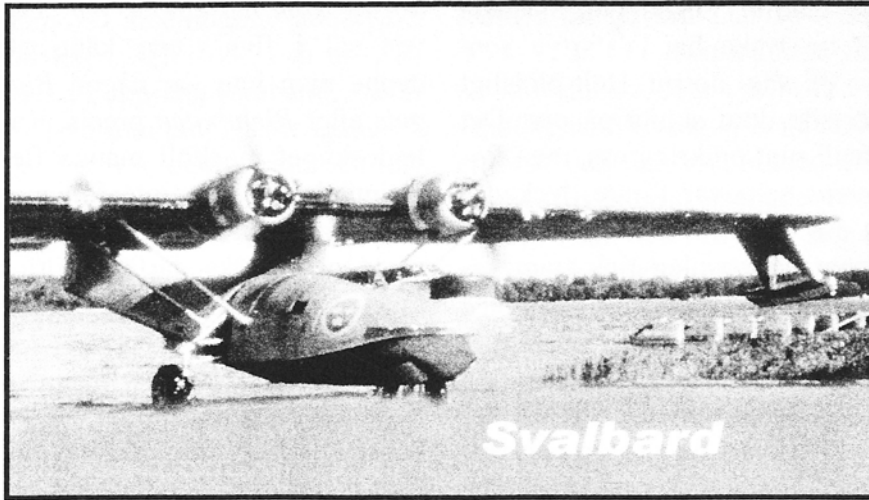
Heinkel He 115 T2 under start

stämningen på F2 har jag inte ordat, men som jag minns var det en god, trevlig och kamratlig miljö där. Visst var det väl lite gny och gnissel ibland när allt inte flöt i de banor som man väntat sig.

Till alla mina kamrater, som eventuellt läser detta, riktar jag ett hjärtligt tack för mycket gott kamratskap och livslång vänskap.

Efter att ha varit inkallad i sex månader muckade jag på sensommaren 1944 och återgick till mitt gamla yrke som försäljare inom färgbranschen.

Kristian Boström



Med på detta uppdrag var dåvarande flygteknikern **Lennart Lindström** och det är hans minnesanteckningar som legat till grund för denna artikel.

Inför geofysiska året 1957-58 fick F2 i uppdrag att med en Catalina göra en rekognoseringsflygning till basen för Svensk-Finsk-Schweiziska expeditionen på Nordostlandet på Svalbard.

Besättningen utgjordes av:

Kapten *Brunnstorp* 1. förare, fanjunkare *Wallner* 2. förare, fanjunkare *Klang* navigatör, sergeant *Wesslén* (F11) signalist, flygplanmästare *Ånell* och flygtekniker *Andersson* färdmekaniker samt *Lindström* eltekniker.

Inom besättningen fördelades nödvändiga förberedelser m m såsom: flygroute, kartunderlag, radiofrekvenser för aktuella svenska och norska radiostationer och fyrrar, överflygningstillstånd etc. Dessutom skedde översyn av flygplanets olika system.

Som passagerare medföljde geologerna professor *Gunnar Hop-*

pe, docenten *Walter Schütte* samt reportern *Tore Hallén* från Dagens nyheter.

Den 16 augusti på fm var det så dags för start från Bromma under stor mediabevakning av bl a TV



Klara för start. Foto Ivan Ånell.

Kursen sattes i stort sett rakt norrut med passage över Kebnekajse. En begäran till Norge om överflygning m m hade tydligen inte fungerat. I ett radiomeddelande från Bodö-radio strax före landning på Bardufors flygbas gavs order om att avbryta flygningen. Kn *Brunnstorp* bedömde, att hela planeringen av flyguppsdraget skulle försvåras och beslöt att ej besvara ordern, utan startade direkt efter tankning mot Svalbard. Ingenting hände.

Stor spänning rådde

ombord inför utflygningen över Ishavet via Tromsö. Rädslan för, att vid en eventuell felnavigering, hamna inom ryska farvatten var påtaglig. Radarn skulle, trots topptrimming, inte nå klippön Björnöya förrän tidigast efter två timmars flygning. Vindarna på Ishavet visade ständiga ändringar, vilket ökade osäkerhet och oro.

Gyrokompassen, som installerats inför uppdraget, var oprövad och ansågs icke helt tillförlitlig. *Lindström* och en alltmer nervös navigatör iakttog med spänning om något eko skulle bli synligt på radarindikatorerna. *L* visste, att radarn i detta flygplan genom upptrimming hade längre räckvidd än vad som var normalt. Efter en kursändring på 10 gr syn-

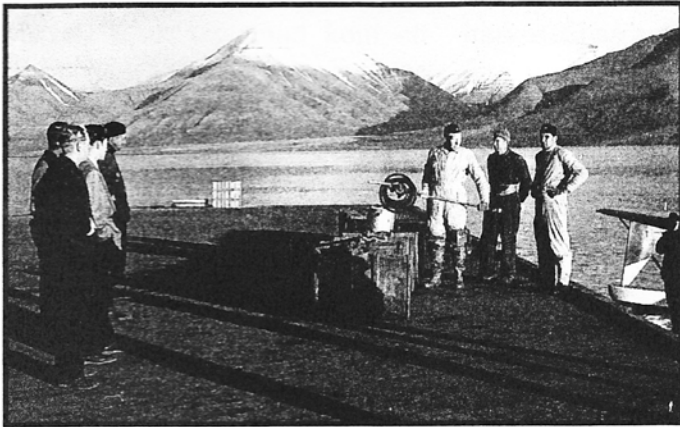
tes en antydning till ett eko på indikatorns översta kant och snart stod det klart, att det var Björnöya. En mycket lättad navigatör kunde meddela förarna, att Björnöya kunde ses på radarn och att kursen var den rätta.

Den fortsatta flygningen till Svalbard genomfördes utan problem, trots att radarn inte kunde nå sydspetsen förrän



efter ca en timmes flygning.

Den första landningen på Svalbard genomfördes på Isfjorden vid Longyerbyen. Sysslomannen (motsvarande landshövding) bjöd på en måltid i residenset varefter följde tankning av flygplanet. Flygbensin i 200-litersfat, samt pump och lämplig tratt, fanns tillgängligt. Tyvärr var pumpen av storlek mindre, varför tankningen av flera tusen liter pågick i flera timmar. Alla, även passagerarna, deltog i arbetet.



Tankning med tankpump mindre.

Eftersom dag rådde hela dygnet, kunde flygningen fortsätta under kvällen till stationsbasen Kinnvika. Flygningen gick runt kusten till norra Svalbard. I Kinnvika rådde solsken och svagt dis vid landningstillfället. Allt syntes upplagt för en perfekt landning i viken utanför stationsplatsen. I det rådande diset upptäcktes dock för sent en sandbank i landningsriktningen. En häftig upptagning gjorde, att flygplanet tappade fart med en hård sättning som följde. Stor uppståndelse ombord och vi befarade skador på bottenplåtarna. Dessbättre uppstod dock endast ett mindre läckage genom, som det skulle visa sig, ett antal brustna nitar. Stationsbasen bestod av ett 10-tal monteringsfärdiga baracker för olika ändamål.

De var transporterade dit genom Marinens försorg (Älvsrabben). Efter det att Catalinan förtöjts vid ankare på redde transporteredes samtliga iland. Under kvällen och natten vidtog en kräftfest, möjliggjord genom att DN/Expressen medsånt 20 tjug kräftor med tillbehör. Basen var bemannad med chef och personal, alla deltog i festen. Under sena nattimmor skulle det visa sig, att Catalinan rörde sig i den tilltagande vinden. Förtöjningen hade ej hållit. Flygplanet gled baklänges mot en bergvägg. Med

hjälp av en motorbåt tog man sig ut till flygplanet, där man konstaterade att ett omedelbart ingripande var nödvändigt. Efter vissa problem lyckades man få igång en motor. Den fick snabbt dragkraft och stoppade flygplanet endast 10-15 meter från bergväggen. Ankaret togs ombord, landningshjulen fälldes ut och flygplanet kördes upp på den sluttande strandkanten. Allt var frid och fröjd och kräftfesten kunde fortsätta.

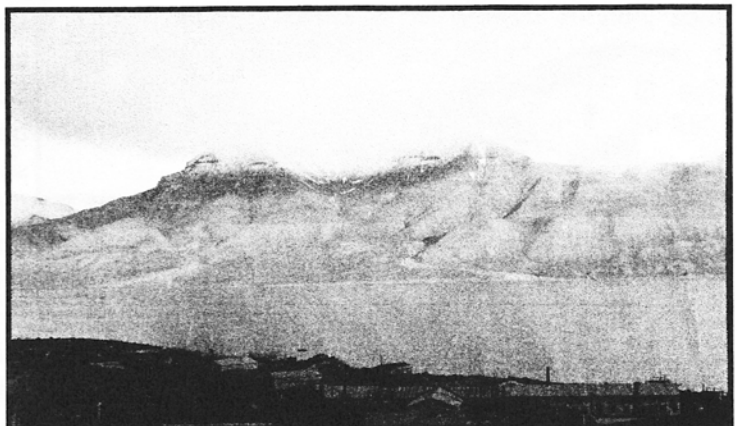
En plötslig storm på tredje dagen gjorde, att man beslutade att söka nödhamn, då Catalinans förtöjningar hotade att brista. Efter att under stora strapasser sökt lämplig nödhamn, lyckades man starta på en någorlunda lugn

vattensträcka och flyga till Longyerbyen. Efter tre dagar, då vädret tillät det, kunde man återvända till stationsbasen.

Under ca en vecka företogs sedan rekognoseringsflygningar bl a för att utröna landningsmöjligheter vid en eventuell undsättningsbegäran vintertid. Det konstaterades, att landning med Catalinan vintertid var tveksamt.

Hemresan påbörjades ca 12 dagar efter framkomsten. Den första etappen var Kinnvika-Longyerbyen för tankning och övernattnig. Den bensin, som fanns i tankarna, bedömdes otillräcklig för flygning runt norra Svalbard. Trots att bergskedjan, med en höjd på ca 1200 m, var täckt av moln, fattades beslut att med hjälp av radarnavigering flyga i moln kortast möjliga väg till Longyerbyen.

Den mycket riskfyllda flyggruppen följde en på flygkartan markerad sluttande och vid klyfta/dal med bergväggar på båda sidor. Detta "dike" kunde på grund av moln endast ses på radarskärmarerna. Då "diket" efter viss tids flygning tvärt vek av ca 25-30 gr, gällde det att göra kursändring i exakt rätt tid. *Lennart Lindström*, som hade god erfarenhet vad gällde radarnavigering bidrog i hög grad till att detta beslut kunde fattas. Utan radar hade denna flygning ej varit möjlig. De flesta ombord var



Stationsbasen vid Kinnvika.

Foto: Ivan Ånell

ovetande om vad de hade varit med om.

Övernattningen ordnades genom sysslomannens försorg. På grund av tidvattnets påverkan förtöjdes Catalinan på redde utanför Longyerbyen.

Påföljande dag fortsatte flygningen mot Stockholm. Enligt ett löfte till sysslomannen kastade vi ner två postsäckar, en vid ryska kolgruvan och en vid norska väderstationen på ön Hopen.

Efter start meddelade signalisten färdplanen till den norska radiostationen på Bodö. Utkastet av postsäcken vid ryska gruvan

gick utan problem i god sikt. Anflygningen mot Hopen gick över moln och med hjälp av radarnavigering. Inte utan risk företogs molngenomgång i närheten av Hopen. Kom genom moln på ca 150 m höjd, mitt över en rysk fiskeflotta med ivrigt vinkande fiskare. Postsäcken kastades ut till väntande personal.

Under flygningen mot Nord-Norge bröts radioförbindelsen på grund av sändarhaveri. Bodö radio kunde höras och de meddelade, efter flera anrop utan svar, att man hade för avsikt att sätta in spaningsflyg. Efter ca 20 minu-

ter hade vi lyckats reparera sändaren och återigen upprätta radioförbindelse. Insättning av spaningsflyg kunde härigenom avstyras.

Hemflygningen fortsatte sedan utan problem och på sen eftermiddag satte Catalinan återigen ned hjulen på Bromma flygplats. Ett högtidligt mottagande av flygvapenpersonal, press, radio och TV satte punkt för ett händelserikt och utan tvekan många gånger riskfyllt uppdrag.

Res

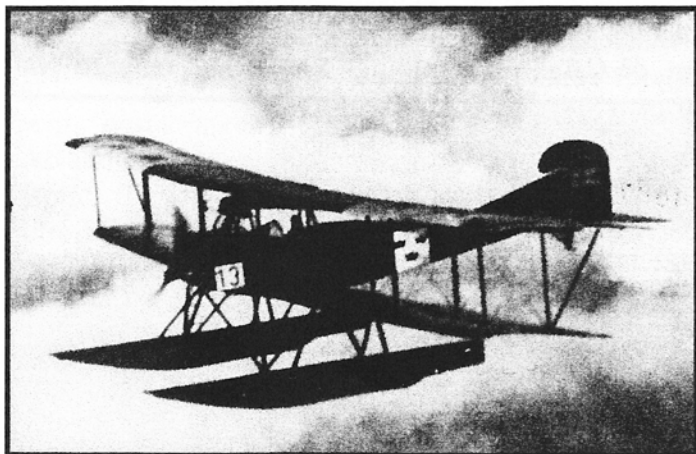


Detta kunde man läsa i första numret av "Marinflygaren" 1945

Carl Gustav Wigert

"LITE PYTT I PANNA"

Minnen från min tid som marinflygare! Ja, när jag börjar rumstera i hjärnan, dyker det upp en hel del, både glada och sorgliga, men mest glada, så här en del!



Thulin G Foto. Ur Svensk flyghistorisk tidskrifts arkiv.

MED STÄNGD BENSINKRAN.

En solig sommardag i Strömstad, varmt så att svetten rann bara man rörde sig. Vi, min spanare och jag, hade vår gamla "Thulinare" förtöjd vid en stor flat boj och hade halat upp så att bojen låg vid sidan av flottören. Så började arbetet med snapsning på läge, jag kröper i förarsitsen och vevade på startmagneten. Det tände ett slag

och vi snurrade runt bojen, så var det slut. Spanaren fortsatte slitet, fortfarande samma resultat. Så efter en god törn, när min gode vän och kamrat, var så slut, att han inte orkade mer, upptäckte jag att bensinkranen var stängd. Försök bara en gång till, så går det nog till slut skall du se, sade jag. Och det gick genast, tack vare en öppnad bensinkran, men det vågade jag aldrig tala om.

EN TAPPAD PROPELLER.

Vi hade tagit emot en *Friedrichshaven* typ 20 med 150 hkr *Benz* på Varvet i Stockholm. Startade mot Slussen. Motorn gick i början bra, men började just strax före Slussen gå ner i varv och skaka. Landa igen hade vi inte plats till, så med hjärtat i halsgropen klarade vi Slussen. Motorn tog sig igen, men fortsatte skaka. Jag steg till 500 meter och vände för att gå tillbaka och landa utanför Skeppsholmen. Satt med ena handen på reglaget för att kunna dra av ögonblickli-

gen om något skulle hända. Motorn skakade betänkligt och så över Beckholmsdockan hände det, *Pang !!!* Propellern med nav gav sig iväg, skar av toppen av höger flottör ungefär en halv meter in. Den som försökte landa med låg stjärt, det var jag och det lyckades. Så bad jag spanaren krypa ut på stjärten och sätta sig där, medan jag gick ut på vänster vinge för att väga upp höger flottör. Ja, där lågo vi mellan Skeppsholmen och Södra kajen och drevo samt hoppades att någon båt skulle komma ut från varvet. Efter en stund kom ett livstecken från min trygge, lugne spanare, som satt grensle på stjärten och synbarligen inte var riktigt med i galoppen. "Nu får du allt sätta igång igen, annars driver vi på kajen." "Ja, så gärna," sade jag, "bara du ger mig en ny propeller." Svar: "Visst fn."

Propellern med nav hamnade som tur var i sjön utanför

stansprov för militärprovet med mellanlandning i Västervik. Vid tidpunkten för hans återkomst väntade vi på honom på Stumholmen i Karlskrona. Snart sågo vi honom också, men vad hade han under ena flottören? Någon-ting ganska stort hängde där. När han kom närmare, upptäckte vi, att det var en ganska försvarlig grantopp. Han hade lättat i Västervik, men inte lyckats stiga tillräckligt, så han hade vinglat mellan några flaggstänger och ett par större granar. Men det hade gått bra, trodde han och det hade det ju gjort för honom, men inte för granen och flottören. Han fick göra om sitt prov.

ÄVENTYR VID BERGKVARA

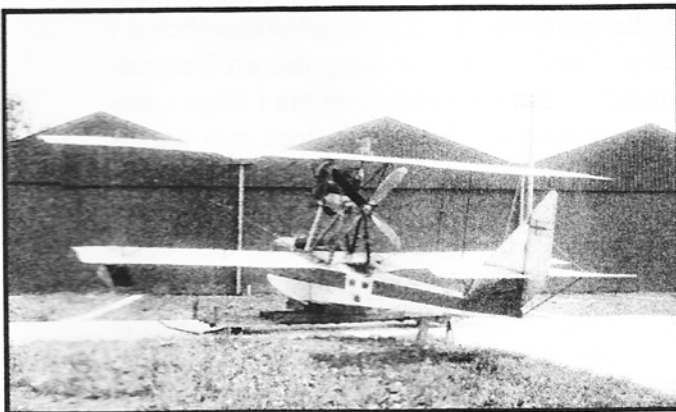
Marinens flygväsande hade fått ett par flygbåtar, typ *Savoia*, levererade från Italien. De gjorde en hastighet på 206 km/t, vilket ju på den tiden var något alldeles extra för en flygbåt. Jag och maskinist X hade tagit emot en på varvet i Stockholm och skulle flyga den till Karlskrona. Vi skulle starta vid 10-tiden och beräknade vara nere i Karlskrona till lunch, så någ-

ra smörgåsar hade vi inte tagit med oss. Som vanligt blev emellertid utlämningen försenad. Vid 4-tiden på em kommo vi emellertid iväg och allt gick bra ända till strax syd om Bergkvara. Då sjönk plötsligt oljetrycket och så

var det tvärstopp, motorn hade skurit. Vi gingo ned och landade. Sjön låg lugn och blank som en spegel. "Tror löjtnanten vi flyter?" var den första frågan. "Ja det bör vi nog göra, för vi sitter ju i en båt" svarade jag. Ja, så var det blott att se tiden an. Det var vid 6-tiden vi landat och vi drevo långsamt in mot Bergkvara. Vid 8-tiden började vi bli hungriga, vi hade ju inte fått någon lunch och nödproviant var då ett okänt begrepp. Inga cigaretter hade vi heller. Fram mot 10-tiden kommo vi överens om att dela upp tiden i vakter, så att en åtminstone kunde få sova något. Det var då jag kom ihåg en sak. "Herregud, maskinisten, jag har ju en flaska whisky i väskan", sade jag. Tog fram flaskan och räckte den till min förut lite tyste men nu strålände maskinist. Han satte flaskan till munnen och det kluckade gott, varefter det blev min tur. Vi behövde det, ty det var kallt och sitta stilla och flyta på sjön.

Vid femtiden på morgonen kom en flygbåt från Karlskrona och fick syn på oss. Den kunde inte gå ner bredvid oss, ty vi hade drivit in bland en del grund. *Svensén* var det visst, som var spanare. Han signalerade och frågade om vi ville ha konjak, vilket vi dock tackade nej till. Vi hade ju då druckit ur halva flaskan med whisky. Vid 6-tiden kom en fågelskytt roende, som sedan meddelade lotsarna i Bergkvara. De kommo ut och drogo in oss. Vi fingo varmt kaffe och bjödo dem på kaffekask. Det var den enda bärgarlön de fingo och ingen annan ville de heller ha.

Red



Savoia flygbåt Foto. Ur Svensk Flyghistorisk förenings arkiv.

Beckholmens docka. Motoraxeln hade gått av just vid vevhuslagret.

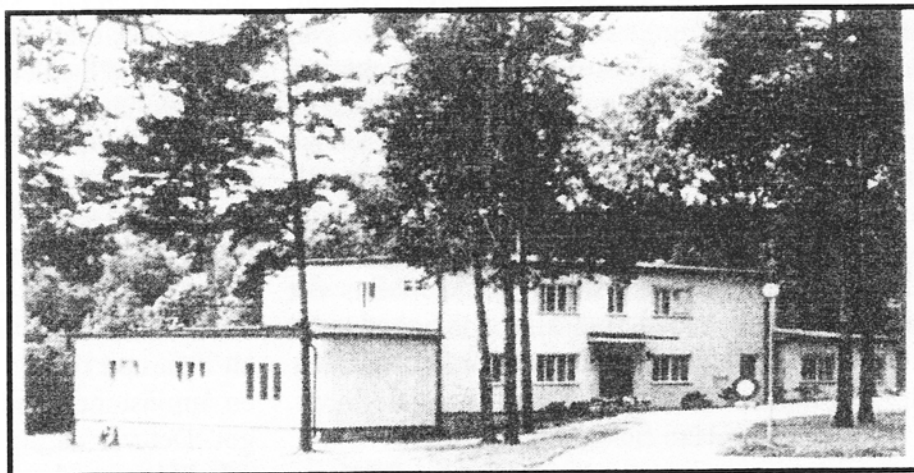
ETT MISSLYCKAT DISTANS-PROV.

Sergeant N skulle göra di-



Det som inte rivs ...

... det brinner ner



Under förberedelserna för att starta bostadsbebyggelsen inom F2-området, revs många byggnader. När det gällde två baracker fick grävskoporna god hjälp av elden.

Natten den 5. december 04 var det så dags igen. Sjövillan, f d Officersmässen, blev då lågornas rov.

Den fina byggnaden, med närhet till vattnet och utsikt mot Tornön och Värtan, invigdes 1938. Officerarna kunde då lämna gunrummet på logementsfartyget Göta för ett mera landfast mässliv. Kanske inte helt uppskattat av alla med marin bakgrund. Efter F2 nedläggning 1974 kom byggnaden

att användas i den omfattande arbetsmarknadsutbildning (AMU), som under några år bedrevs inom F2-området.

1981 övertog *Hrny* och *Majvor Hedberg* lokalen. De bedrev där, fram till 2002, en mycket populär restaurang-, kurs- och konferansverksamhet. Många födelsedagsbarn och brudpar skulle där bli avfirade.

Kommunen hade nu planer på att lokalen skulle användas för föreningsverksamheten i Täby. Detta väckte ett hopp om att Kamratföreningen skulle kunna komma i fråga i detta sammanhang. Åren gick dock och ingenting hände. Byggnaden började förfalla, något som går fort när en byggnad står oanvänd. En upprustning skulle bli mycket kostsam, varför tankar på en rivning förelåg. Något definitivt beslut i denna riktning behövdes alltså inte fattas.

Red

**Är Du flyghistoriskt intresserad?
I så fall är ett medlemskap i
Svensk Flyghistorisk Förening (SFF)
att rekommendera.**

SFF är med sina ca 5500 medlemmar en av världens största flyghistoriska samslutningar.

Som medlem får Du bl a *Svensk Flyghistorisk Tidskrift* med 6 nr/år

**SFF har sitt kansli i "Grå huset" (f d försvarsstabsbyggnad) på Östermalm. Kanslichef är *Lennart Berns*, medlem i vår förening.
Telefon: 08-667 71 70**

**Till sist,
Du glömmet väl inte ...**

- att betala in årsavgiften
- att anmäla Dig och Din partner till årsmiddagen
- att meddela ev ändring i medlemsmatrikeln till sekreteraren