

Forts. Halvårsgenomgång.

Gunnar Lindbergh och Sture Remberger.

Dagen började med kaffe och kanelbulle i stora matsalen, varefter genomgångarna började i gymnastiksalen kl 0900.

Chefen för LSS, överste *Rafael Bengtsson*, beskrev det gångna årets verksamhet. Han började med mottagandet av tsunamioffren och arbetet runt detta samt C-130 Herkulus insatser efter stormen *Gudrun*. Andra aktiviteter under året som omnämndes var, omskolning av tjeckiska piloter till Jas 39 Gripen, flygvapenövningen i maj, diverse flygbesök, idrottstävlingar och frivilligverksamhet.

Det kan nämnas, att vid utdelning av F16 förtjänstmedalj tilldelades denna bl a *Anna-Karin Hammar* som vi känner från valet till ärkebiskop. *Anna-Karin* är verksam inom FSS (Försvarets stridsskolor).

Efter CLSS genomgång följde ett föredrag av en kvinnlig tjänsteman från Högkvarteret. Ämnet var, "Kvinnor inom försvaret och främst inom Flygvapnet". Det framkom, att Flygvapnet var sämst inom försvaret, då det gällde integrering av de kvinnliga medarbetarna. Föredragshållaren framförde en hälsning från försvarsministern, att om inte en ändring till det bättre kommer till stånd, skulle hon låta Flygvapnet dö sotdöden.

Efter detta ampra föredrag lämnades en redogörelse över kommande verksamhet vid LSS och flygutbildningen på Malmen.

Som avslutning spelade Arméns trumkår under 45 minuter bejublad musik, gammalt och nytt, med eller utan instrument. Publiken stod upp och applåderade som alltid den mest uppskattade programpunkten.

Sture R

En gubbe från landet besöker för första gången maktens korridorer. På en liten skylt utanför byrådirektörens dörr läser han: "Tryck på knappen". Han trycker på knappen och byrådirektören kommer ut och frågar:

- "Vad vill ni?"

- "Ingenting, jag bara gjorde som det stod på skylten". Byrådirektören suckar och utbrister::

- "På landet växer visst idioterna på träna".

- "Ja sa bonden och här i stan kommer dom fram när man trycker på knappen!.



Ansvarig utgivare

William Sivebro

Marknadsvägen 271

18379 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

Sture Remberger

Södervägen 10 3tr

183 69 Täby

Tfn 08-732 37 16

INNEHÅLL

| | Sida |
|---|---------|
| Sekreteraren har ordet. Kamrater som lämnat oss | 3 |
| Detta kunde man läsa i första numret av Marinflygaren | 4 - 5 |
| FÖFS (förberedande fältflygarskolan) | 6 - 7 |
| Ett äventyr flykten från krigets Tyskland | 8 - 13 |
| En mekanikerlegend inom marinflyget. <i>August Emil Larsson</i> | 13 - 14 |
| Minnen från min värnpliktstid på F2 | 14 - 15 |
| Det hände under det gångna året. Årsmöte med årsmiddag | 16 - 17 |
| Novemberträffen, halvårsgenomgång, nya medlemmar | 18 |
| Detta var F2 år 1940 | 19 |

Omslagsbilden.

Minnesstenen på sin nya plats mellan hangarens norra del och vattnet. Flyttningen genomfördes i maj 2005 Foto: Mikael Axelsson

SEKRETERAREN HAR ORDET



Innan det är dags att lämna in manuskriptet till nästa medlemstidning för tryckning, återstår att fylla denna sida med text, som jag hoppas kan vara av intresse.

Tidningen

En av målsättningarna när vår Kamratförening bildades 1944 var, att föreningen skulle ha en egen tidning. Så blev också fallet och den fick namnet *Marinflygaren*. På grund av dålig ekonomi och brist på lämpligt textunderlag, kom den dock snart att själv dö.

I samband med föreningens 50-årsjubileum 1994 beslutade styrelsen, att som en engångsföreteelse, ge ut en tidning. Denna blev mycket uppskattad, varför utgivningen har fortsatt med ett nr/år och under namnet *Nya Marinflygaren*. Den görs av rena amatörer, med enkla medel och en låg budget. Avsikten är, att i första hand förmedla bilder från det F2 som en gång var, samt att skildra vad som tilldragit sig under det gångna verksamhetsåret.

Någon speciell brist på lämpligt underlag föreligger inte denna gång. Lite tunt är det dock, när det gäller tiden efter det att F2 övergått till att i huvudsak vara ett utbildningsförband. Det är därför trevligt,

att vi i detta nummer kan skildra hur Roy Fröjd upplevde sin tid som elev vid FÖFS (Förberedande Fältflygarskolan) i början av 50-talet.

Vi har denna gång också glädjen att kunna sätta lite färg på tidningens första och sista sida. Detta har möjliggjorts genom välvillig medverkan från reklambyrån Clear Channel's sida.

Ekonomi

Det ekonomiska underlaget för föreningens verksamhet har hittills i huvudsak utgjorts av medlemsavgifter, frivilliga bidrag och ett årligt bidrag från den traditionsbevarande myndigheten. I skrivande stund tyder dock allt på att vi inte längre kan räkna med det sistnämnda bidraget, vilket utgjort ca en tredjedel av budgeten. Styrelsen hoppas dock, att genom anpassning till den nya ekonomin, kunna hålla medlemsavgiften på den nuvarande låga nivån.

Minnesstenen

Som nämnts i annat sammanhang skedde den planerade flyttningen av minnesstenen i maj 2005. Platsen anses väl vald, trots att det inte är den, som kamratföreningen önskade i första hand.

Kontakt har tagits med Täby kommun för att få kommunens synpunkter och ekonomiska stöd, när det gäller framtagning av en ny minnesstavla.

Kurt Jörgne

Kamrater, som lämnat oss:

Per Barnelius Olof Holm Henry Hedberg

Gerhard Charpantier Gösta Stålhammar
Ragnar Helmer Helge Nilsson Birgitta Littke
Per-Olof Olausson



**DETTA KUNDE MAN LÄSA I FÖRSTA NUMRET
AV MARINFLYGAREN 1945**

Albin Ahrenberg

Ill i berget va' de ja, illhojtades av friska stäm-



Albin Ahrenbergh

mor och pojkarna sökte betäckning var de kunde på det område vid Hägernäs vikens strand, som 1918-19 inköpts av kronan för dåvarande Marinens flygväsende, sedermera 2:a Flygkåren och numera Kungl Roslagens flygflottiljs räkning.

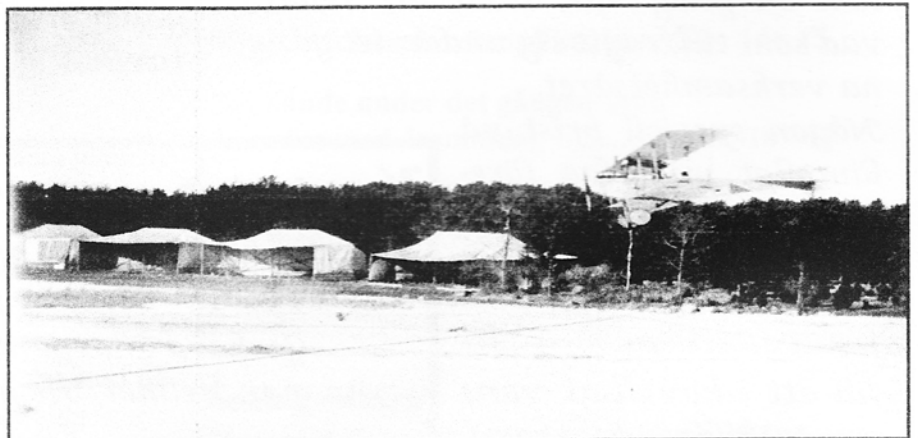
Första sprängskottet för erhållande av sten till den första anspråkslösa byggnaden, ett verkstadsskjul, var iordningställt och påtönt och nu skulle det högtidligen smälla. Och det blev en smäll...

Förhistorien är värd att berättas, ty den visar, hur man med aldrig så god vilja faktiskt ändå kan gå bet på en uppgift, när som här, erforderlig sakkunskap saknas, ett förhållande som nog mer än en gång även efteråt kommit till synes.

Alltnog, det var på förvintern 1919 och våra mekaniker hade det svårt med kylan i tälthangarerna, varför det beslöts, att vi skulle ordna med en liten uppvärmbar verkstad åt dem, där de kunde utföra mindre arbeten

utan att förfrysa fingrarna. Någon större sak kunde det inte bli, men den skulle i alla fall bli ordentlig med murad grund och allting. Sten hade vi ju gott om på området, så nog skulle den bli ordentlig alltid, bara vi lyckades klyva stenbjässarna till passande storlekar. Hur vi skulle bära oss åt med detta senare, hade vi från början ingen större aning om. Men det klarnade. Anslag för anställande av kvalificerad sprängarbas fanns inte, men bland mekanikerna fanns det en, maskinist *Glans*, som var "barnafödder" på Tjurkö, stencentralen utanför Karlskrona. Som han dessutom var uppfödder därsammansstädes, ansågs detta vara tillräckligt meriterande för att han skulle kunna kallas såsom sakkunnig i stenfrågor av den kommitté som skulle ordna med sprängning och husbygge. Högste bas blev "Stora Olle", som av oss ansågs ha de bästa kvalifikationerna för denna höga post, enär både storlek, utseende och röstresurser stämde väl överens med den bild av en kombinerad byggmästare-sprängarbas vi föreställt oss.

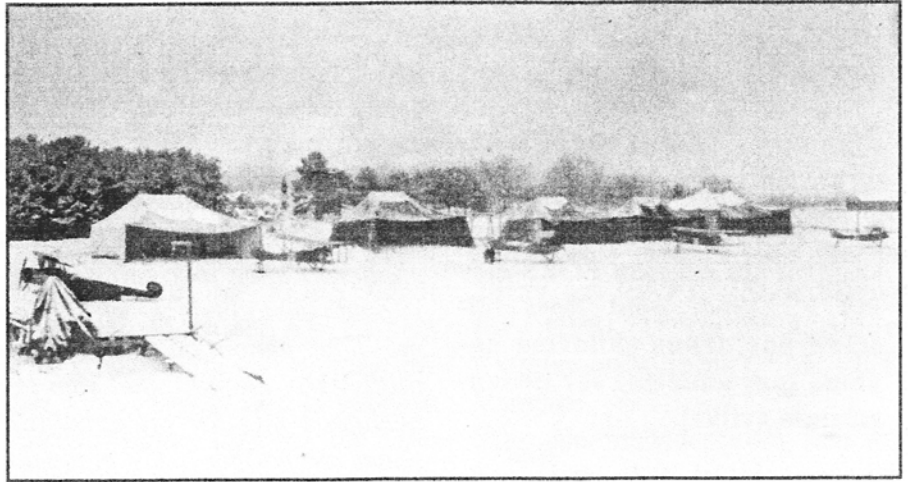
En hygglig sten utsågs, en lagom en på ca 25 kubikmeter och så började diskussionerna om antal borrhål och laddningsstorlekar. Vi, som inte var sakkunniga, röstade naturligtvis för så mycket dynamit som möjligt för att det skulle smälla ordentligt, men de sakkunniga uttryckte farhågor för att för stora laddningar skulle smula sönder stenen istället för att klyva den. Farhågor som senare skulle visa sig berättigade. Vi enade oss om fem kg dynamit, som även inköptes, varefter borring av hålen påbörjades. Det blev många ord sagda, fula och hårda, isynnerhet av dem som hade till uppgift att hålla i borrhålen. Slutligen hade vi fått en massa hål färdiga och anbringade, som vi tyckte, efter alla konstens regler, stenen såg nämligen ut som en schweizerost. "Stora Olle" plockade in tändhattar och apterade stubintråd på sina "dynamitgubbar" och så en förmiddag strax före lunchrasten var allt klart att stoppa in "gubbarna" i sina respektive hål. Det beslöts emellertid, att vi skulle vänta till efter maten med den slutliga laddningen och sprängningen, varför *Olle* samlade ihop sina apterade gubbar och placerade dem i en bergskrevla varefter även han avlägsnade sig för lunch. Nu hör det till saken,



Vinterflygskola vid Hägernäs 1920. I luften en Thulin G

att *Olle* under laddningsbestyren varit mycket besvärad av hägernäsbondens stora hund, som strukit omkring honom hela förmiddagen och varit mycket intresserad av dynamiten. Hunden hade tydligen noga bespejat *Olle*, när han placerade dynamiten i skrevan. Ty när vi kom tillbaka efter lunchen, höll hunden just på att kalasa på de sista patronerna. Det enda han ratat var stubinträden, annars hade allt åkt med, både tändhattar och dynamit. Jag vill lova, att han fick avsluta sin fest i lugn och ro med oss på betryggande avstånd, hur gärna vi än skulle velat schasa bort honom. Efter slutad måltid närmade han sig oss, glatt viftande på svansen, ty det var en mycket snäll och vänskaplig hund, van att bli klappad och omhuldad. Men nu vågade sannerligen ingen klappa honom, långt mindre kasta sten för att köra iväg honom, vilket nog de flesta av oss hade velat göra.

Inte nog med att hundrackan ätit vårt sprängämne och därmed förstört vårt eftermiddagsnöje, utan vi fick också uppbära mycket klander från hägernäsbonden, som påstod att vi skojat med hunden och givit honom re-
inolja. De hade nämligen haft



Hägernäs flygstation vintern 1922. Till vänster en brygga som gick ut från SO udden. Till höger Hägernäs gård

mycket besvär med storrengöring på Hägernäsgården efter hunden innan "laxer-dynamiten" slutat verka . . .

Ja, nu fick vi alltså se till att få fram ett nytt sprängämne. Dynamiten föreföll vara alltför odryg, varför vi enades om bergkrut istället. Det skulle väl för höga fadren få vara i fred för hunden. Sagt och gjort, tio kg bergkrut inköptes, vår sakkunnige ansåg nämligen, att det gick två kg bergkrut på ett kg dynamit i fråga om "styrka" och så laddade vi på nytt. Nu fick "Stora Olle" användning för sina röstresurser och det blev "iiiiiii i baargett" så det sjöng om det.

Vi hade tagit betäckning så gott vi kunnat, något sådant som fördämning av skottet hade ingen tänkt på, och så **small** det. . .

Det blev ett rökmoln, som efter ett bombnedslag i en cementfabrik och stenstycken slungades iväg åt alla håll, horisontellt, vertikalt och i alla vinklar däremellan.

Kring flygplanen ute på isen regnade sten, träden i närheten bröts av och en lång stund efteråt hade vi nederbörd i form av grusdamm. När vi äntligen, omskakade och lomhörda, vågade oss fram för att beskåda vårt mästerskott hade stenen försvunnit, det fanns bara en grop kvar. Det blev inga grundstenar den gången. Först efter påsken samma år gjorde vi om försöket, denna gång med bättre resultat. Under påsken hade nämligen *Glans* varit hemma på Tjurkö och skaffat in mera ingående kunskaper i stenklyvning.

Bilder ur Kamratföreningens fotosamling



1922. Dåvarande kronprins Guataf Adol f besöker Hägernäs. Fr v Kronprins GA, prins Bertil. Lübeck. Flory och Levehaupt



F Ö F S

I sin bok **"Guldvingen"** har Roy Fröjd inledningsvis skildrat sin tid som FÖFS-elev vid F2 1952. Med Roys tillstånd har denna skildring använts som underlag för nedanstående artikel.

Red

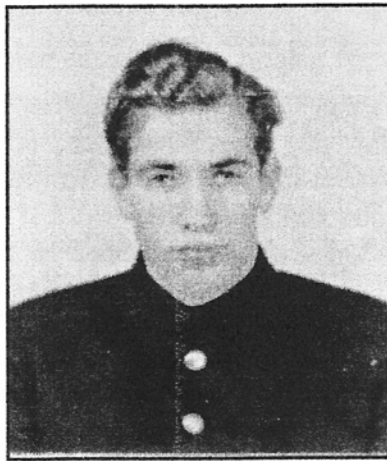
Kortfattad historik

Det var inte givet för ungdomar på 1940 och 50-talen att läsa vidare efter folkskolan. Man fick vara lycklig om man hade tak över huvudet, mat på bordet och kläder på kroppen. För många blev en ansökan om utbildning till fältflygare en chans till vidare utbildning

Inom Flygvapnet var man mycket klar över, att det fanns ungdomar utan den behöriga skolunderbyggnaden, som skulle kunna utbildas till piloter. För att skapa denna möjlighet beslutade riksdagen 1946 att inrätta en ny kategori, *Fältflygare*. Benämningen var från början Stamflygförare, men ändrades senare på förslag av Ulf Björkman till den gamla fina benämningen *Fältflygare*.

Rekryteringen skulle ske, dels bland dem som avlagt realexamen, dels bland dem med enbart folkskola. En Förberedande fältflygarskola (FÖFS) för den sistnämnda kategorin inrättades 1946 vid F8 Barkarby. Skolan flyttades 1948 till F2 Hägernäs, där den blev kvar till 1960, då det var dags för en ny flyttning, denna gång till Herrevards kloster i Skåne, där utbildningen bedrevs fram till 1982. Efter denna tidpunkt fick det allmänna skolväsendet ta hand om utbildningen.

Roy minns sin FÖFS-tid. "Jag var en av många ynglingar, som vid denna tid av ekonomiska skäl inte hade möjlighet att fortsätta studierna efter folkskolan. Flygvapnet erbjöd dock en sådan möjlighet genom anställning som fältflygare, en möjlighet som jag beslutade mig för att utnyttja. I slutet av oktober 1951 meddelade mig Chefen för flygstaben, att



Volontär Fröjd 1952

jag antagits som fältflygare vid Flygvapnet.

Vi var 133 volontärer som kom till F2 den 14 januari 1952 och som under tio månader skulle ges den avsedda utbildningen.

Vi delades upp på olika klasser beroende på den skolunderbyggnad vi hade. Jag hamnade i en klass benämnd **Klass A** med 17 elever, varav några av oss hade ganska kläna betyg. Som blivande fältflygare fick vi skriva på ett kontrakt som band oss till Flygvapnet fram till den 30 september 1958.

Under senare delen av kontraktstiden ingick en form av civilanställningsutbildning för att

vi lättare skulle kunna övergå till en civil tillvaro. Några tankar på att bli trafikpiloter fanns överhuvudtaget inte i vår tankevärld. Blotta tanken på att flyga runt som busschaufför var skrämmande.

Allt började med, att vi skulle ges en viss allmänmilitär grund. För min del var detta välkänt och vållade mig inga bekymmer. Vad som gav mig svår huvudvärk var vissa av instruktörerna, de s k "trupp utbildarna". Normalt kallade dessa oss för "kanindjävlar" och hävdade, att vi hade rätt att yttra oss enda på Menlösa barns dag.

Volontärerna stod allra lägst ner på den militära hierarkin, ja t o m under hundarna i hundgården. Vi var verkligen lågt stående individer och vi delgavs detta så ofta tillfälle gavs. Senare kom jag att lära känna ett antal ytterst duktiga yrkesmän helt befriade från den förfärliga "trupperandan".

Efter den inledande trupp utbildningen, där vi fått lära oss "ålning medelst hasning" genom F2:s värsta dynggropar och annat ytterst väsentligt, var det dags för böckernas värld.

Klass A bestod av 17 glada gos-



Klass A samlad för fotografering

sar. Vi var förlagda i kasern 22 i ett logement uppdelat i två rum. Det var över- och underslaf med halmmadrasser, vilka man fick fixa till själv. Sådana trivialiteter

som varmt vatten i tvätthoar och duschar var helt otänkbart. Det fick bli bastu en gång i veckan, om det behövdes eller ej. Maten i matsalen var väl inte den bästa, men för min del hade jag inget att klaga över

Vi hade en klasslärare, Jansson som vårdade oss ömt. I mångt och mycket styrdes dock Klass A av skolans rektor, Edvin Andersson. Han hade fattat ett speciellt tycke för oss och hade själv hand



Studierektorn Edvin Andersson

om vår utbildning i "matte". Utbildningen var intensiv, med 44 timmar i veckan under tio månader, så skoldagarna kunde bli både svåra och långa. Många av oss hade varit ute i arbetslivet några år och nu skulle vi i stället bara sitta stilla och lyssna. Svenskan hade varit ett stort problem för mig tidigare, men nu gällde det så mycket mera, engelska, matte, fysik och kemi, ja allt som behövdes för en blivande fältflygare. Lärarna var förstående och gjorde allt för att hjälpa oss till rätta. Som sagt hade vi rektor Andersson som högste ansvarig för klassen, vilket var på både gott och ont. Ofta kunde vi få räkna sten istället för mattetal. Skolan skulle nämligen ha en mur framför entrén och det var lättare att hålla sig vaken när man bar sten. En söndag bjöds hela klassen på en form av kaffeträff i hans hem.

Rektorn var en stor förkämpe för oss blivande fältflygare. Han kämpade hårt för att FÖFS skulle flytta till Herrevards kloster för att komma närmare flygskolan. 1960 blev denna flyttning ett faktum.

Även för flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld var FÖFS något av ett skötebarn och han besökte ofta skolan. Han var mån om stilen i Flygvapnet och angelägen om att vinna lärarna för sina idéer vad gällde fostran och karaktärsutbildning.

På sommaren skulle vi ut på grönbeta likt andra kreatur. Målet var Barnens ö i Roslagen. Hela FÖFS for dit, där vi förlades i tält under primitiva former. Vi fick följa luftvärnets skjutningar mot luftmål. Höjdpunkten blev dock när en J29, "Flygande tunnan" kom från F16 och gjorde en elegant uppvisning för oss. Vilket vackert flygplan och vilka prestanda!! Vi var förstummade. Skulle vi få flyga detta vidunder? Det var ju inte helt fel för oss att komma till Barnens ö. Det fanns ju kvällar och nätter som kunde utnyttjas på bästa sätt. Vi hade skapat kontakter med andra kolonier på ön, där det fanns mer än barnungar. När befälet drog sig tillbaka, var fältet fritt för oss, att göra spaningsövningar på ön. Vi släpade och bar våra uppblåsbara räddningsflottor för att nå de önskade målen.

Bortavaron från skolbänken var nog mycket nyttig för oss. Skolarbetet på FÖFS var betungande och blev ibland mycket segt.

Så kom hösten och den 11 november var FÖFS avklarad. Nu skulle den verkliga utbildningen börja på Krigsflygskolan i Ljungbyhed. Antalet elever hade nu krympt till 114 stycken. Det blev ett glatt gäng som sändes med järnväg mot söder. Först prärieexpressen till Östra sta-

tion, spårvagn till centralen och sedan 3:e klass tåg till Ljungbyhed".

Vad hände sedan?

Efter tio månader på Krigsflygskolan gick utbildningen vidare. Den 1 oktober 1953 sändes 20 av oss till F15 (Söderhamn) för GFSU:1 (grundläggande flygslagsutbildning) på J28 Vampire.

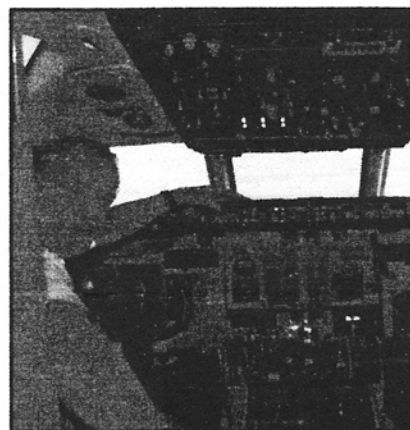
Efter sju månader kom fem av oss till 2. divisionen F8 (Barkarby) för att flyga J29B, "Flygande tunnan".

18 månader senare blev det dags för Försvarets läroverk. Tre vinterhalvår senare, 1958, tog jag studentexamen och hela min värld var förändrad.

På våren 1959 blev jag fänrik och sändes till F7 (Sätenäs) för att flyga A32A Lansen dock med hemadress F14 (Halmstad)

Den 1 januari flyttades jag till 2 divisionen F1 (Västerås) med vidare adress F21 (Luleå), där en jaktdivision sattes upp hösten 1961. Efter fyra år på F21 blev jag omplacerad till F12 (Kalmar) Tyvärr kom jag i onåd hos ledningen och tvingades ta min "Mats" ur skolan 1966 och börja en anställning i SAS där 26 fantastiska år som SAS-pilot gav mig totalt 41 år i pilotstolen.

Roy



Roy i en van miljö, i cockpit på en SAS-kärra.

Ett äventyr flykten från krigets Tyskland.

År 1944 lider mot sitt slut. Allt tyder på att andra världskriget nu kommit in i sitt slutskede. Tyskland är hårt ansatt från både väster och öster. Många flyr det sjunkande skeppet, bl a till Sverige. En, som utför en sådan flykt av det mera ovanliga slaget, är den tyske flygmeknikern *Heinz Roesch*. Både han och hans flygplan kommer efter en tid att hamna på F2.

Långt senare gjorde *Olof Holm*, anställd på F2 under 40- och 50-talen, en intervju med *Roesch*. Denna, i avkortad form och med *Olofs* inledande ord, finns att läsa nedan.

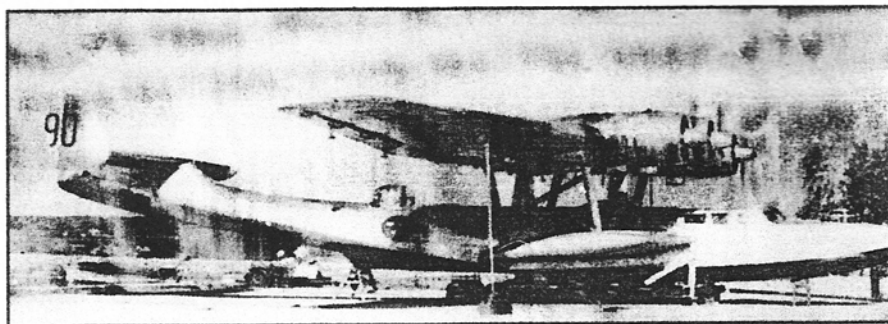
Red

En stor flygmaskin

Onsdagen den 31 oktober var en typisk höstdag, halvmörkt, låga moln, disigt. Vid lunchtid väcks innevånarna i det lilla samhället *Hällevik* i Blekinge till liv av ett öronbedövande dån i luften. En mycket stor flygmaskin dundrar in över byn från söder. Den flyger lågt, röda signal-ljus kommer från den tremotoriga flygbåten. *Är den i nöd kanske?* Halvvägs möter en roddbåt med en till tänderna beväpnad hemvärnsman. Piloten ropar genom motorljudet: *"ist dies Schweden?"* Han får en jakande



Är kriget här trots allt frågar sig innevånarna i Hällevik när det stora flygplanet på låg höjd sveper in över byn.



Flyktmaskinen när den ingick i den svenska flygräddningen (FRÄD)

nick till svar.

Nu visar sig också en kvinna i flygplanet. Hela besättningen var alltså en förare och en kvinnlig passagerare på en stor tysk flygbåt, en Dornier Do 24, som normalt hade en besättning på sex man. Föraren var en färdmekaniker utan formell pilotutbildning och kvinnan, en estniska som var på väg till sin fästman i Sverige. I sanning en stor bedrift. "Piloten" hette alltså *Heinz Edgar Roesch*. Han blev så småningom svensk medborgare. Hur den fantastiska flykten kunde bli möjlig försökte *Olof Holm* få klarhet i i den intervju som här följer:

Lite bakgrundsfakta

"När jag ser på mina uppväxtår så här 50-60 år senare, finns det ingen anledning, att peka på något speciellt som skilde sig från andra barn. Den ekonomiska situationen efter första världskriget var väl inte den bästa. Mina föräldrar berättade om detta. De var s k borgerliga och ägde ett boktryckeri. Min far dog 1931, varefter min mor själv drev rörelsen så gott det gick fram till 1941-42.

Min håg låg åt ett helt annat håll än åt boktryckerikonsten. Det var teknik som gällde,

motorer, bilar, flygplan. Efter skolan blev jag 1932 lärling på en bilverkstad och därefter elev på en yrkesskola. Inriktningen var klar, jag skulle bli flygare. 1936 sökte jag därför till "Flygmaterielverk 7" i Travemünde.

Lite krigshistoria.

Jag var alltså stationerad i Travemünde. Detta innebar civil tjänst i Flygvapnet utan uniform. 1940, efter ett års krig, kom man underfund om, att civila kläder i militära flygplan ej var att rekommendera. Vid en eventuell nödlandning fanns risk för att bli tagen som partisan. Därmed var uniformeringen ett faktum. I samband med denna omvandling följde också en viss utbildning bruk av handeldvapen och flygplanbeväpning. Tjänsten kom att innebära flygningar vida omkring. Det var en intressant, händelserik och spännande tid. Vi opererade sällan nära stridslinjen, så därför erfor jag inte så mycket av krigets fasor eller direkta krigshandlingar.

1942 blev jag uttagen till utbildning i flygräddningstjänst. Placeringen blev Norderney, en ö nära gränsen till Holland. Det fanns nio sådana flottiljer med 9+9 flygplan i varje. Norderney

hade utposter i bland annat Aalborg, Stavanger, Reval (Tallin) med flera platser.

I ett tidigt krigsskede var flygplanen vitmålade med Rödakors-märken. Vid ett tillfälle lär en ivrig signalist har rapporterat läget på en allierad konvoj. Efter den händelsen skedde om målning och flygplanen fick beväpning.

Apropå beskjutningar erinrar jag mig en händelse i närheten av Dogger Bank. Vi skulle undsätta en nödlandning, då en Short Sunderland (engelsk fyrmotorig flygbåt) med jakteskort uppenbarade sig. Vi begärde jaktskydd och flydde med svansen mellan benen, så ingenting hände. Jag antar, att den engelska besättningen var lika spänd som vi, över hur mötet skulle utveckla sig. Den sortens anspänning är, så vitt jag förstår, fundamental och allmängiltig.

När det gällde ut- och inflygningar från och till eget territorium, skedde detta i bestämda och varierande riktningar och föregicks av signalskott i olika färger och sammansättningar. Byte skedde flera gånger på dygnet. Uppgifterna var ytterst hemliga och endast en besättningsmedlem hämtade de för tillfället aktuella före start..

Jag kom att tidvis besöka många av de platser som tyskarna behärskade. Det gällde även platser i de nordiska länderna. Som flykting i Sverige blev jag ingående förhörd, huruvida jag under dessa besök deltagit i några kriminella handlingar. Då så inte var fallet, kunde frågeställningen så småningom avföras.

Tillfälliga händelser skulle sedan leda till den fortsatta utveckling. Sådana tillfälligheter var, att den tidigare omnämnda estniska flickan, Rita Kuusala,

råkade befinna sig på en plats som heter Nest och att jag, på grund av motorfel, behövde nödlanda just på denna plats.

Äventyret

Dornier-flygbåtarna konstruerades av Dornier Werke i Friedrichshafen, men byggdes på licens av andra i Tyskland, Holland och Frankrike. Detaljtillverkning utfördes också på många platser i Europa.

Den aktuella maskinen hämtades i Holland på våren 1944 och flögs först till Kiel för utrustning och viss komplettering, varefter den placerades på Rüg/Rügen. Under juni månad fick vi ett uppdrag, men ett haveri på höger motor förorsakade landning i Nest i Pommern (nuvarande Polen). Nest var egentligen en



Do 24:an var ett stort flygplan. Längd 22 m. Spännvidd 27 m

liten fiskeby, men var under fredstid mest känd som en populär kurort. Vid Nest förlades senare en Arado 196 flottilj. Flygvapnet hade vid den här tiden börjat dra sig tillbaka, dels på grund av bränslebrist, men även på grund av det trängda läget. Det bränsle som fanns användes i första hand för jaktflyg och pansar.

Mitt flygplan hade varit i luften totalt tio timmar då haveriet inträffade. Jag fick stanna kvar för att göra motorbyte, medan den övriga besättningen flögs hem till Rüg/Rügen. På detta sätt blev jag gäst hos Arado-flottiljen i flera månader. Den 20 juni 1944 sammankallade platschefen all personal och höll tal, dock inte

på grund av min födelsedag, utan med anledning av attentatet mot Hitler. Mina chefer fanns på Rüg/Rügen och jag gick omkring utan att någon egentligen brydde sig om mig. Jag förstod, att det kunde vara en fördel att ha flygbåtarna utspridda i händelse av ett anfall. Peenemünde, strax väster om Nest, borde vara ett hägrande mål. Men å andra sidan, var det nu så, att om man inte behövde mig, ja, då var det lika bra att sticka därifrån.

Det förtroende jag fått till den estniska flickan, gjorde det lättare att planera fortsättningen. Hon kunde ge mig den hjälp, som var nödvändig för flygningens genomförande. Stränga principer och hård disciplin tillämpades i det tyska flygvapnet. Inom besättningarna rådde dock en mycket god laganda. När kommandanten i Nest fick kännedom om min estniska bekantskap, blev jag i hårda ordalag tillhållen, att avstå från fraternisering. Estland var ju ockuperat område.

Det var många detaljfrågor att lösa. En av de enklare var, att posta ett brev till min mor före starten. En av de svårare var, att få bränsle. Dorniern var avställd tills vidare och därför avtankad, en 30 minuters provflygning förestod emellertid. Jag lyckades därför förmå den civile bränsleuppbördsmanen, att mot kvitto på 3000 l lämna ut 1800 l samt, att efter provflygningen avstå från avtankningen. En fulltankning med 5300 l räckte för 14 timmars flygning, varför 1800 l var mer än tillräckligt. Detta hände ett antal dagar före den 31 oktober.

Flygbåten var förtöjd vid boj c:a 100 m från land och kajplatser. I skydd av mörkret smugglade jag

X
ut flickan med hennes omfattande bagage (minst fem kollin) till maskinen. Ett oförutsett problem var, att få flickan att vara tyst. Över vatten hörs alla ljud tydligt och nära. Förestående flygning var hennes första, så hennes nervositet var förståelig. Omständigheterna var inte heller direkt lugnande. Rädd, frusen och våt blev hon nedbäddad i en av de åtta kojerna som fanns ombord. Jag låste lastluckan, rodde tillbaka och gick sedan till massen och därefter till förläggningen för att inte saknas. Det gällde att inte väcka misstanke och att vara försiktig. Det fanns heller ingen, som annat vad som pågick, eftersom jag inte behövt svara på några frågor. Alla var ju inte heller övertygade om krigets mening och mål. Långt efteråt fick jag veta, att det flera dagar efter flykten var oklart, hur många man trodde det varit ombord. Flickans rumskamrat hade inte heller anmält frånvaron. Hur gick det då för bränsleuppbördsmanen? En av de första frågorna om omständigheterna bör ju ha varit, hur flygplanet kunde ha fått bränsle.

Det blev nattflygning med Arado-maskinerna. Detta kom att bidra till en viss intensitet följande dag, som blev till fördel för mina förberedelser. Jag for ut med nyladdade batterier, plockade bort alla kapell utan att väcka uppmärksamhet. Spänningen var stor, stunden då det gällde närmade sig ... Att kvickt komma iväg var en absolut förutsättning för att lyckas. Motorpropeller-kabin-torn-kapell fick inte flyta omkring utan måste stuvras. Nu var det bråttom, allt ska ske i en viss ordning. Flygbåtens förtöjning från bojen lossas, liksom jollens från maskinen. Så återstår det svåraste, att starta motorerna praktiskt taget

samtidigt, utan hjälp av hjälpkraftaggregatets strömförsörjning (aggregatet var på varvet för justering). Flygplanbatterierna hade en begränsad kapacitet. Motorerna hade endast ett svänghjul som kunde accelereras åt gången och batterikapaciteten räckte inte till för så många startförsök. Det var sålunda viktigt, att få igång en motor vars generator kunde leverera ström. Med tanke på att motorerna inte var körda på en tid, var utsikterna att lyckas inte 100%-iga. Vänster motor saknade generator, på dess plats satt nämligen en hydraulpump monterad, ändå måste rimligen yttermotorerna startas först. Genom att växelsvis köra vänster- höger startmotor, borde jag få igång yttermotorerna praktiskt taget samtidigt. Ett problem var, att gasreglagen fanns på förarplats, medan andra anordningar för motorstart fanns på mekanikerplats - ungefär midskepps. Jag måste alltså utföra många moment utan möjlighet att snabbt nå gasreglagen.

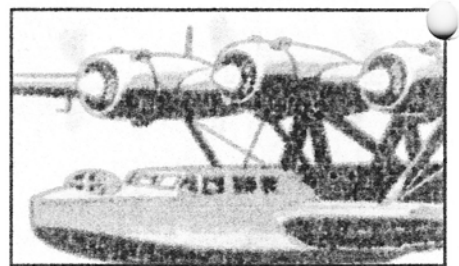
Det mest kritiska ögonblicket ...

Så snart en motor kommit igång, skulle flickan lossa förtöjningen till bojen. Om lossgöringen skedde för sent, skulle dragningen i förtöjningen bli så stor, att den inte skulle kunna lossas. Det långa håret måste döljas i uniformsmössan, om någon skulle iakttä något. Jollen skulle släppas. Nu steg spänningen, adrenalinavsöndringen ökade. Skulle det lyckas??? Samvetet plågade mig, vad var det jag höll på med egentligen??? **Kontakt vänster!** Ett intensivt skrikande ljud från startmotorn och **Den går igång!** Från och med nu finns ingen återvändo. Alla kunde nu både se och höra att något, som inte skulle

ske, var på gång. Det var just lunch och alla var på väg till utspisningen.

Kontakt höger! Sekunderna är evigheter och nu nej, ingenting händer, inte en rörelse på propellern. Vänster motor gick med 1/4 gaspådrag. Jag skyndar fram och minskar varvtalet. Maskinen var i alla fall loss från bojen ... Vad är det för fel? Hade startklon hängt sig? I så fall, snabbt upp på däck, upp på motorn via stegen i motorgondolen och dra i propellern fram och tillbaka. Tillbaka till mekanikerplatsen och försöka igen. Koppelar in startklon efter 30 långa sekunder Men inte heller nu något resultat. Ännu ett försök ... lika illa. Var allt förgäves? Skulle pistolen innanför skjortan komma till användning, som en sista utväg? I rådslagningen före ingick den problemlösningen, om allt skulle misslyckas. Då ropar flickan: "Gör ett nytt försök!" **Kontakt höger!** Väntar en evighet och det mest fantastiska och otroliga händer, motorn går igång!!

När maskinen rört sig i vattnet hade små skakningar rubbat startmotorns kollektor till ett nytt segment, så att funktionen åter-



Do 24:ans tre motorer var på sammanlagt c:a 3000 hk vilket gav en maxhastighet på 315 km

stälts. Förklaringen kom några år senare på F2 i Hägernäs, då samma fel återkom. Jag formligen dyker fram genom dörrarna och ger fullgas på alla tre reglagen. Nu fick det bära



eller brista. En relativt lätt maskin, så start på två motorer skulle inte vara några problem. Maskinen hade nu svängt borbord och var nästan i vindriktningen. Farten ökar snabbt och vid c:a 90 km/t kom en spark bakifrån, mittenmotorn kom igång på fullvarv i vinddraget. Vilken lyckokänsla, att känna den enorma kraften av mer än 3000 hk vid det ögonblicket, ja det är svårt att beskriva. Normal starttid från pådrag till lättning var 20 sekunder. **Auf nimmer wiedersehen!!**

Stigvinkeln blev något brant och med en molnhöjd på 50-80 meter var det ett ögonblicks verk att komma in i moln. Till råga på allt hade inte den elektriska horisonten kommit i funktion. Flickan skulle trycka in alla automatsäkringarna när strömförsörjningen var säkrad, men missat just denna. Jag måste kvickt ur moln och det blev lika bryskt ut som in. För att undvika markkontakt blev upptagningen hård. Flickan kom lagom fram för att pressas till durken av g-kraften. Med visuell sikt kunde jag sedan fullborda svängen till 360 grader, dvs kurs ungefär mot Sverige.

En strandvakt vinkade glatt på styrbordssidan och jag vingtipade som en sista hälsning i övermod. Flygningen fortsatte sedan på 20-30 meters höjd med kurs öster om Bornholm för att undvika eventuell jakt. Trots, att jag inte väntade att bli jagad, gick jag på lite olika kurser. Allt kändes plötsligt mycket bra, jag erfor ett lugn som i en annan värld. Gastkramningen släppte och all osäkerhet var över. Soldatbok, gradbeteckningar, glitter och diverse papper slängdes över bord så småningom. Nödprovianten öppnades, avsmaka-

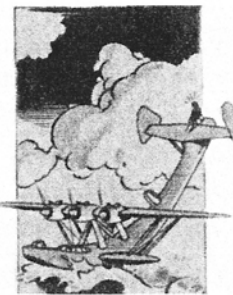
des och befanns förträfflig. Det var bl a choklad, russin, cigaretter och vichyvatten. Nu var livet värt att leva igen! Kanske försökte jag t o m sjunga!

Sverige, ... ett främmande land i sikte ... Ett par detaljer återstod, nog så viktiga. Skulle sikten räcka för landning? Hur såg stranden ut där framme? Förföljelse eller nedskjutning hade jag inte räknat med, men hur skulle svenskt luftvärn reagera? I efterhand har jag fått veta, att tysk förföljelse inleddes 15 minuter efter min start. Med säkerhet hade de order att tvinga ner mig. Förföljarna hade betydligt snabbare maskiner och om kurserna stämt, hade det varit illa ställt. Detta fick jag vetskap om av en mekaniker, som flydde ur det brinnande Berlin under krigets allra sista dagar i en Focker Wulf. Han landade på västallierat område och blev krigsfånge i Kanada, där han nu lär vara kanadensisk medborgare.

Vid Bornholm och i Hanöbukten fick jag hoppa över några fiskebåtar. Alla vinkade, nästan som grattis och lycka till. Plötsligt ljusnade horisonten något och en strandremsa avtecknade sig föröver. Jag flög in lågt över bygghusen (för att undvika beskjutning) och svängde mot sydost och vindriktningen. Flickan sköt några röda signalpistolskott. Landningen gick bra, det stod till och med i tidningen, vilket smickrade mig. När jag vänt mötte jag en hemvärnsman i en roddbåt i vars botten låg ett gammalt mausergevär. Jag frågade den äldre mannen på tyska, om detta var Sverige och då han nickade, fortsatte jag mot stranden. Jag lät skrovet gå upp lite grand på sanden för att stå stadigt med vinden från aktern och kuperade motorerna. Klev i land

och gjorde rutinmässig förtöjning. Flygningen var över, flygtiden nästan exakt en timme. Intill landningsplatsen finns idag en idrottsplats, som är Mjällbys hemmaplan dvs, Strandvallen i Hällevik.

Min reaktion efter landningen, nu skall det bli intressant att se vad som händer, jag kunde ju inte förutse den fortsatta utvecklingen. Mottagningskommittén bestod av tulltjänstemannen Gustav Olsson och ganska många åskådare. Vi blev verkligen mycket vänligt mottagna. Tulltjänstemannen och hans fru bjöd på lunch i deras privata hem. Tänk, att få tvätta sig med riktig fredstvål!! Så småningom kom en man i blå uniform med hög krage och mycket guld. Det var landsfiskalen i Sölvesborg i egen hög person. Han frågade på tyska, om vi var nazister, var-efter han for igen. Senare, samma eftermiddag, anlände flygva-
penpersonal. Beslutades att maskinen av bevakningsskäl skulle flyttas in i hamnbassängen. En båt lyckades dock inte dra den loss, varför jag klev ombord och startade motorerna. Med reverserade propellrar kunde jag, till



Do 24:an som tecknaren såg den

allas häpnad, backa ut maskinen. Med motorerna igång, fortsatte jag sedan in i hamnen med c:a 1,5 meters marginal på vardera sidan om ving- en. Maskinen förtöjdes och den första sverigedagen var nästan tillända.

Färden till Sölvesborg an-

träddes per bil, där flickan och jag inkvarterades på hotell. Vi utspisades med middag och fick samtala med svenska krigsmakten, eller i varje fall delar av den. Jag fann männen så sympatiska, att jag skänkte dem min pistol, som intill detta ögonblick hängt innanför skjortan i ett gardinsnöre om halsen. Ingen hade nämligen kommit på idén att visitera mig. Lite senare kom en "fältskär" upp på mitt rum för att titta på mig. Kanske skulle han se om jag verkade frisk, eller om jag medförde ohyra. Hans kommentar var, att tyskarna var kända för god hygien, en komplimang som gjorde mig förvånad. Det var självklart, att man var utan löss, tyckte jag.

Redan på kvällen anlände kapten Nylander och hans mannar. Nästa dag återvände vi till Hällevik. Nylander skulle ha en del instruktioner och så skulle ett överlämningsprotokoll upprättas. Efter lunch på Stadt i Sölvesborg, gjordes under eftermiddagen övningar att köra maskinen på vattnet, alla olika manövrer fram till start. Nylander hade fått instruktioner från utlänningskommissionen, att inte företaga någon flygning med mig, en order jag aldrig kunnat förstå. Trots allt fanns mycket att instruera om, speciellt när det gällde landningen.

När allt var klart, stod jag i båten och såg på när min maskin startade mot Karlskrona. Det var ett ögonblick, som kändes deprimerande. Min maskin flög bort och jag stod kvar. Skulle de ha verera? Skulle jag få se den igen?

Hotellboendet utbyttes nu mot inkvartering i kurrar hos polisen i några nätter. Lagens representanter var dock mycket trevliga och hjälpsamma. Jag fick sova med öppen celldörr och följa med till simhallen. Jag fick t o m

nya byxor och skosnören.

Lägerliv

Efter några dagar i Sölvesborg sändes jag till ett läger i Lenhovda i Småland. Flickan hade några dagar tidigare kommit till en estnisk förläggning för kvinnor. En dag kom föreståndaren och meddelade, att jag skulle få träffa Albin Ahrenberg. Namnet kände jag till som ett flygare i Sverige. Det blev ett angenämt möte i Växjö. Ahrenberg bjöd på middag (men var besviken över utebliven snaps) och berättade flygarminnen, bl a hur han flugit Göring i en Donier mellan Stockholm och Hälsingfors. Avslutningsvis erbjöd sig Ahrenberg, att försöka få mig temporärt fri för att biträda med utbildning på DO 24:an.

Till jul sände jag en hälsning till kommandanten i Nest. Jag fick senare veta, att han hade ställts till ansvar för min flykt. På radion kunde jag höra Hitlers nyårstal, där han bl a lovade alla desertörers och deras familjers utrotning. Jag fick också veta, att Gestapo fångat brevet till min mor. Efter många förhör blev hon satt i fängelse för min skull. I slutet av april 1945 befriades hon av engelsmännen.

Skogsarbete

Vistelsen i Lenhovda med vägarbete blev kort. Vi kunde anmäla oss till skogsarbete som gav en del favörer, bl a lite slantar. Jag blev alltså skogsarbetare nära Gagnef i Dalarna. Varken väg- eller skogsarbete var mitt gebit mest beroende på ovana vid tungt kroppsarbete. Efter någon vecka på "Trollberget" kom konsumföreståndaren i Gagnef till förläggningen i släde. Han meddelade, att jag skulle ringa kapten Ahrenberg i Stockholm och jag fick hjälp med att etable-

ra kontakten. Ahrenberg kunde berätta, att planer förelåg, att DO 24:an skulle inköpas och införlivas med svenska Flygvapnet. Han hade i januari 1945 vänt sig till tyska legationen med en förfrågan om teknisk hjälp. Hauptman Riedel, som var flygattaché hade då meddelat, att den efterfrågade hjälpen redan fanns i Sverige. Han rekommenderade den tyske mekanikern, som flöhit maskinen. Detta var ytterst besynnerligt! Som desertör var jag ju redan dömd av rikets högste ledare.

Ahrenberg klarade sedan ut alla formaliteter. Om jag ville, kunde jag få en månads anställning i haverisektionen som Ahrenberg förestod. Ett fint besked att tacka ja till, fyra månader före krigsslutet.

Glad i hägen kunde resan till Stockholm anträdas. När jag kom till Uppsala fick jag tillfälle att träffa min f d passagerare. Det blev ett glatt återseende. Hon bodde tillsammans med en annan flykting. Nästa dag kom jag till huvudstaden. På centralstationen möttes jag av medhjälpare till Ahrenberg och fick hjälp med bostad på ett pensionat på S:t Eriksgatan.

Tjänstgöringsplatsen blev F2 Hägernäs, en mycket idyllisk plats. Jag minns, när jag första gången kom till Hägernäs, med backen upp till lilla vakten. En k-pistbeväpnad vakt följde mig till verkstaden. Det kändes både löjligt och förnedrande. Flygingenjör Hansson tog emot mig och han kände tydligen likadant. Jag antar, att rollen som övervakare sedan övertogs av någon anställd - intuitivt kändes det så. Samarbetet med den militära personalen gick utmärkt och välviljan var stor. Lite sämre var det med de civilanställda. Kanske berodde det på att jag inte be-



Heinz Roesch "mekar" vänstermotorn på Do 24:an vid F2 sommaren 1945

hövde stämpelklocka, på min nationalitet eller att man trodde, att jag var nazist. Jag vet inte. Från pensionatet flyttade jag till snickare Lawén, där jag trivdes verkligen bra.

Do 24:an kom att användas som embryo i den flygräddningsfunktion som var under uppbyggnad. Jag tror, att en del av mina kunskaper kom till användning. Mina erfarenheter från flygräddningstjänst var ju inte ringa. Huvuduppgiften blev teknisk tjänst för underhåll av flygbåten samt viss utbildning av personal. Det var en fin tid, men jag besvärades en del av att bli uttittad och betraktad som "tysken". Att bli betraktad som helsvensk har

trots allt inte varit helt lätt ända in till dags dato.

Uppbrottet

En svensk flicka kom att bli min livsledsarska. Vi bildade familj, en familj som växte. Det var en lycklig tid. År 1948 kom att bli en

vändpunkt. Flygräddningsgruppen (FRÅD), med de tre Catalinaflygplanen, blev då ett begrepp. Do 24:an kom att hamna i skymundan. Min tjänst blev härigenom inte längre så givande, så efter fem år började jag ledsna och vända blickarna mot det jag en gång började med, nämligen bilar och motorer. Efter några år i Norrland återvände jag 1955 till Roslagen, där jag fick möjlighet att öppna en egen firma i bilbranschen. Företaget gick bra och min tid har förflutit med att stabilisera firman.

En tanke, som plågat mig under åren, har varit det lidande jag förorsakat min mor genom min

flykt. Genom den gränsdragning som skedde efter kriget, kom hon att tillhöra Östtyskland. Alla försök, att lagligt genom de östtyska myndigheterna erhålla utresetillstånd till Sverige, misslyckades. Till slut syntes hennes situation så svår, att även hon beslutade sig för att fly vid 60 års ålder. Det blev ytterligare en dramatisk flykt, bl a med hjälp av en bekant och som färdmedel delvis i en kanadensare (kanot). Därmed kunde mor och son återförenas 1952. Jag mötte på centralstationen i Stockholm och det var ett stort och fint ögonblick. Hon levde sedan återstoden av sitt liv i Sverige och avled vid 82 års ålder 1974.

Av återstoden finns nu bara en intressant detalj. Östtyska myndigheter hade länge långt gående planer på att ställa mig till svars för stöld av tysk egendom!! Resten kan betecknas som episoder och ointressanta händelser. Men visst var det dramatiskt i det mest spännande ögonblicket i mitt liv, nämligen:

FLYKTEN TILL SVERIGE

Heinz Roesch



En mekanikerlegend inom marinflyget AUGUST EMIL LARSSON

Verkmästaren av 1. Klassen, August Emil Larsson, en märkesman inom sitt gebit var flaggmaskinist vid flottans station i Stockholm, då han den 1 juli 1926 överfördes till flygvapnet med placering vid F2. Han var den, som gärna ville pröva på det som var nytt. Efter hans inträde i tjänsten vid flottan tillkom ubåtsvapnet och Larsson

var bland de första som kom att tjänstgöra inom det nya vapnet. Sålunda var han år 1909 med och hämtade ubåten Hvalen, vilken byggdes i Spezia i Italien. Trots sin ringa storlek företog den sig på egen hand den långa hemfärden till Sverige, en på sin tid mycket uppmärksammat be drift. När Marinens flygväsende började utvecklas, var han även

här en av de första.

År 1913 kommenderades Larsson till Frankrike, närmare bestämt Paris, för kontroll och montering av för marinens räknning beställd flygmateriel. Det gällde även, att inhämta kännedom om vissa motortyper samt annan flygmateriel, som kunde tänkas bli aktuell att inköpa till den svenska marinen.

Larsson var en skicklig yrkesman, erfaren och med en klar blick för vad som rörde sig omkring honom. Han kunde vara både humoristisk och sar-



Larsson vid den sk "Amiralskärran".

Foto. Kamratföreningens fotosamling.

kastisk, det senare i sina uttalanden om både överhet och andra. Han var, som marinflygets "grand old man", på det tekniska området högt respekterad. Alla visste, att *Emil Larsson* var den som väl behärskade sitt verksamhetsområde och en del därutöver. För tidspensionerad, på grund av sjukdom, avled han den 13 mars 1943. I samband med hans bortgång höll dåvarande chefen för F2, *Herman Sundin*, nedanstående minnestal.

"Verkmästare Larsson var den förste flygbåtsmaskinisten och i denna egenskap kan han tjäna som föredöme för vår tids alltmer växande flygmekanikerkår. Han ägde alla de egenskaper, som främst karakteriserar en god flygmekaniker, kunnighet såväl teoretiskt som praktiskt, arbetsglädje och yrkesstolthet. Egenskaper som för övrigt var gemensamma för hela denna sällspport skickliga och kunniga kår.

Föga av ära och berömmelse kom på dessa flygbåtsmaskinisters lott, men detta bekymrade dem ingalunda. De förstod innebörden i att tjäna och hjälpa. Att ha gjort sin plikt utgjorde för dem den största tillfredsställelsen.

Må dessa ord bli till ett äreminne, inte bara över verkmästare Larsson, utan även över hans kamrater, flygbåtsmaskinisterna vid Marinens flygväsende"

Red

MINNEN FRÅN MIN VÄRNPLIKTSTID PÅ F2

Många var de ynglingar, som under åren 1919-74 under längre eller kortare tid, fullgjorde sin värnplikt vid Hägernäs, "Näset", som det allmänt kallades. Under kriget, då det var tätt mellan inkallelserna, kunde den sammanlagda tiden bli lång.

Kamratföreningen har tillgång till minnen som några av dessa värnpliktiga nedtecknat. Till övervägande delen är det frågan om positiva minnen. Kanske beror detta på, att nedtecknandet gjorts i ett se-

nare skede i livet, då det positiva lever kvar, medan det negativa förträngts. Några sådana minnen ska vi här få ta del av, undertecknade av 525 27/37 *Larsson.*

Red

Det var, med en viss spänning vi med buss anlände till F2 genom västra vaken den 18 mars 1941 Efter persedelutlämning i intendenturförrådet skulle övernattnings ske i gymnastiksalen. "Bassarna", dvs de mannar som legat inne ett tag, hade fyllt halm i madrasserna

och stoppat dem så hårt, att vi sk "solsken" hade det besvärligt, att kunna ligga kvar på dem. Sömn blev inte den bästa för någon av oss nyinryckta.

På kvällen därpå skulle vi med buss, tåg och båt fara till Fårösund för utbildning. Gotlandsbåten fastnade i packisen många gånger under resan, varför vi med båtshakar fick hjälpa till att få bort isen. Påhejade av dåvarande majoren *Råberg*, brottningsförbundets ordförande, som med glada tillrop fick oss att anstränga oss till det yttersta.

I Fårösund välkomnades vi med en härlig soppa. Som färdkost från F2 hade vi haft med oss knäckebröd med fläskpålägg som förvarats i bruna påsar som blev flottigare och flottigare ju längre resan pågick. Provianten var säkert anpassad efter en normal resa, varför magarna blev ganska tomma innan vi anlände till Visby. Då vi sent på kvällen anlände till detachementet mådde vi dock utmärkt.

Efter rekrytundervisning och krigsmans erinran, ansåg vi oss mogna för en revy. Den blev mycket uppskattad, inte minst av damerna som inbjudits från Visby och som anlände i bussar. KA 2:s mannar var inte så roade av detta utan försökte sabotera en del av bussarna. Det var trots allt en trevlig kväll som fick oss att för en stund glömma den bistra verkligheten i omvärlden.

Efter en stormig färd återvände vi till fastlandet den 30 april 1941. I försalongen på gotlandsbåten rymdes normalt 50 personer, men där hade 150 rekryter hamnat. Avresedagens middag bestod av fläsk och bruna bönor. Sjögången var svår och de flesta tålde den inte. Våra medhavda persedelpåsar var inte helt rena efter denna resa. En av kamraterna var mycket illa därän. På tåget från Nynäshamn mådde han inte bra utan stod mellan vagnarna och "hulkade". Han kommenterades senare till Flygplankryssaren Gotland. Typiskt.

Efter 137 dagar på 21 depådivisionen på F2 fick jag förmånen att tillträda en befattning som kontorist på Avd 4, intendenturavdelningen. Dessförinnan hade tjänsten bestått av skrivjobb m m

hos garageförmän Eriksson. Inte nog med att man "muckade" från militärtjänsten, man fick bo hemma och man fick bra betalt. Ca 350 kr i månaden mot 1 kr om dagen som rekryt.

Det finns en plats på jordens rund, där solen aldrig ler, den platsen heter FÅRÖSUND, dit vill jag aldrig mer.

Nedtecknat av en värnpliktig, som dock efter en tid hade ändrat åsikt och nu påstod motsatsen.

Den civila befattningen var mycket händelserik och omfattade bl a uträkning av löner till all militär personal. Om jag inte minns fel, hade en vicekorpral 15 kr i månaden, en korpral 30 och en furir 45 utöver den sk terminslönen. Det var nästan skrattretande, när fjärdingsman Lundell kom och ville ha barnbidrag av en vicekorpral.

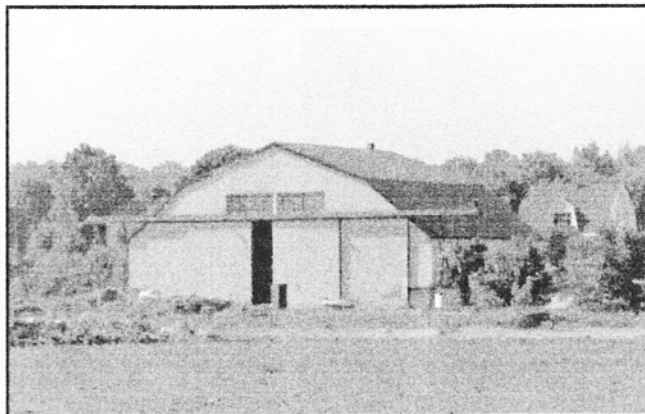
Under F2 tiden lärde man kanna många fina människor, från värnpliktiga till chefen. På den tiden var överstelöjtnant Herman Sundin chef. Han verka-

de bister och döptes till "muntre Herman", men han var omtyckt. Det var säkert inte lätt alla gånger, att ha en glad uppsyn, då tillbud av många slag drabbade F2 och då världen stod i brand.

Då tyskarna anföll Ryssland midsommardagen 1941, var många av oss hemma på permission. De, som nyss kommit hem efter en lång hemresa, hade just satt sig till morgonkaffet, när order om omedelbar inställelse vid F2 kom. Undertecknad fick budet genom konduktören på tåget. "Det är nog bäst att du åker in till Hägernäs, för nu har Tyskland förklarat Ryssland krig".

På sommaren 1943 hade vi under några dagar en tysk "fånge", en flygare, som nödlandat i haparandatrakten. Vi tog hand om honom på bästa sätt och han utväxlades förmodligen ganska snart. "Om jag kommer hem till Tyskland kommer mina kamrater inte att tro mig när jag berättar hur bra ni har det i Sverige". Rena "weinachtsabend". Mitt minne av honom blev ett foto med följande anteckning: "Zum steten Andenken am den Notgelandeten Piloten", Günter Schults.

På våren 1944 kunde man ana slutet på kriget, då de allierade styrkorna trängde fram mot Tyskland från alla håll. Då ansåg man, att det var dags att söka ett civilt arbete. Innan dess var det för de flesta av oss angeläget, att tillsammans med en stor del av F2:s personal bilda F2 Kamratförening, vilken nu ger oss möjlighet att återuppliva minnen och det goda kamratskap som många beredskapsår lagt grunden till.



Hangaren som F2 använde vid basering Fårösund. Enligt uppgift byggdes den av medel, som insamlats av kvinnorna på Gotland. Hangaren finns fortfarande kvar. Foto. Gunnar Söderberg

DET HÄNDE UNDER DET GÅNGNA ÅRET

Årsmöte med årsmiddag



På grund av att minnesstenen flyttats, avhölls den traditionella minnesstunden denna gång vid flaggstängen.

Föreningens 61:a årsmöte avhölls stadgeenligt den sista lördagen i maj 2005. Efter de speciella arrangemang som anordnades i samband med föreningens 60-årsjubileum, återgick vi nu till det traditionella programmet:

- samling vid minnesstenen
- årsmötesförhandlingar
- årsmiddag

Efter det att kallelse till årsmötet skickats ut, genomfördes den planerade flyttningen av minnesstenen. Eftersom markplaneringen runt stenen inte var klar, nödgades vi denna gång, den första på 60 år, flytta minnesstunden till flaggstängen. Blomsternedläggning och besök vid den nya platsen kunde dock ske. Den allmänna meningen var, att stenen fått en fin placering med kontakt med det vatten, som under många år haft så stor betydelse för verksamheten vid F2.

Platsen för årsmötet och den efterföljande årsmiddagen blev även

denna gång, kommunalhuset i Roslags Näsby.

Till årsmötet kunde ordföranden hälsa ett 50-tal medlemmar välkomna och uttrycka sin glädje över, att så många hörsammat kallelsen.

Att notera från mötesförhandlingarna:

- Revisionsberättelsen innehöll inga anmärkningar, varför styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

• Kassören

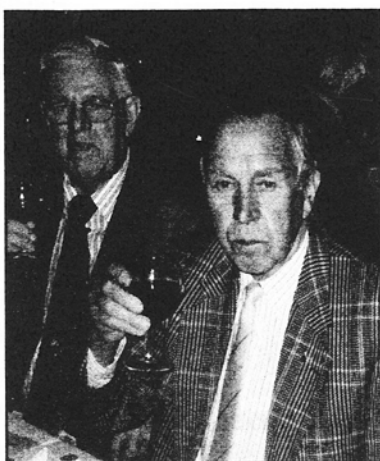
Minnesstenen får sin blomstersmyckning

kunde redogöra för en god och stabil ekonomi

- Valen till styrelse och funktionärer gav följande



När kommer maten?



En skål för f2 Kamratförening



Lotteridragning



En lycklig vinnare

förändringar:

Carl-Axel Åkergren lämnade, av hälsoskäl, styrelsen efter åtta år som ordinarie ledamot. En hälsning från *Carl-Axel* till mötet framfördes av ordföranden.



Redo att spela upp till dans

Till ordinarie ledamot valdes *Gunnar Lindbergh* och till styrelsuppleant *Torbjörn Armandsson*,

- Beslutades om oförändrad årsavgift, 60 kr.

Middagen präglades, som vanligt, av god mat, bra server-

ing, vacker sång och en god stämning. *Kerstins* bar var välbesökt och var turen framme kunde man gå hem med någon av lotterivinsterna. Så småningom gavs också möjlighet till att röra på benen alternativt att väcka gamla minnen till liv

Red.

Foto. K Jörgne



Höstutflykten

Kamratföreningens årliga höstutflykt utgjordes denna gång av en bussresa till *Julita* i Södermanland. *Julita gods*, vackert beläget vid sjön *Öljaren*, förvaltas av *Nordiska muséet* och består av *Julita herrgård* med omgivande park samt *Sveriges lantbruksmuseum*.

Avfärden gick på fredagsmorgonen den 23 september från *Roslags Näsby* och *Östra station*. Resan samlade ca 30 deltagare.

Efter två timmars bussresa i strålende sol, genom ett fagert landskap som lät oss ana en snart ankommande höst, anlände vi till *Julita* kl 1100. Där väntade oss en god lunch på *Värdshu-*

set, samtidigt som vi kunde njuta av utsikten över sjön *Öljaren*

Efter mat och kaffe vidtog besök i *Julitaboden*, där inköp av bl a lokala produkter kunde göras. Efter vissa problem vad gällde ingäen-



Godsets vackra herrgårdsbyggnad.



Studie av "Brallens" fotoalbum väcker många minnen till liv.

de entréavgifter, beviljades vi tillträde till den vackra parken med sina stora fruktodlingar. Där återfanns också den ståtliga herrgården med sina vackra blomsterangemang. På bryggbankarna slog vi oss ned för en pratstund i det vackra vädret, medan vi beundrade utsikten över sjön och med den vackra herrgården som bakgrund.



Skönt att vila benen i väntan på bussens avgång.

Foto Kurt J

med bilder från sina första år på F2 cirkulera i bussen. Nog är "Brallen" en märklig man, som det är värt att lyssna på.

Strax före kl sex var vi så tillbaka i Roslags Näsby efter en mycket trevlig utflykt. Vi tackar Kerstin Engström och Gunnar "Charlie" Lindberg för ett väl genomfört program.

Sture R

Foto Kurt J

Novemberträffen

Den 17 november kl 1600 samlades ett 60-tal deltagare i kommunalhuskällaren i Täby för årets träff.

På programmet stod bl a föredrag av överstelöjtnant Christer Lokind över ämnet, "DC-3:an som försvann".

Christer, pensionerad f d officer vid flygvapnet, gav oss en djupgående och intressant studie av händelseförloppet i samband med nedskjutningen av den svenska DC-3:an över internationellt vatten i juni 1952. Minut för minut fick vi följa Mig-15:s rörelse från DC-3:ans start på Bromma till dess nedslag i vattnet norr om Gotska Sandön. 5 minuter av Mig-15:s agerande före DC-3:ans haveri finns ej redovisade, liksom de första två timmarna på haveriplatsen. Något att tänka på !?

Fortfarande saknas fyra FRA-operatörer och deras fallskärmar och flytvästar.

Eftersom det var torsdag hade vi, av naturliga skal, före Christers föredrag avätit ärtsoppa med pannkakstårta. För dem, som så önskade fanns även tillgång till varm punsch. Som vanligt god stämning och trivsamt ordnat av Kerstin Engström och "Charlie" Lindbergh.

Sture R



Föredragshållaren Christer Lokind.

Foto. Kurt J

Halvårsgenomgång

Fredagen de 27 januari var det åter dags för en halvårsgenomgång på f d F16, numera LSS (Luftstridsskolan), i Uppsala. Vår förening representerades av

Forts sida 2

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

Bo Carlsson

Lejf Danielsson

Percy Enlund

Fritz Eriksson

Hans Hammerström

Lasse Holmberg

Anders Hägglö

Maj-Britt Johansson

Per Johansson

Birgitta Littke

Kerstin Lönnqvist

Ingmar Olsson

Medlemsantalet

2006-03-31

325

Till sist, Du glömmer väl inte att:

- **göra anmälan till årsmiddagen.**
- **betala in årsavgiften.**
- **om Du känner till förändringar i medlemsmatrikeln, anmäla detta till sekreteraren. Tack.**

DETTA VAR F2 ÅR 1940

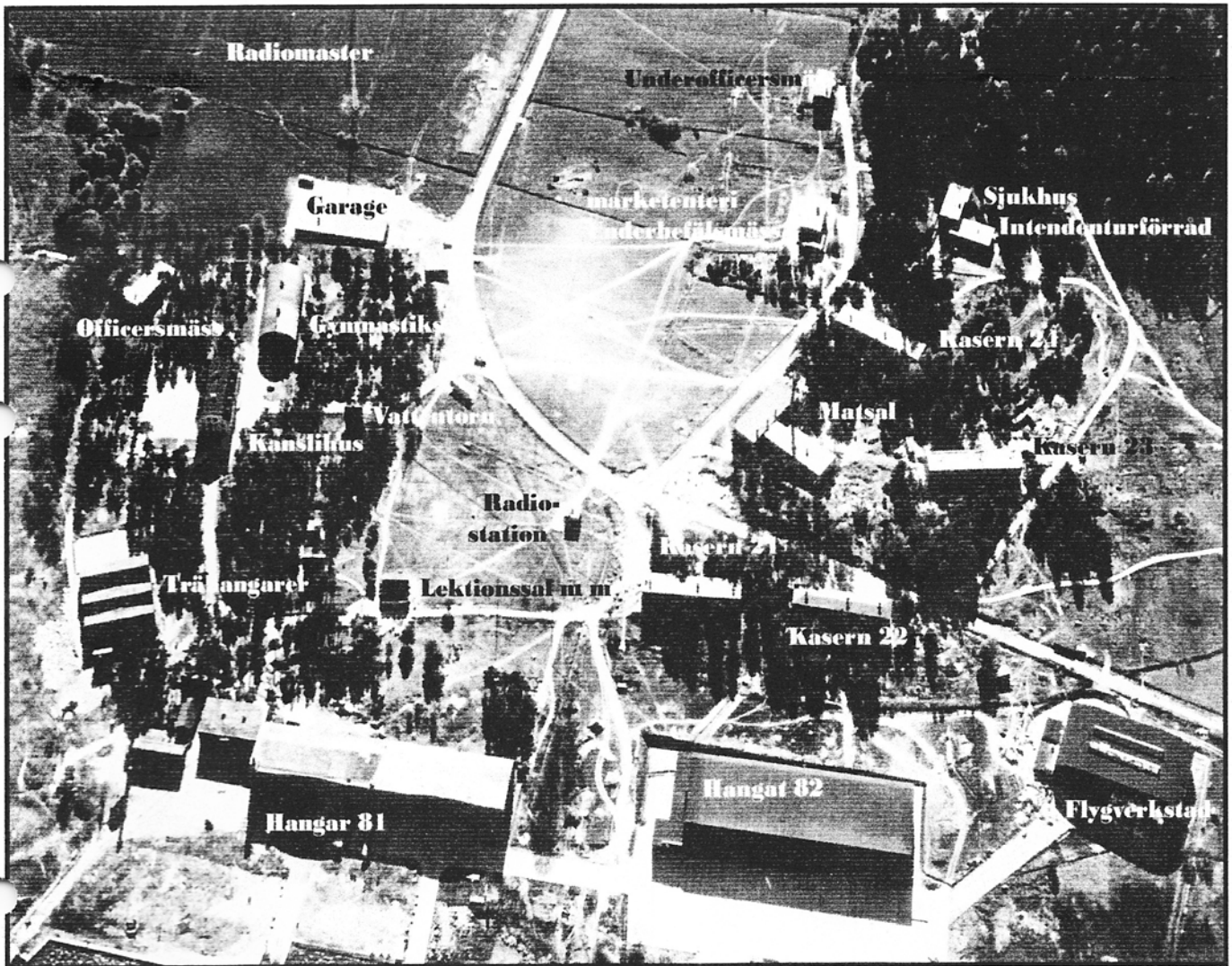


Bild ur Kamratföreningens fotosamling

1936 års försvarsbeslut innebar en fördel för Flygvapnet vad gällde fördelning av de militära resurserna. En organisatorisk förändring medförde, att flottiljbenämningarna infördes. Andra Flygkåren (F2) blev först Kungl Upplands flygflottilj, för att redan efter två månader byta namn till Kungl Roslagens flygflottilj. För övrigt innebar beslutet en kraftig förstärkning av Flygvapnet, vilket för F2:s del innebar, att byggnationen inom flottiljområdet av bl a kaserner, matsal, mässar, ny hangar och sjukhus tog fart. Redan den 30 juni 1938 hade man kommit så långt, att logementfartyget Gota för gott kunde bogseras bort från Hågernäsviken. Den marina anknyt-

ningen kom dock under lång tid, att i vissa avseenden präglade flottiljen. 1940 var den planerade utbyggnaden i stort sett klar och under tiden fram till nedläggningen 1974 skedde endast nybyggnation av mindre omfattning.

Även på flygplansidan skedde en avsevärd upprustning med, i varje fall till viss del, modernare materiel. Efter köp från Tyskland försågs flottiljen 1939 med 12 torpedflygplan (T2) av typen Heinkel He 115A och året därefter med 12 spaningsflygplan (S12) av typen Heinkel He 114

Red



S 12



F2-OMRÅDET IDAG

Det som en gång ansågs vara ett av Flygvapnets vackrast belägna förläggingsområden, genomgår sedan några år tillbaka, stora förändringar. Under namnet *Hägernäs strand* omvandlar *JM-bygg* nu området till ett populärt bostadsområde. En del av de gamla byggnaderna har rivits och flera står på tur. Bland dem, som sparas till eftervärlden, kan nämnas: Kanslihuset, hangar 81, matsalen, gymnastiksalen flygverkstaden och två kaserner.

Foto K Jörgne.



Södra Catalinagränd med hangaren (numera parkeringshus) till vänster..



De så kallade Strandvillorna med utsikt mot Tornön.



Sydöstra stranden med hangaren i bakgrunden.



Bakom dessa hus gömmer sig bl a matsalen.



Anknytningen till tidigare verksamhet inom området är uppenbar.



Sydöstra stranden med sex hus mellan hangaren och vattnet.