

KARLSBORG

det militära
samhället som
är beläget mel-

lan Vättern och Bottensjön och är genombrutet av Göta Kanal. Samhället är huvudort i det kommunblock som dessutom också innehåller Mölltorp och Udenäs. ☆ ☆ Orten torde vara allom bekant — inte minst genom den riksbekanta "Karlsborgsvisan". ☆ ☆ ☆



● Del av Karlsborgssamhället med fästningen (överst). I den lilla viken tv höll sjöflyget till jordomdags.

F

Svenska folket hade redan valt till kronprins en ledartyp, den franske marskalken Bernadotte, som 1818 blev kung Karl XIV Johan. En annan ledare var Baltzar von Platen, som började storverket Göta Kanal.

D

essa två män planerade rikets försvar efter nya riktlinjer. Värnplikt infördes vid sidan av de indelta "jordbrukarsoldaterna", men utbildningstiden blev kort — bara tolv dagar.

Man var enig att inte splittra de svenska huvudstridskrafterna längs kuster och landgränser. Fienden borde fördröjas med små styrkor (jfr dagens dubiösa försvarsmålsättning...) medan fältarmén "mobiliserades" (sattes upp och rustades) kring Vättern och Vänern, där det fanns mest folk och livsmedel.

Vapnen skulle under fred förvaras vid Vättern i en förrådsfästning, som kunde få goda sjöförbindelser genom Göta Kanal. Där kunde vid krigsut-

brott beredas plats för kungafamilj, regering och "rikets redbarheter" (riksbankens gulförråd och kronjuvelerna).

◆ ◆ Ett "centralförsvaret" skulle föras med största seghet. Fienden fördröjdes och försvagades medan hans un-

Den första offentliga debatten i Sverige gällde rikets försvar och den pågick hela 1800-talet i den nya fria pressen, i broschyrer och flygblad.

Vårt land hade 1809 gått ut som förlorare ur den sista tvekampen med Ryssland. Vi miste Finland, vår förpost i öster. Ryska flottan hade herraväldet på Östersjön. Några timmars seglats från Stockholm fanns starka ryska garnisoner på Åland.

◆ ◆ Läget var farligt och svenska statsmän sökte med oro efter utvägar. Trots att landet var fattigt och försvagat måste man åstadkomma storverk — nationen behövde dem också för att efter nederlagen återfå sin självkänsla och något av sitt förlorade anseende.

FLYGVAPEN-NYTT:s



Igår: B 4

Hur Göta Kanal blev för liten och fästningen för stor

6



● Göta Kanal-båten "Juno" på väg ut mot Vätterns böljor.

derhållslinjer blev allt längre och sårbarare, blå genom partisanverksamhet. I landets inre delar kunde man sedan med stöd av en eller flera fästningar söka att slå fienden.

Centralförsvaret var uttryck för ett defensivt — men inte defaitistiskt — tänkande. I riksdagsdebatten 1818 vann

den dynamiske von Platen majoritet för sin plan att sammankoppla den blivande centralfästningen i Karlsborg med kanalbygget: "...medelpunkt för landets försvar, upptäckt genom Göta Kanal, utvecklas och fullkomnas genom Göta Kanal..."

Baltzar von Platen lyckades genomföra storverket Göta Kanal, men nationen orkade inte med att samtidigt bygga Karlsborg. Fästningen fick komma i efterhand och byggnadstiden var så lång, 90 år (1819—1909), att centralförsvarsprincipen blev omodern och Karlsborgs vackra kalkstensmurar ett otillräckligt skydd mot 1900-talets artilleri. Landets försvarslinje hade åter flyttats ut till kuster och gränser; samhället hade ändrat struktur och de nya industriområdena kunde inte ges upp i krig; kommunikationerna gjorde det möjligt att flytta starka arméförband. Centralförsvaret höll inte stånd mot perifärförsvaret...

Den svindlande tekniska utvecklingen under 1800- och 1900-talen kunde varken Karl XIV Johan eller Baltzar von Platen förutse. Och därför blev de två stora monumenten från deras tidevarv feldimensionerade: **Göta Kanal** för liten och **Karlsborgs fästning** alltför stor!



MILITÄRA ENHETER I KARLSBORG:

- 1842— Tygförvaltning (tidigare tygstation)
Verkstadsförvaltning (från 1966)
- 1880— Intendenturförvaltning (tidigare intför-råd; 1914—1950 även ett intkomp)
- 1887— Vanäsverken (tidigare ammunitionsfabrik)
- 1939— Västgöta flygflottillj, F6
- 1942— Provsjutningscentral
- 1948— RFK
- 1952— Fallskärmsjägarskolan
- 1961— Göta signalregemente

temaserie nr 13: Del 1



Idag: A 32

★ ★ De första åren i Karlsborgs flyghistoria, 1913–14.
 ☆ ★ Den 29 maj 1913 landar löjtnant Gösta von Porat med en franskbyggd Nieuport IV G på exercisheden "Lusharpan". Flygningen ingår som ett led i att landa och starta på orter utanför den ordinarie basen, som var Malmen. Eftersom Porats fästmö befinner sig i Karlsborg, valdes denna plats. (!) ★ ★ Andra besöket med Nieuport IV G äger rum under återfärden (långfärden) från Kviberg till Malmen – och det orsakas av bränslebrist. Apoteket får härvid bistå med ricinolja, en olja som inte löses i bensin. – Som spanare medföljde löjtnant O Liljewalch. ★ ★ ★



● Övan: Löjtnant von Porat startar med sitt Nieuport-monoplan från heden (den lätt igenkända och i folkmun kallade "Lusharpan") den 31 augusti 1913 (enl SFF). "Monoplanet" (senare kallad M 1) hade först en 50 sedan en 70 hk Gnôme-motor. – Nedan: Löjtnant Hedenstierna m fl begrunder Albatrosens skador efter 'kvadden' i Bottensjön 1917.

Våren 1914 landade åter von Porat på exercisheden, då med den svenskbyggda Nieuporten (M2). Som passagerare medföljde löjtnanten vid fortifikationen Lars Adolf Blomberg. Anledningen till detta besök var en hästkapplöpning som von Porat deltog i. Under återflygningen till Malmen (som ägde rum vid 18-tiden på kvällen) brast ett snedstag varvid nödlandning fick företas i närheten av Lagerlunda.

1915. Befästningsövningar. — Enl en generalorder den 26 juli beordrades två flygavdelningar om vardera två flygplan att delta i befästningsövningar å Karlsborg. — A-sidan (som bestod av Farman-biplanet SW 10 nr 12 och Albatrosen nr 6, den tyskbyggda) flögs av löjtnanterna Allan Hygert och Hans von Blixen Finecke. Dessa flygplan landade och startade från ett klöverfält i Gråshult som låg i närheten av nuvarande F6. B-sidan låg vid Ruders egendom i utkanten av Tibro. Denna bestod av flygplantyperna Morane-Saulnier nr 5 (Thulins inkallade flygplan) och Nieuporten (M2) nr 3. Flygplan nr 5 flögs av underlöjtnant Nils Kindberg, och nr 3 av löjtnant F Winblad. Spaningsofficere-re medföljde både A- och B-sidans avdelningar.

Försök med ny flygradio. 1916. — Under slutet av sommaren företogs med Gråshultsfältet som flygbas försök med en ny typ av flygradio. I försöken ingick ett flygplan typ Albatros från flygkompaniet. Som förare tjänstgjorde löjtnant C Hedenstierna. Under försöken uppstod fel på radion. På förarens begäran om hjälp med radions reparerande, begärde tygofficeren på Malmen (von Porat) hjälp av en fackman, TU Wikner från radiokompaniet Ing3 i Stockholm. Denne Wikner kom per tåg till Mal-

men. Porat startade sedan med Wikner som passagerare i det nyligen levererade Thulin-biplanet (typ nr 26) för att flyga till Gråshult. Motorfel uppstod över Vättern varvid glidflykt fick företas mot Gråshult. Flygplanet lyckades komma över strandvegetationen och landsvägen samt ner på fältet. Under utrullningen hamnade dock flygplanet i ett dike och kvaddades delvis. Flygplanet återbördades senare med båt till Motala och därefter tågleder till Malmen.

1917. Artillerieldledning. — På sommaren flög löjtnant C Hedenstierna (13) med en artilleriofficer som spanare vid fästningsartilleriets skjutningar. Starten ägde rum på Gråshultsfältet och luftfärden gick mot målområdet på Rissnäset, norr om Karlsborg. Men motorstopp uppstod och föraren tvangs att i glidflykt försöka nå tillbaka till fältet. Han nådde dock inte fram utan måste nödlanda på "Lusharpan", mitt bland där befintliga ridhinder. Motorn på Albatrosen hade skurit. En ny motor (som tidigare för säkerhets skull sänts per järnväg) inmonterades under natten av bla mekanikern Ferdinand Cornelius (senare känd som ambulansflygare). Följande morgon företog föraren en provflygning med Albatrosen (SW12). Motorn började emellertid hacka pga fel på bränsletillförseln. Föraren blev därför tvungen att nödlanda ännu en gång, vilket skedde på strandkanten i Bottensjön. Därvid tippade planet över och slog runt. Det bärgades därefter av personal ur volontärskolan. Flygföraren, som oskadd klarat äventyret, fick ta tåget hem till Malmen.

Rikttningsövningar mot flygmål. 1920. — I början på 20-talet ingick rikttningsövningar mot flygmål i fästningsartilleriets skjututbildning i trakten av Karlsborg.



● Övan: En av de åtta tillverkade S 25:orna "taxar" in i Karlsborgsviken. Fpl-typen var en utveckling av den Kjellsonska S 21:an (förlängd övervinge+flottörer). Motor: Maybach 260/300 hk. Toppar: 260 km/tim. — Nedan: En annan S 25:a (nr 3230) framdragen ur tälthangaren vid Karlsborgs sjöflygstation, 1928.

F



Flyghistoriska minnen serverade från Karlsborg



● **Ovan:** En S 25:a (med FV-beteckningen S 1) och tre Fokkrar (S 6) uppställda på Bottensjöns is en vintermorgon, troligen 1931. — **Nedan:** Målflyggruppens tre mekaniker invid en startklar S 25:a (nr 3230). Året var 1928. Frv ses furirerna: Lövgren, Hinnerson och Berg. — Kanske var det dessa duktiga herrars slit som gav upphov till uttrycket: "Det är männen på marken som håller flygplanen i luften". (?)



● **Ovan:** En Fokker CV-E (S 6) och i bakgrunden t h en "Tummelisa" (Ö 1) på nuvarande F6-flygfältet. Längst bak skymtar Volontärskolan. S 6 hade en 425 hk Siddley Jaguar-motor, Ö 1 bara en 90 hk Thulin. Året ca 1934. — **Nedan:** En S 5 A "Hansa" vid Karlsborgsviken ca 1930. Tresitslg. Motor: 415/450 hk Bristol. Fart: 140 km/tim.

6



I dessa övningar deltog marinens flyg med ett sjöflygplan typ Friedrichshafen (nr 26), och flögs av fanjunkare Erik Qvant. Ur flygkompaniet på Malmen deltog till att börja med en Macchiflygbåt (nr 943), men senare även ett antal Phönix-maskiner (J1) — med hjulställ. Dessa flygplan kunde landa och starta från Gråshultsfältet och var betydligt snabbare än hydroplanen. — Förare på dessa flygplan var löjtnanterna Bång, Liljier och Nernst. Vid ett tillfälle dök löjtnant Nernst med sin Phönix-maskin mot dambadhuset i Karlsborg för att "se på flickor". Efter dykningen uppstod motorstörning och det hela slutade med en nödlandning vid strandkanten av Karlsborgsviken.

1928. **Målflygningen.** — Landflygplanen var de som utförde målgången och sjöflygplanen var utrustade för målbogsering, som utfördes mellan Kråk i söder och Rissnåset i norr. I mitten av maj startade en Phönix-jagare (J1) från flygbasen på Malmen med löjtnant B Sjöby som förare för målgång åt artilleriregementet. Under denna målgång nödlandade flygplanet på "Lusharpan", pga motorstörning. En expert på motorn anlände från Malmen per motorcykel och denne konstaterade bränslebrist. Flygplanet tankades, motorkördes och riktades sedan in för start vinkelrätt mot slutvänet. En kvällsledig garnison med överste Ekelöv i spetsen beskådade starten. — Strax efter start råkade dock flygplanet in i vegetationen på jordvallen mellan "Lusharpan" och fästningen, varvid kylaren blev "igenmurad" av grönskan från fästningsvallen — med den påföljden att motorn blev för varm och att föraren åter tvangs nödlanda på exercisheden. Efter denna episod förbjöd chefen för artilleriregementet all vidare flygning från sitt område. Flygplanet monterades ned för vidare transport per järnväg till Malmen.

Målflyggruppens överflyttning till Karlsborg. 1928. — Förutom en längre tid för målgång bedömdes start- och landningsförhållandena innanför Vanäs udde vara bättre än på tidigare plats, Roxen. Dessutom nåddes en bättre kontakt mellan regementet och målflyggruppen, då den senare förlades i Karlsborgsviken. Som chef för denna grupp tjänstgjorde löjtnant Olof Ulander och flygplanen bestod av ett antal S 25 H. Förutom flygförarna löjtnant Ulander och sergeant Fredin, tjänstgjorde vid målflyggruppen furirerna Hinnerson, Lövgren och Berg, samt ur regementet ett antal värnpliktiga.

Slutet på 20-talet. — Gråshultsfältet blev i slutet på 20-talet ett minne blott. Man flyttade över till infanterivolontärskolan, där ett provisoriskt flygfält (nuvarande F6) började växa fram på 30-talet. Samtidigt utnyttjades vintertid Bottensjöns is för landningar och starter. Flygplantyper som då användes var S 25, Hansa S 5, Fokker S 6 samt en Tummeliten ("Lisa" Ö 1). Det senare flygplanet störtade en vårdag 1934 i Adamssons hage vid Gråshult, varvid föraren löjtnant B Lindskog räddade sig med fallskärm (Corona). Han utförde härmed det första fallskärmshoppet i Karlsborg.

Målflygning, bombfällning samt skjutning från flygplan. — Under 30-talet bestod flygningarna i Karlsborg för det mesta av målflygningar. Dessa utfördes för A9 och Bofors, som här i Karlsborg visade upp sina nya pjäskonstruktioner inför utländska militärkommissioner. Bombfällning och skjutning från flygplan förekom även, varvid målen var placerade på Hammarnåset, tidigare använt av fästningsartilleriet som skjutfält. Denna bomb- och skjututbildning pågick under åren 1934—35.

K-A Hansson

★ ★ År 1936 beslöt riksdagen att flygvapnet kraftigt skulle utökas genom uppsättning av en rad nya flottiljer. ★ "Andra tunga bombflottiljen" (F7) och flygvapnets bomb- och skjutskola (FBS), skulle förläggas till Karlsborg, och "andra lätta bombflottiljen" (F6) till Karlstad. ★ Detta beslut upphävdes emellertid 1938, och i stället beslöt statsmakterna att förlägga "andra lätta bombflottiljen" (F6) till Karlsborg samt "andra tunga bombflottiljen" (F7) till Såtenäs. ★ ★ ★



En hangar (enl tidigare beslut) uppfördes detta år och de byggnader, som flottiljen övertagit från arméns infanteri-volontärskola, rustades upp och moderniserades. Sommaren

1938 gästades Karlsborg av Kungl Jämtlands flygflottilj (F4), vilka bedrev övningar här med sina B 4:or Hawker Hart — pga flygfältsarbeten på hemmabasen.

Den 1 juli 1939 fick F6 namnet Kungl Västgöta flygflottilj. Första halvåret organiserades flottiljen av ett mindre antal off- och underofficerare under ledning av blivande flottiljchefen överstelöjtnant J Stenbeck och uppförandet av ett antal byggnader påbörjades; bla flygverkstad, flygförråd, värmecentral och officersmäss.

Flygplanbeståndet vid denna tidpunkt var mest lån från andra flottiljer och bestod av:

- 1 st SK 9
- 1 „ SK 11
- 2 „ J 8 (lån från F8)
- 2 „ S 6 (lån från F3 och ingående i målgrupp)

Genom det skärpta läget 1939—40 (som hårt påverkade flygmaterielleveranserna) hade F6 endast uppsatt flottiljstab (depåstab) och en reducerad beredskapsdivision (flygplantyp: B 4 Hawker Hart).

◆ ◆ Eftersom andra världskriget snabbt närmade sig Sveriges kuster och eventuella tyska överskeppningar över Öresund väl kunde tänkas, fick bla F6 order att alltid vara beredd till start vid gryningen med sina B 4:or. Dessa flygplan stod laddade och startklara längs fältgränsen med 12 kg sb och 50 kg mb... men först efter den 9 april 1940! Arméns gamla vagnar ställdes ut på fältet för att försvåra landning av främmande makts flygplan. F6 ålades även i början på 40-talet beredskap för nedskjutning av engelska drivande spärrballonger, vilkas förtöjningar brukade släppa så att ballongerna drev in över svenskt område.

Flottiljen avsågs bli försedd med ett antal från USA beställda lätta bomb- och attackplan typ B 6. Men av de beställda planen levererades bara två till Sverige. Dessa tilldelades F6 och fick beteckningarna 46 och 16. Flygplan nr 16 kvaddades dock under

F

inflygning för landning på flottiljen och det återstående tillfördes senare F8.

B4:an började bli omodern och genom inhemsk flygindustri hade licenstillverkningen av B 5 kommit så långt att flottiljen 1941 skulle tillföras denna typ och ersätta B 4:an som lätt bombplan. — Under tiden fram till årsskiftet 1943—44, då det svenskkonstruerade flygplanet B 17 tillfördes F6, hade en hel del hänt inom flottiljen.

Förläggingsområdet hade utökats, tre flygande divisioner fanns, en spe-



● Den SAAB-byggda lätta bombaren B 17 tillfördes F6 1943—44. Fart ca 420 km/tim med Twin Wasp-motor.

● Ovan överst på sidan: Del av Infanteri- och Volontärskolans byggnader, som F6 övertog 1938. — Ovan: Tre B 4 "Hawker Hart" ur F4 gästas Karlsborg 1938. Fart: 260 km/tim. Motor: 650 hk Nohab Mercury.



● Ovan: En av de två till F6 levererade B 6:orna på förbandets gräsfall 1940. — Nedan: Tre B 5:or över Västergötland. Detta flygplan (egenligen Northrop 8 A-1) licensbyggdes av SAAB. Fart ca 320 km/tim. Motor: 980 hk Nohab Mercury.





Riksdagen flyttar F 6 från Karlstad – Pigg 35-åring minns

6

cialdivision för markstridstjänst m m hade tillkommit. Prins Gustav Adolf och prinsessan Sibylla hade överlämnat den av Konungen skänkta fanan till flottiljen. Byggandet av en instruktionsverkstad hade påbörjats m m.

B 17 var flottiljens krigsflygplan fram till år 1947, då den började ersättas med A 21 A 3, varigenom F6 ombevärades till attackflottilj.

◆ ◆ År 1950 utvidgades flygfältet, start- och förbindelsebanor permanentades. Två år senare tillfördes napalm-bomber i beväpningen och efter ytterligare två år fick F6 avnjuta "jetmusik". Genom att A 29 "Flygande Tunnan" 1954 ersatte A 21:an hade därmed F6 kommit in i jetåldern. Nu

fordrades en förlängning av startbanan och omläggning av bansystemet, ett arbete som pågick fram till 1956.

Med A 29:an gavs F6 uppgiften att demonstrera attackflygets rörlighet. Efter start från F6 genomfördes anfall mot Abisko och därefter mål i Skåne. Företaget avslutades med landning på F6... allt på samma dags eftermiddag.

den här två mil breda Vättern kan vid gott väder skönjas det av skalden Verner von Heidenstam omsjungna Omberg, med stenarna "där barn han lekt".

K-A Hansson

Å r 1957 kom A 32:orna. De blev flottiljens sjätte flygplantyp och har nu varit F6:s trotjänare i 15 år. De lever alltså än... trots gryende ålderskrämpor. — Under denna tid hade en ny hangar byggts och blivit inflyttningsklar 1961.

1965 tilldelades fältflygare L-E Eriksson Stockholms-Tidningens guldmedalj för årets främsta flygarbragd. (Den berömvärda prestationen bakom den fina utmärkelsen finns återgiven i FV-Nytt nr 2/66 under rubriken "Bra gjort", sid 35.)

1967. Området Underbacken och Åsenområdet inlöstes av Kronan pga bullerproblem.

F6 anordnade 1968 på Karlsborgs museum en historisk exposé över "Flyget i Karlsborg" 1913—1968. Året därpå kom C S2 och C F6 överens om en permanent flygutställning i fästningsmuséets lokaler. Denna blev färdig 1970 och C F6 förrättade invigningen med särskilt inbjudna gäster, däribland översten och pensionären G von Porat som hedersgäst. Han var ju den förste som landade på Karlsborg med en flygmaskin. (Se sid 8.)

◆ ◆ Flottiljen har haft ett gott samarbete med grannförbanden. Bland dessa kan bl a nämnas Fallskärmsjägarskolan (FJS), som från 1952 och framgent lastar sina jägare och materiel på F6, såväl i de gamla DC-3:orna som i de nya TP 84:orna, Hercules.

Som en slutvinjett kan nog sägas, att F6 torde vara en av flygvapnets vackrast belägna flottiljer. I norr och väster susar de mäktiga Tivedsskogarna och i öster leker de nyckfulla vätternböljorna in mot stranden nedanför flottiljen. På motsatta sidan av



● Ovan: 1947 tillfördes F6 åter en SAAB-produkt, A 21:an — flygplanet med den "skjutande" propellern och världens första katapultstol. — Vid motorkörning på högre varv kopplades markkylväxelådan ur och spjällen öppnades, varvid vatten krävdes för kyning av motorn.



● Ovan: 1954 drogs Jetmusiken igång. A 29:an (den "Flygande Tunnan") gjorde entré. Här provas snabbstart med hjälp av raker. — Nedan: I 16 år har nu A 32:an funnits på F6/Karlsborg. En verklig irländare men som nu börjar bli alltför gammal och därför även omodern. Men hon ger sig minsann inte — SAAB-kvalitet borrar för det. Här en rote över samhället och fästningen.



● Fallskärmsjägarskolans (FJS) tuffa gossar embarkerar ett av FV:s moderna transportflygplan 'Hercules' (TP 84).

☆ ☆ När man bllickar tillbaka på vad som hänt under flottiljens 35-åriga tillvaro, dyker en del händelser under krigsåren upp ur minnet. Man erinrar sig att det i mars i år är hela 31 år sedan flottiljen utförde sitt första undsättningsuppdrag för att förse befolkningen inom insnöade och infrusna områden i landet med proviant. ☆ ☆ ☆

Sydsverige insnöat - enda hjälpen kom per flyg . . . från F 6



Bild 1: De båda fisketrålarna "Mats" och "Ibis" fastfrusna i isen nordväst om Marstrand 1942.

Alla som upplevde krigsåren under andra världskriget, har väl ännu i minnet bilden av de stränga vintrarna 1939—42. Av dessa erinrar man väl sig 1941—42 såsom särskilt sträng.

Det var just under senare delen av denna vinter (mars 1942) som vissa delar av Sydsverige isolerades pga snö- och isförhållanden. Ett intensivt snöoväder (delvis blötsnö) med storm och åtföljande temperatursänkning och kyla kom att isolera stora delar av Österlen i Skåne från yttervärlden.

Gotska Sandön var sedan länge helt isolerad pga is. Östersjön var helt igenproppad. Flygförbindelser förekom som bekant inte under kriget. Befolkningen på ön utgjordes av fyrapersonalen. De enda färskvaror de kunde få under isoleringen var, kan man förmoda, vad som kunde utvinnas från boskapen på ön. Efterhand tröt emellertid såväl maten för fyrapersonalen som fodret för boskapen. Ingen ljusning i issituationen förmärktes.

På västkusten tornade ismassorna upp sig. Hela kustbandet var isbelagt. De fartyg som försökte ta sig igenom fastnade snart. Så hände exempelvis med de båda fisketrålarna "Mats" och "Ibis".

I det läget fanns inget annat att göra än att undsätta såväl befolkning som boskap med föda. Vad var då naturligare än att flyget fick rycka in. Och valet föll på F6, som med kort varsel fick förbereda sig för detta uppdrag.

Rekognosceringsflygplan (B 5) utsändes bl a till västkusten för att söka efter de båda fisketrålarna. Dessa upptäcktes nordväst Marstrand (bild 1).

Att F6 hedrades med uppdraget berodde väl på (förutom att flottiljen var väl lämpad härför) att vi var grannar med arméns intendenturförråd (AIK), som fick i uppdrag att leverera livs- förnödenheterna.

Den 6 mars undsattes besättningen på de två infrusna fisketrålarna ("Mats" och "Ibis") med proviant. Undsättningsflygplan var det vid F6 under krigsåren placerade passagerarflygplanet Ju-52 "Sörmland" från ABA.

◆ ◆ Två uppdrag utfördes under dagen. — Besättning på första uppdraget var: Förare (dåvarande fanjunkaren Henry Pehrsson), spanare (dåvarande löjtnanten Frank Lönnberg), flygsignalist (dåvarande sergeanten Tuwe Embe) samt mekanikern (den från ABA inmönstrade ordinarie mekanikern på flygplanet, vars namn dessvärre fallit ur minnet).

Under andra uppdraget tjänstgjorde dåvarande sergeanten Börje Johansson som flygsignalist, i övrigt samma besättning.

Fartygsbesättningarna hade på isen skrivit ordet "KOL" och för att ytterligare påkalla uppmärksamhet semafo- rerade (ett mycket bra signaleringsförfarande, som nu helt är bortlagt) en besättningsman orden "Kol, proviant", vilket avlästes av flygsignalisten Embe.

Proviant nedsläpptes på isen vid bägge flygföretagen. — Fartygens vidare öde förblev dock okänt.

Den 20 mars utfördes en stor undsättning av Österlen i Skåne. Uppdraget utfördes av två divisioner B 5 (18 flygplan); 2:a och 3:e divisionerna.

2. div, med dåvarande kaptenen Archibald Holmer som chef och sergeanten Tuwe Embe som flygsignalist, undsatte insnöade byar omkring "Jär-

restad", ca 5 km väster om Simrishamn. — 3. div, med dåvarande kaptenen Sven Hedberg som chef och dåvarande sergeanten Arvid Holmåker som flygsignalist, undsatte Hammenhög och trakten däromkring. — — — (Namnuppgift på besättningarna i övriga flygplan har ej gått att sammanställa.)

Uppdraget utfördes i strålände solsken. Efter fällning av provianten mellanlandade divisionen på Rinkaby för tankning. Under återflygningen från Hammenhög avspanades området västerut, varvid tåget Malmö—Simrishamn upptäcktes sittande fast i snödrivorna mitt emellan städerna. Drivorna var lika höga som tåget.

Området kring Hammenhög var helt igensnöat och vägarna tilltäppta. På sina håll gick drivorna ända upp till hustakens underkant. Telefonstolparna längs vägarna nådde på sina håll endast någon meter ovanför snön. Kraftig skare hade i samband med kylan bildats ovanpå det blöta snötäcket. På skaren hade de insnöade byggt upp "märken" av brännbart material (bild 2), som de satte eld på när flygplanen



närmade sig, varför någon svårighet att hitta platsen ej förelåg.

◆ ◆ Provianten fälldes på låg höjd på skaren intill utlagda "märken". Al-



Bild 3

la förnödenheterna var stuvade i stora cigarrliknande behållare, som var utrustade med fallskärm och upphängningsanordning för hängning i bombställen på B 5:an som "vanliga" bomber (bild 3).

Varje B 5:a var lastad med fyra av dessa "matbomber" hängande i bombställen, en under varje vinge och två under kroppen (bild 4). — Effektiv flygtid för 3:e divisionens uppdrag var 3 tim 20 min.

Slutligen undsattes, under ett par dagar omkring den 20 mars, fyrpersonalen på Gotska Sandön.

Uppdraget utfördes dels med transportflygplanet Ju-52 "Sörmland" (med fanjunkaren Henry Pehrsson, sergeanten Börje Johansson och ordinarie ABA-mekanikern som besättning) samt med några B 5:or från 2:a divisionen, troligen en 3-grupp. — Ju-52:an fällde dels proviant för fyrpersonalen och dels hö för boskapen. B 5:orna fällde enbart proviant till fyrpersonalen.

Bild 4



I Ju-52:an bortmonterades stolarna och den utåtgående dörren till passagerarutrymmet utbyttes mot en provisorisk inåtgående vikdörr. Planet lastades därefter med höbalar och proviant. Provianten förvarades i detta fall i stora kraftiga kartonger. Höet och provianten släpptes sedan ned vid strandkanten genom ett flertal överflygningar på mycket låg höjd. — Fällning av provianten från B 5:orna skedde på samma sätt som i Skåne.

◆ ◆ Detta var några nedtecknade minnesanteckningar från några ovanliga uppdrag under krigsåren, sammanställda genom såväl egna som några övriga deltagares minnesbilder.

A Holmåker

Första fallskärmshoppet i Karlsborg

☆ ☆ Under F3:s Karlsborgs-avdelning 1934–35 bedrevs både bombfällning och skjutövningar från flygplan mot mål på Hammarnäset. ☆ Även "korvdragning" kunde förekomma, då som mål för luftvärnsartilleriets övnings-skjutningar. Denna korvdragning gick till så, att man från ett flygplan släppte ut en ca 5 m lång korv av tyg som var öppen i båda ändrar samt fäst till en wire av ca 700–900 m längd. ☆ ☆ ☆



En vårdag 1934 var det ett flygplan av typ Tummeliten "Lisa Ö1" som hade fått den äran att vara korvdragare.

Föraren, löjtnant B Lindskog, fick dock motorstörning på ca 2.000 m höjd över exercisheden. En ventilvippa på den roterande Thulinmotorn hade pga utmattning gått av. Ventilstången hade emellertid hållit, så att den frigjorda vippan hade farit omkring som en slägg och slagit av allt som kommit i dess väg, bl a en propellerbladet. "Lisan" tvangs då lämnas åt sitt öde. Föraren hoppade i fallskärm — på den tiden något ovanligt/en sensation. Flygplanet slog ned i Adamssons hage.

Vid ett senare tillfälle kom denna händelse med i en Karlsborgsrevy. Här så några avsnitt ur visan "Sensation" (melodi: "Johan på Snippen").

"En sensation nog den största som hänt här i byn var i somras när Lindskog han störta från skyn.

Jag minns'et precis som då vore i da för min mage den krångla å va inte bra. Ja satt just på huset å vre mej å vände plågera blé värre utan måtta å ände. Må ens flög ja upp av ett dunder å brak ja trodde min herre, nu geck väl min bak.

Ja tog mej försiktitt å kände på magen då skrek dom, en flygare störtat i hagen. Må byxera i näven, ja te vägen sprang ut å jösses va folk, då tog allrdri nått slut.

Alla människor förvetna va ju förståss å om vraket där hade di spånt upp en tross.

Dom frågade vakten med upprörda sinn geck han rätt ner i backen, eller geck han i spinn.

Referanter di skrev så då riktigt osa svavel maskinen låg på sne, å mä intryckter gavel.

Lindskog i fallskärm han rädda sin kropp motorn var prima men skrovet brann upp.

Gunnar i "Blåså" han stog där å snacka för detta vi få nog é rediger hacka.

Ja fem tunner havre vi här ha sått ut men jösses va folk, då tog allrdri nått slut."

K-A Hansson

"FÖRSTA DIVISIONEN"



◆ ◆ Filminspelning på F6 1941. A/B Terra-film hade fått tillstånd att vid Kungl Västgöta Flyglottill få spela in filmen "Första divisionen". — Förutom regissören Hasse Ekman (här ovan med korstagda armar) förekom många andra kända skådespelare som Lars Hansson, Gunnar Sjöberg, Stig Järrel m fl. — Många år senare följde "Gula divisionen", men då var det F8 som fick stå för miljön. ■

Musealt

Bakgrunden till utställningen är att Karlsborg under en följd av år haft anknytning till militär flygning.

Redan 1913 landade dåvarande löjtnanten G von Porat på exercisheden "Lusharpan" utanför fästningen, och sedan dess har flygning mer eller mindre kontinuerligt bedrivits i Karlsborg. I utställningen ingår förutom flyghistoria Karlsborg även en avdelning för fallskärmens historia inom militärflyget, ballongepoken, "visste ni — intressant att veta", F6:s flygplantyper från 1939 och framåt samt gammal materiel från äldre flygplan. — Vid besök i Karlsborg — besök utställningen! Även flyghistoria är kulturhistoria. ■