

## HERMAN SUNDIN

1894-1989

Jag föddes den 12 juli 1894. Mina föräldrar voro Hemmans-ägaren Anders Petter Sundin f. 1845 och död 1911, och Anna Christina Sundin, född Eriksson 1849 och död 1920.

Min far ägde och brukade ett hemman i Sunnansjö by i Fjällsjösocken, Västernorrlands län. Sunnansjö ligger, som namnet antyder, söder om Fjällsjön och på andra (norra) sidan Backe, som var huvudort i Fjällsjö socken. Genom Fjällsjön flyter Fjällsjö-älven, en biflod till Ångermanälven. Här träffa vi också på en avSveriges två bifurkationer, Vängelälven som flyter från Faxälventill Fjällsjöälven. (Den andra bifurkationen i vårt land är Tarendö älv mellan Torne och Kalix älvar). Backe var vid tiden förmin födelse en ort med livlig verksamhet på jordbrukets och skogsnäringens område. Här fanns lasarett, apotek, postkontor, bokhandel m.fl. serviceanläggningar. Tidvis funnes 5 à 6 jägmästare, som representerade olika skogsbolag.

Min fars hemman var ett av de största i socknen. Endast ett fåtal självägande bönder funnos kvar. Många hade sålt sina hemman till skogsbolagen för oskäligt låga priser. Det kallades för "Baggböleri". Familjen bestod vid tiden för min födelse av -utöver föräldrarna - 7 barn och blev jag sålunda det åttonde. (Ett gossebarn hade dött omedelbart efter förlossningen). Mina syskon voro:

Anders Emanuel (Manne)	f. 1873
Anna Ulrika	f. 1876
Erik	f. 1879
Lydia Maria	f. 1882
Per Oscar	f. 1885
Henrik Teodor	f. 1887
Sara Amalia	f. 1890

Många släktingar funnos i Backe och <sup>Rudsjö</sup> (mors födelseort 2 mil från Sunnansjö): 5 mostrar, 4 morbröder, varav en jämnårig med mig, och en faster. Kusinerna blevo därigenom många.

Fädernegården bestod av en träbyggnad i 2 våningar och dessutom en mindre stuga för Farfar och en bryggstuga. Enligt vad jag hört skulle jag ha fötts i ett för drängarna avsett rum i bryggstugan.

Förbindelserna voro vid denna tid, sekelskiftet, outvecklade. Någon bro över Fjällsjöälven fanns inte. Man måste sålunda använda roddbåt. Då sommartid avverkat timmer fick följa vattenleden ned till sågverken i Ångermanälvens nedre lopp, blockerades inte sällan sjön av timmer, vilket gjorde överfarten besvärlig. Då främmande, som icke ägde roddbåt, skulle över, fanns tillfälle att tjäna en slant genom att ro dem över. Tjugofem öre var den gängse taxan.

Från mina tidiga år minns jag inte mycket och dock inträffade viktiga händelser. En landsväg byggdes mellan Strömsund och Backe; en väg som gick alldeles förbi vår gård. Ungefär samtidigt byggdes en bro över Fjällsjön. En grupp vägarbetare (vägrallare) bodde i Farfarsgården där de också erhöilo bespisning. Jag kom på god fot med arbetarna och hälsade ofta på i deras rökiga bostad.

Rysk-japanska kriget 1904-1905 väckte mitt intresse. Jag följde så gott jag kunde utvecklingen och kunde bl.a. namnen på de mest kända generalerna och amiralerna.

Omkring sekelskiftet började Per och Henrik i Högre Allmänna Läroverket i Härnösand. Det var tragiskt när de för en hel termin lämnade hemmet och det var med längtan och spänning jag avvaktade deras återkomst sommar och jul.

På somrarna fick jag bl.a. följa med på fisketurer (jag var duktig att ro). Särskilt minns jag den form av fiske, som kallades att "köra på" (?). Vackra somrardagar gick fisken framförallt gädda och abborre in i grunda vikar för att sola sig. Man lade då ut ett nät tvärs över viken och skrämde sedan fisken att gå ut mot nätet och fångades där upp av detta. Men det gällde att snabbt fånga fisken innan den hunnit slå sig lös. Vissa dagar kunde vi fånga upp till 15 kg fisk. Bärplockning hörde också till sommarjobben (blåbär, lingon och hjortron).

Min bästa lekkamrat när "småpojkar" voro i skolan var gråhunden Jeppe. Jag fick en liten skrinna och seltyg så att jag kunde köra med honom. Då jag inte sällan lämnade mjölk till lasarettet hade jag Jeppe som draghjälp. Priset på mjölken var någonting mellan 15 och 20 öre litern. Alla på gården fick delta i slätterarbetet. Många gånger tyckte vi unga pojkar att det skulle varit roligare att bada eller fiska, men slättern skulle ha företräde. Det minst populära jobbet var att rensa rovor.

Jag gick naturligtvis också i småskolan och folkskolan i Backe men minns inte mycket från denna tid. Enligt vad jag hört tillhörde jag de bästa i skolan. 1900 gifte sig syster Anna med skogsinspektör Isak Johanson från Ramsele. När Anna efter något år födde sitt första barn Karin skulle jag av henne och senare födda syskon betitlas morbror. Då mina morbröder voro äldre ofta skäggiga gentleman fann jag det genant att kallas morbror.

1906 - 1913

1906 var ett viktigt år i min utveckling. Per och Henrik avlade på våren studentexamen vid Läroverket i Härnösand och Far ansåg det lämpligt att jag skulle följa i deras fotspår. Men att börja i "ettan" skulle bli onödigt kostsamt. Därför fick Per i uppdrag av Far att under sommaren läsa in kurserna i "ettan" och "tvåan". Det blev en jobbig tid med lektioner och läxor. När hösten kom skulle inträdestentamen ske i Härnösand och i Pers sällskap anträdde färden dit.

Det var första gången jag kom utanför socknens gränser och mycket nytt mötte den 12-årige ynglingen. Jag hade sålunda icke tidigare sett ett järnvägståg (under något av de första åren på det nya seklet kom den första bilen till Backe, men det dröjde ännu några år innan någon i Backe hemmahörande bil blev verklighet). Det var med stor spänning jag på Helgums station väntade att se lokomotivet dyka upp. Med tåg fortsatte så resan till Härnösand.

Av tentamen (inträdesprov till 3-an) minns jag inte mycket mer än att det var besvärligt att följa med. Van med mer eller mindre utpräglat landsmål hade jag svårigheter att uppfatta lärarnas språk. Framförallt en skåning beredde mig bekymmer, inte minst i rättskrivning.

Men tentamen lyckades och jag fick börja som elev i 3:e klassen vid Härnösands Högre Allmänna läroverk. Min 7-åriga läroverksutbildning tog omedelbart sin början. Att de lärare, som lett mina tentamina icke misstagit sig bevisas av att mitt första terminsbetyg upptog betyget Ba i samtliga ämnen. Att mina bröder lämnat skolan med goda vitsord bidrog nog att göra det lättare för mig.

Jag inackorderades hos en gammal änka (med ogift dotter, pianolärlarinna) som tjänade sitt levebröd genom att erbjuda läroverksungdomar från landsorten helinackordering under terminerna. Många sådana inackorderingstanter funnos i skolstäderna på den tiden. Jag vill minnas att helinackorderingens i början inte kostade mer än 60 kr/mån.

I mitt inackorderingshem bodde 8 à 10 ungdomar, som bildade ett kamratgäng som hade mycket trevligt tillsammans. "Skolhemmet", som vi kan kalla det, låg i utkanten av staden bredvid en mindre exercisplats (volontärskola) och en fotbollsplan. Denna utnyttjade vi livligt.

Vintertid åkte vi mycket skidor och hade en liten skidbacke icke långt från hemmet. I denna kunde man göra hopp på 10 à 15 m. Vi utvecklade konsten att hoppa genom att använda endast 1 skida och lyckades någon gång stående hoppa 8 à 10 m.

I samband med Svenska Mästerskapen på skidor, som ägde rum i Härnösand 1910, anordnades speciella tävlingar för skolungdom. Jag deltog på 5 km. Min utrustning var enkel. Skidorna hade jag fått låna av en kamrat. Några skidskor hade jag inte utan åkte i skor och galoscher. Trots detta klarade jag andra platsen och fick som pris ett par längdloppsskidor. Jag kom efterhand att delta i flera grenar av idrott: skytte, skidskytte, fotboll, bandy m.fl. Bland priser minns jag ett första pris i skytte 100 meter, andrapris i skidskytte och ett distriktsmästerskap i bandy.

Skolarbetet beredde inga svårigheter. Betygen förbättrades efter hand och upptogs i gymnasiet genomgående AB med ett eller annat a. Jul- och sommarferierna motsågs med glädje och voro de enda lov jag kunde utnyttja. Den långa resvägen och de dryga reskostnaderna lade hinder i vägen för hemresa under de kortare lov, som förekom under terminerna. I stället hände det att jag inbjöds av någon kamrat att gästa hans hem.

Resorna till och från skolan skedde vintertid med häst och släde mellan Backe och Helgum och därefter järnväg till och från H-sand. Att resa med häst och släde var en resform, som tog tid men å andra sidan beredde stort nöje. Det var en tjusning att sitta bekvämt i en rissla inbäddad i en vargskinnspäls och åka under en stjärnspäckad himmel (ofta ett flertal skjutsar tillsammans) genom snötyngda skogar. Ibland när det var dåligt före kunde resan ta' mera än ett dygn, varför övernattning måste ske. Man tog då in på en gästgivargård. På gästgivargården kunde man få kost och logi och, när man inte hade egen häst, skjuts till närmaste gästgivargård eller motsvarande etapp.

Sommartid fanns ångbåtsförbindelse mellan Helgum och Utanede (Primus och Edsele) och Ramsele - Edsele (Ramsele). Man åkte då med häst och vagn till och från Ramsele. När bilen så kom ersatte den häst och vagn. Den första bilen visade sig i Backe några år efter sekelskiftet, men någon biltrafik att tala om blev det först omkring 1910.

1911 i december dog Far. Han intogs på Backe lasarett för prostatabesvär. Operation ansågs nödvändig och ägde också rum. Men livet stod ej att rädda. Kirurgin stod inte så högt på den tiden. Alla barn, som vistades utanför hemmet, hade kallats hem, och Far hade samtliga barn omkring sig då döden inträdde. Fars jordfästning förrättades av Per, som utbildats till präst.

Jag behövde inte återvända till läroverket, då så kort tid återstod av terminen. Detta förde med sig att jag kunde besöka den marknad, som årligen ägde rum någon vecka i december. Den stod upptagen i en förteckning över marknader i Sverige, som återfanns i den officiella almanacka, som utkom "häftad och skuren" till ett pris av 14 öre. Marknaden 1911 blev den sista. På marknaden salufördes i stånd nyttigvaror av alla slag men också och framför allt "strunt och skämtartiklar". Bondkomiker och andra marknadsgycklare förekom naturligtvis talrikt, något i stil med Kiviks marknad.

Sommarlovet 1912 fick jag följa med Mor för att gästa Per, som tjänstgjorde som präst i Hallens pastorat. Hallen ligger på Storsjöns västra strand och några mil längre västerut ligger Bydalen. Resan började med häst och vagn till Strömsund (Ulriksfors) och vidare med materialtåg till Östersund. Inlandsbanan var under byggnad men någon allmän trafik hade inte börjat. Det var också på "egen risk" vi fingo medfölja materialtåget. Järnvägsresan, som var obekvämt och tröttsamt, tog en hel dag i anspråk. Efter övernattning i Östersund fortsatte resan med ångbåt till Hallen.

Vid tiden för Hallenresan ägde Olympiska spelen rum i Stockholm och på Pers förslag fick jag mors tillstånd att resa till Stockholm för att se spelen. Enbart resan till Stockholm skulle i och för sig bli en upplevelse då jag tidigare inte besökt några andra städer än Härnösand och nu Östersund.

Men den största upplevelsen blev förstås Spelen. Varje dag under en vecka stod jag på ståplatsläk-taren och njöt av alla idrottsprestationer men naturligtvis mest av de storartade framgångar som våra svenska idrottsmän vunno. Sverige blev ju bästa nation.

I Stockholm bodde jag på ett litet hotell, som låg en våning över Lydias skrivmaskinsbyrå (Skrivbyrån Rekord, Drottninggatan 48). Av Lydia fick jag det stöd och den hjälp, som behövdes för att klara sig i storstaden.

På hösten 1912 började det sista skolåret i Härnösand och studentexamen kastade sin skugga framför sig. Visserligen hade mina betyg efter hand förbättrats från "treans" Ba:n till AB:n med ett eller annat litet a, men ändå var det med en viss spänning jag såg fram mot studentskrivningarna vårterminen 1913. Som vanligt gissades det på ämnen för skrivningen i svenska. Jag fann en gissning "Georg Stjärnhjelm - den svenska skaldekonstens fader" vettig och koncentrerade förberedelserna på litteraturhistoria. När ämnena så presenterades fann jag icke något ämne lockande och måste därför sätta mitt hopp till det allmänna ämnet. Hur ämnet exakt var formulerat minns jag inte men kunde ha varit "Våra vattenfall". Jag framhöll betydelsen av vattenfallens utnyttjande ur industriell och ekonomisk synpunkt och ställde häremot de negativa följderna ur miljö- och skönhetsynpunkt. Jag trodde att jag inte lyckats särdeles bra, men fick i alla fall AB på skrivningen. I övriga ämnen blev betygen: Engelska a, Tyska AB, Matematik AB och Fysik AB. Det var ju inte så dåligt och jag kunde se fram mot "Muntan" med tillförsikt.

Tiden för den muntliga examen blev bestämd till den 2 och 3 juni och själv hade jag turen att få gå upp den 2. Hemifrån kom syster Sara ned för att ta' emot den nya studenten. Själva examen blev för mig en lätt affär. Och studentbetygen blevo överlag goda, i några ämnen blev det t.o.m. "litet a". Efter den traditionella studentmiddagen och några dagars festande gick färden hemåt. Jag hade blivit inviterad att i Sollefteå gästa Lill-Anna på Sollefteå Bruk, som ägdes av hennes far Janne, bror till Isak Johansson. Resan till Sollefteå gick med ångbåten "Strömkarlen" uppför den vackra Ångermanälven. Så fortsattes hemresan med båt (Primus och Ramsele) och sannolikt med bil den sista biten mellan Ramsele och Backe.

## 1913-1918

Efter studentexamen följde val av levnadsbana och det visade sig inte vara så enkelt. Bland inträdesfördringarna till universitet och högskolor ingick ofta praktik. Då jag förbisett detta och ingen praktik hade voro flera yrken stängda. Av en händelse träffade jag på en liten orientering rörande Kustartilleriets verksamhet och fann "vapnet" intressant. Jag sände in en ansökan att bli antagen som kadett och fick snart en kallelse till Kustartilleristaben i Stockholm. Jag reste ner, blev antagen och i juli fick jag "rycka in" vid Vaxholms Kustartilleriregemente på Oscar-Fredriksborg. Det var sålunda inte många veckor jag fick bära den vita mössan. I stället hade jag bundit mig vid en treårig officersutbildning, som omfattade två års teoretisk utbildning vid Sjökrigsskolan på Skeppsholmen och i övrigt praktisk utbildning vid Kustartilleriförband.

Första utbildningsåret ägde utbildningen rum på Vaxholms Kustartilleriregemente (KA 1) på Oscar-Fredriksborg. Vi voro endast 4 kadetter, som förlades till Kadettvillan och utspisades i Kadettmessen. Till Oscar-Fredriksborg voro hösten -13 och vintern - 14 förlagda några sjöflygplan med flygare och mekaniker. Någon större flygverksamhet ägde icke rum. Det hörde till undantagen att se något flygplan i luften.

Sommaren 1914 skulle utbildning äga rum på flottans fartyg. Vi inmönstrades strax efter midsommar i Borgholm på pansarbåten Dristigheten, som ingick i Kustflottan. Under övningen styrde Kustflottan norrut. I juli eskorterade Kfl en fransk flotteskader med presidenten Poincaré ombord på ett av fartygen genom Stockholms skärgård till Trälhavet där de båda eskadrarna ankrade.

Presidenten, som skulle göra ett officiellt besök i Sverige, fortsatte med sitt fartyg till Stockholm. Han kom från ett motsvarande besök hos Ryske Tsaren i S:t Petersburg (som Leningrad då hette).

Det internationella läget var vid denna tid efter Sarajevomorden (28/6 1914) ytterligt spänt och Poincaré måste förkorta sitt besök och återvända till Frankrike.

Enligt övningsprogrammet skulle Dristigheten efter presidentbesöket göra ett utlandsbesök med Amsterdam som viktigaste besöksmål. Men det planerade utlandsbesöket måste p.g.a. det spända politiska läget inställas och Kfl fick istället ankra i en krigshamn och förbättra sin krigsduglighet. Kustartilleri-kadetterna ombord på Dristigheten brydde sig ingen om och först efter några veckor fingo vi återvända till Oscar-Fredriksborg.

Mobilisering ägde i slutet av juli rum i det ena landet efter det andra och de första dagarna i augusti var kriget en realitet (första världskriget 1914 - 1918). Första världskriget hade länge kastat sin skugga framför sig. Pansarbåtsinsamlingen och Bondetåget 6/2-14 gjorde försvarsfrågan brännande. I Bondetåget deltog också flera bönder från Fjällsjö som jag fick tillfälle att träffa samman med. En extra riksdag, den s.k. försvarsriksdagen, sammankallades. Vid denna fick jag uppdraget som "page" hos prinsessan Ingeborg. En annan gång, 1916, fick jag tjänstgöra som page åt Kronprinsessan Margareta.

Efter återkomsten till Oscar-Fredriksborg befordrades jag och mina kurskamrater till underofficerskorpral (motsv. furir) och fingo tjänstgöra som underbefäl vid utbildning av vid mobiliseringen inkallade. Vi fingo också tjänstgöra som kompanidagunderofficerare. Som sådan skulle vi bl.a. marschera med manskapet till matsalen vid måltiderna. Vid ett tillfälle ställde endast 1 man upp, nämligen Johannes Wickman, fil.dr. och ledarskribent i DN och pappa till Krister Wickman, socialdemokratisk toppman och stadsråd. Maten var vid den här tiden ganska dålig; kålrötter i stället för potatis förekom ofta. Ett flertal varor var ransonerade då tillgången var knapp.

På senhösten 1914 började vi i årskurs 1 vid Kungl. Sjökrigsskolan på Skeppsholmen. Vi inackorderas i familjer i Stockholm som vi själva ordnat, men först efter godkännande av Chefen för skolan. Disciplinen var sträng såväl i som utom tjänsten. Att besöka restauranger utan anhörigs sällskap var således förbjudet.

Sommarhalvåret 1915 ingick mineringsskola i utbildningen. Den utgjordes huvudsakligen av sjötjänst och var förlagd till Oscar-Fredriksborg med smärre övningsperioder bl.a. vid Siarö. Så följde 2:a årskursen vid Sjökrigsskolan och hösten 1916 avlades officersexamen.

Tidigare omfattade utbildningen (för 1913 eller tidigare antagna kadetter) 3 1/4 år. Detta ändrades 1914 så att detta år eller senare antagna kadetter slapp undan med 2 1/4 år. Detta förde med sig att 1914 antagna kadetter avlade officersexamen samtidigt med min kurs, alltså 1916. Min kurs omfattade 3 officerare medan årskurs 14 omfattade 8. De nya officerarna placerades på de två kustartilleriregementena Vaxholm och Karlskrona och själv valde jag Vaxholms Kustartilleriregemente med placering på Oscar-Fredriksborg.

Världskriget pågick alltjämt. Sverige var neutralt men påverkades på mångahanda sätt. Importen försvårades och brist på livsmedel och nyttigvaror uppstod. En mängd varor ransonerades som tidigare nämnts. Det var en besvärlig tid framförallt för stadsbor.



De som hade förbindelser med bönder och andra i landsorten lyckades ofta tillhandla sig framförallt kött och smör på den s.k. "svarta marknaden".

Officerstjänsten var intressant och jag fann mig väl tillrätta. Regementet KA1 höll idrotten högt och då jag var road av idrott fick jag en hel del att bestyra inom idrotten. Sålunda fick jag i uppdrag att ta ut och träna ett fotbollslag, som skulle tävla mot ett danskt kustartillerilag i Köpenhamn. Jag fick följa med som biträdande ledare. Trots att danskarna hade landslagsspelare i sitt lag lyckades vi besegra dem. I fästningsmuseet på Vaxön finns fotografier från tävlingsevenemanget.

Jag var också med i ledningen när regementet invigde sin nya idrottsplats med stora tävlingar. Regementet hade stor framgång. Jag deltog själv och lyckades hemföra tredje (3) pris i längdhopp 5.91 m. Regementet skördade stora lagrar i Sv. Dagbladets stafettlöpning och jag var medlem i laget ett flertal år. Vid Nordiska spelen 1918 deltog jag i regementets lag i militär lagtävlan på skidor. Laget, som låg mycket bra till, råkade emellertid åka galet på den illa stakade banan.

Sökte liksom Rudolf Kolmodin i februari 1918 avsked för att som frivillig deltaga i finnarnas kamp mot Ryssland. Trots uppvaktning för sjöministern Palmstjärna avlogs vår avskedsansökan.

På hösten 1918 fick jag erbjudande att bli adjutant vid kommandostaben i Hemsö fästning. En bidragande orsak torde ha varit att jag var född ångermanlänning, tagit studentexamen i Härnösand och kände till något om folket och trakten. Fästningen var inte på långa vägar färdig; en kasern i Härnösand var dock nära sitt färdigställande. Arbetsuppgifterna stod sålunda mer eller mindre i samband med fästningens färdigställande. Så slutade världskriget, försvarsviljan svalnade och fästningsbygget stagnerade.

#### 1919-1920

Närmast för att få några arbetsuppgifter sökte jag som elev i flygspaningstjänst hösten 1919. Jag blev antagen och utbildningen omfattade bl.a. flygplan- och flygmotorkännedom, flygnavigering och flygfotografering (teori). Under jul- och nyårshelgerna återgick jag till min ordinarie tjänst som adjutant.

I januari 1920 avled mor. Kort efter begravningen kom order om tjänstgöring för utbildning till flygspanare vid Hägernäs. Ett område vid Hägernäsvikens strand hade förvärvats av Kronan något år tidigare för att användas för Marinens flygväsende som övningsplats. Några fasta anläggningar fanns ännu icke. Personalen förlades på ett logementsfartyg "Freja" och för flygplanen uppsattes tälthangarer. I slutet av januari utbogsrades "Freja" genom isbelagda fjärdar och förankrades vid Hägernäsvikens strand. Efter hand anlände flygplan och utbildningen kunde börja såväl på marken (teori) som i luften (praktik). Flygplanen voro monterade på skidor och startade och landade på isen. Utbildningen var frisk och härdande. Vintersport (skidor och bandy) idkades såväl på tjänste- som fritid.

Vinterflygskolan på Hägernäs fortgick så länge isen bar och efterföljdes av sommarutbildning på Karlskrona flygstation. Under sommaren gjorde två flygplan ett besök i Borgholm för att uppvakta Drottning Viktoria på Solliden. Vi möttes vid landningen av en bil från Solliden och väl framme på Solliden undfänades vi med té på slottsterrassen. Prins Wilhelm, som tillfälligt var Drottningens gäst, var ciceron vid visning av slottet och deltog givetvis i téet. De uppvaktande flygarna fick sedermera Drottningens fotografi med dedikation.

Den 24 sept. skulle, som avslutning på en kurs i fallskärmspackning under ledning av fallskärmsinstruktören Raul Thörnblad, ut hopp med fallskärm utföras av Albin Ahrenberg, Gösta André och mig själv. Gösta André skulle inleda men av någon anledning vecklade hans fallskärm icke ut sig förrän några 10-tal meter över vattenytan. André skadades inte men de båda andra hoppen inställdes. Dagen efter, alltså den 25 september, utfördes emellertid alla de tre planerade hoppen. Själva hoppet var i och för sig inte någon större sensation. Litet irriterande var däremot alla de "kondoleanser" som man fick motta dagarna före hoppen. Orsaken till att Gösta André's fallskärm icke rätt utlöstes första dagen blev icke fullt klarlagd. Utlösningen sker automatiskt utan någon åtgärd av hopparen. Utvecklingen av fallskärmen får icke ske förrän hopparen kommit fri från flygplanet. En utlösninglina, som i rediga bukter ligger i fallskärmens lopp och vars andra ände med en något svagare lina är fäst i flygplanet rullas vid hoppet ut, fallskärmen dras ut, den tunnare linan brister och fallskärmen är utvecklad och fri från flygplanet. Möjligen hade utlösninglinan till Andrés fallskärm kommit i "beknip" på något sätt.

När utbildningen på hösten avslutades flögs flygplanen upp till Flottans varv. Det flygplan jag medföljde som spanare som spanare flög därvid under Västerbron. Ingen sensation.

1921.

Vinterutbildningen förlades som tidigare till Hägernäs. Bland minnesrika händelser kan nämnas: några av de första dagarna i mars gästades Hägernäs av ett förband jaktflygplan från Malmslätt. Förare voro löjtnanterna v. Segebaden, Gärdin, Adilz och Sjöholm. De voro på väg till vinterflygtävlingar i Norge. v. Segebaden, som ansågs som vår skickligaste konstflygare, visade prov på sin skicklighet. Vid en uppvisning i Norge några dagar senare förolyckades han.

Under 1921 skulle sommarutbildningen förläggas till Göteborg (Nya Varvet). Två av de flygplan, som skulle ingå i förbandet, flögs den 27 april från Stockholm (Flottans varv) runt kusten till Nya varvet. Det var en för den tiden god prestation. Den omnämndes också i veckotidningen "Var 8 dag" med fotografi på första sidan. Ett av flygplanen fördes av löjtnant v. Bornstedt med mig som spanare, det andra av löjtnant B. Krook med flygmaskinist Hansson som mekaniker. Tjänstgöringen vid flygstationen på Nya varvet var intressant och omväxlande. Snart nog fingo vi kontakt med Aeroklubben i Göteborg, med vilken vi fingo ett värdefullt samarbete.

1922.

Den 15 maj beslöt Göteborgs stadsfullmäktige att expropriera 350 tunnland i Torslanda socken på Hisingen för en flygplats för Göteborg och Västsverige. För att stimulera stadsfullmäktigeledamöterna till att fatta ett för flygningens framtid betydelsefullt beslut kretsade två av våra flygplan över staden under sammanträdet.

1923.

Även under 1923 förlades sommarutbildningen till Göteborg och Nya varvet med v. Bornstedt som chef. Den 18 juni förolyckades v. Bornstedt vid flygning från Särö till Nya varvet. Själv beordrades jag som lärare och ledare för flygspaningsutbildningen. Verksamheten kom att i stor utsträckning präglas av den flygutställning som anordnades i samband med flygplatsens invigning, och i anslutning härtill anordnades internationella flygtävlingar. En engelsk flygbåtsdivision besökte Göteborg. Den landade vid Nya varvet och besättningarna förlades och utspisades på vår flygmäss.

1924.

Sommaren 1924 kommenderades jag som elev i Kustartilleriets skjutskola med övningar i Karlskrona, Vaxholm (Oscar-Fredriksborg), Marma och Göteborg.

1925.

Sommarutbildningen på Nya Varvet. Vid utbildningens slut kommenderades jag till tjänstgöring i Marinstaben. Utarbetade där ett förslag till bombfällningsinstruktion, som sedermera godkändes. Första gången som "bombkastning" ersattes med bombfällning. Den 8/8 tog jag mitt flygcertifikat med nr 319.

1926.

Den 1 juli 1925 hade K.A.B. Amundsen förordnats till chef för Flygvapnet. Han fick efter hand officerare till sitt förfogande för att organisera Flygvapnet, som fr.o.m. 1/7 1926 skulle ingå som tredje försvarsgren i försvaret. Dessa voro öv. Ernst Fogman, öv. Torgny Lycknell, major Björnberg och från februari jag själv. Ett embryo till flygledning uppstod sålunda med lokaler i Auditorium. Den 1/7 utnämndes jag till kapten vid Flygvapnet och tilldelades befattningen som adjutant hos Chefen för Flygvapnet, alltså generalmajoren K.A.B. Amundsen. Flygvapnets ledning fick samtidigt lokaler i "Grå Huset" på Östermalmsgatan.

På hösten ägde luftförsvarsövningar rum i Stockholmstrakten. De avslutades den 20/8 med en flygparad över Gärdet. När Kustflottans flygavdelning passerade skedde uthopp med fallskärm rum från samtliga (6) flygplan. Två av fallskärmarna utvecklade sig icke: löjtn. Friman (?) och Thellenberg omkommo. Flygavdelningens chef, konteramiral Ehrenswärd, som enligt planerna också skulle hoppa, avstod.

Under mina år som adjutant fick jag tillfälle att för min chef anmäla många betydelsefulla personer ("kändisar"). Bland dessa må nämnas:

- Englands luftförsvarsminister sir Samuel Hoose (?) 19/8-27;
- Herman Göring, chef för den berömda Richthofeneskadern under första världskriget, nu agent för en fallskärmsfirma, sedermera Hitlers närmaste man;
- Mr Hudley (?) Page, flygplanskonstruktör och chef för Hudley Page fabriken;
- major Doolittle, sedermera känd som chef för den amerikanska eskader som bombarderade Tokio, demonstrerade på Barkarby en Curtissjagare. Jag hade tillfälle att ta' emot honom när han anlände från Oslo och frapperades av den skicklighet med vilken han landade på detta lilla för honom okända flygfält;
- den svenskfödde världsomflygaren löjtnant Eric Nelson, U.S.A besökte Sverige och höll föredrag bl.a. i Stockholm.

I december 1926 ingick jag äktenskap med Ruth Lundmark, född Wikström. Vigseln ägde rum i prästgården i Helgum och förrättades av min bror Per, kyrkoherde i Helgum. Ruth, som sedan något år haft anställning vid Svensk-Engelska skradderiet, bodde då i en "tvåa" (Rådmansgatan) med sin dotter Britta och fick den nybildade familjen här sitt första hem.



1927.

Sommarhalvåret 1927 kommenderades jag till Karlskrona flygstation för att komplettera min utbildning som förare. I början på 1927 beordrades jag och Åge Lundström att som det Finska flygvapnets gäster närvara vid en flyguppvisning i Helsingfors. I samband härmed inviterades vi till middagar och luncher.

1928.

Den 28 april gjorde Gunilla entré till vår stora glädje. Nobile med luftskeppet Italia passerar Stockholm med kurs mot Nordpolen. Den 25/5 förolyckades Italia i polarregionen. Ett flertal räddningsexpeditioner organiserades, främst den svenska Nobile-gruppen under befäl av kapten Thornberg.

1929.

Den länge förberedda frågan om ett flygarmonument bragtes 1929 till sin lösning och biträdde jag härvid som sekreterare i Kungl. Svenska Aeroklubben, vars ordförande då var K.A.B. Amundsen. Avtal träffades med professor Carl Milles om utförande av ett av honom utformat monument, vilket erbjöds som gåva till Stockholms stad. Under förarbetet med monumentets uppsättande på Karlaplan ett flertal sammanträffanden med Milles, en personlighet med stor charm.

Den 25/7 1909 utförde fransmannen Bleriot den första flygningen över Engelska kanalen. 20-årsminnet av denna bedrift firades med en stor flygutställning och stora flyguppvisningar i London. Jag beordrades att som adjutant till Kommendör Thor Lübeck närvara vid dessa evenemang. Jag fick också tillfälle att besöka en jaktdivision i Londons närhet och bese engelsk flygindustri. Luncher och middagar avlöste varandra. En "Banquet to foreign visitors" och en stor bal "Civil Aviation Ball" voro några av höjdpunkterna. Jag fick här tillfälle att som gäster invitera Britta Bellander och Märta Winqvist, som just då vistades i England. Märta blev sedermera gift Rydström.

Den 17 september kom vår efterlängtrade pojke Christer till världen.

Bland viktiga händelser under året kan nämnas:

Isspaning utfördes för att underlätta, i vissa fall möjliggöra trafik i isfarvatten;

Albin Ahrenberg försökte flyga över Atlanten;

Gösta Andrée flyger Stockholm-Kapstaden och åter.

1930.

Efter förhandlingar med Radiotjänst genomfördes en föredrags serie omfattande 5 föredrag, av vilka jag själv höll ett om "Militär flygning".

1931.

Efter en långvarig och skarp kritik mot Flygvapnets ledning tvingades såväl chefen, generalmaj. Amundsen som stabschefen kommandör Lübeck att avgå. De efterträddes av general Eric Virgin och kommandör Arthur Örnberg. I anslutning härtill fick jag lämna adjutanttjänsten och placerades som divisionschef på F 2. Organisationsarbetet för Ilis (Internationella luftfartsutställningar i Stockholm) ägde rum. I detta hade jag en rätt omfattande del.

1932.

Omkring årsskiftet 31-32 uppträdde s.k. spökflygare över svenskt territorium, särskilt över Norrbotten. Man misstänkte att främmande (ryska?) flygförband kunde operera från baser på öar i Norra Kvarnen. För att söka bringa klarhet härut innan organiserades en flyggrupp om två flygplan och fick jag i uppdrag att leda gruppen. I första hälften av januari flög gruppen till Umeå och utspanades under några dagar samtliga öar i Bottenviken. Svenska Officersförbundet bildades och jag invaldes som representant för Flygvapnet i styrelsen. Kvarstod till år 1945.

På hösten -32 hade Flygvapnet inbjudits att göra ett officiellt flygbesök i Danmark (Köpenhamn). Enligt planerna skulle 3 div. landflygplan och 1 div. sjöflygplan delta. Jag fick uppdraget att leda sjöflygdivisionen, som samlades i Malmö den 8 sept. Den 9 sept. skulle samtliga divisioner starta mot Köpenhamn och efter en flygparad över staden landa på Kastrup resp. Marinens flyghamn. Men dis och låga moln hindrade armédivisionerna att starta och endast min division kom fram planenligt. Bland evenemangen i samband med besöket minns jag främst en galadiné på Christiansborg och en gudstjänst i Svenska Kyrkan i Köpenhamn.

1933.

Bland minnesrika händelser Charles Lindbergs besök på Hägernäs i september med sin hustru Anne. Lindberg själv hade uttalat önskemålet att inga extra arrangemang skulle vidtagas och besöket hållas hemligt så långt detta var möjligt. Jag fick därför i uppdrag att hindra pressfolk och allmänhet att komma in på flottiljens område. Men trots till synes effektiv avspärning visade det sig omöjligt att förhindra att tillträde med båtar ordnades eller vederbörande simmade eller vadade runt avspärningarna. I diken utanför huvudvägen hade fotografer tagit plats för att fånga Lindbergs vid utfarten. - Åter till Flygstaben för tjänstgöring vid utbildningsavdelningen .

1936.

Utnämnd till major och chef för Roslagens flygflottilj, först benämnd Upplands flygflottilj. Det var den den 1/7 -26 upprättade 2:a flygkåren som nu fick benämningen flottilj med samarbete med flottan som huvuduppgift. I Hägernäsviken hade sedan mer än 10 år tillbaka uppförts fasta anläggningar som slipar, hangarer, verkstäder och förläggings- och utspisningslokaler. Tidigare hade logementsfartyg sörjt för förläggning och bespisning.

När jag tillträdde chefsskapet 1936 var kanslibyggnaden färdig, kaserner och mässar hade börjat byggas och färdigställdes de närmaste åren. Kasernerna voro av helt annat utseende än tidigare vid försvaret. I stället för stora kaserner med stora logement flera små byggnader med små hytter för 2-4 man. Kök och utspisningslokaler fingo modern utformning och utrustning av modernt slag. Flottiljen blev sålunda banbrytare för en modern utveckling av militära lokaliteter av olika slag och blev därför föremål för studier.

Under hösten 1936 voro Ruth och jag bjudna på bröllop på Frötuna, Carl Bernadottes slott i Uppland. Det var vid flottiljen tjänstgörande löjtnanten Nils Magnus von Arbin som sammanvigdes med Carl Bernadottes dotter.

1938.

Gästades flottiljen av en tysk flygvapenkontingent med sedermera flygmarskalk Milch som ledare. Bland deltagarna märktes i övrigt Generaloberst Stumpf, som under världskriget bl.a. var chef för det tyska flyget i Norge. Anledningen till besöket var att vi från Tyskland fick vårt nya torpedplan, som tillverkades vid Heinkelverkstäderna i Warnemünde. I anslutning till besöket fick jag sedermera kommendörstecknet av Tyska Örnens orden. Jag fick också göra ett besök i Warnemünde i samband med hemflygning av ett färdigställt flygplan. Under besöket i W. fick man dagligen se tyska jaktflygplan flyga på hög höjd över staden, detta trots att offensiva vapen voro förbjudna enligt Versaillesfreden.

1939

Den 8 mars voro Ruth och jag inbjudna till middag på slottet. Det var dåvarande kronprinsen Gustaf Adolf med kronprinsessan Louise som voro värdfolk. Ruth hade sedermera ambassadören Hägglöf till bordet och jag dennes dåvarande fru. Så utbröt världskriget och flottiljen krigsorganiserades. Förutom den flygdivision som underställdes chefen för Kfl organiserades förband i Karlskrona, Göteborg och Fårösund samt tidvis i Västervik och Ångermanälven. Verksamheten gick ut på att upprätthålla Sveriges neutralitet.

1940

Den 12 mars 1940 anträdde jag som medlem i Statstjänstemännens Riksorganisations styrelse en studieresa till den rysk-finska fronten. På järnvägsresan mellan Åbo och Helsingfors fick vi den första känningen av Rysslands press på Finland: flygoperationer och bombkrevader

Den 13 mars voro vi Helsingfors stads gäster vid en lunch. Jag satt till höger om värden Erik von Fränkel. Han var till en början mycket kritisk mot Sverige ifråga om inställningen till hjälpen. Det är nu tre gånger som Sverige svikit Finland i svåra lägen yttrade han: 1812, 1917 och nu 1940. När han fått avreagera sig på detta sätt blev han en artig, trevlig och underhållande värd tills detta hände: Mitt under lunchen nådde oss ett meddelande att Finland kapitulerat. Det var en dramatisk stund då gamla gentlemän föll i gråt och lunchen slutade i sorg. Vår planerade resa till fronten inställdes och vi återvände till Sverige. Vi hade emellertid tillfälle att före hemresan sammanträffa med Sverigevännen, som såg Sveriges insats på ett för Sverige mer fördelaktigt sätt.

1944 - 1954.

Den 1 juli 1944 lämnade jag chefskapet för Roslagens flygflottilj och placerades som chef för Norra Flygbasområdet omfattande hela Norrland med stab i Östersund. Arbetet avsåg planering för basering av flygförband i fred och krig och luftbevakningens organisation inom området. Det gällde alltså att känna området i detalj varför många rekognoceringsresor ingick i tjänsten

När jag i september 1954 avgick från min befattning som flyg-basområdeschef beslöt Ruth och jag att vi skulle göra en resa till Italien, närmare bestämt Positano. Ruth hade varit där tidigare, vilket ledde till att vi fick hyra en liten våning, vilket gjorde att vi kunde stanna i mer än 2 månader. Vi fingo under vistelsen i Positano besök av Gunilla och Pelle samt Olle Bäckman, vilket blev till ett trevligt intermezzo. Hem reste vi med buss över Asissi, Florens, Pisa, Genua och Nizza till Paris. (När Ruths första resa tillsammans med Greta Bergö planerades var det svårt att få utländsk valuta. Genom transaktioner mellan Einar Christell och General Nobile kunde Ruth vid personligt besök i generalens hem i Rom få italiensk valuta som stärkte reskassan. General Nobile kunde sedermera vid resa till Sverige från Einar Christell lyfta svensk valuta till motsvarande belopp.)

### Rotary.

I maj 1949 bildades Östersunds Rotaryklubb med General Henry Tottie som president 1949-1951. Själv valdes jag till president 1952-1953 och sedermera till distriktsguvernör 1955-1956. Fastställandet av valet till guvernör ägde rum i anslutning till Rotarys 50-årsjubileum i Chicago sommaren 1955. Då blev en dröm jag länge haft att besöka Amerika verklighet. Jubileet föregicks av en guvernörsskola i Lake Placid, dit alla blivande guvernörer kallats för att "lära Rotary". Från Lake Placid gick färden till jubileet i Chicago, som i originella och festliga former dels lämnade en bild av de gångna 50 åren, dels gav råd och skapade entusiasm för framtiden. Det hela blev en upplevelse. Färden till och från USA skedde med båt "Kungsholm" och "Stockholm". Då jag omvaldes till guvernör även för åren 1956-1957 fick jag ånyo delta i Guvernörsakademien i Lake Placid och världskonferensen, som detta år förlades till Philadelphia. Till USA reste jag även denna gång med båt "Stavangerfjord" men hem tog jag flygvägen över Island. I Reykjavik hamnade jag mitt uppe i en distriktskonferens och fick där tillfälle att berätta om världskonferensen i Philadelphia.

Under mina två år som guvernör - ja det blev faktiskt 2½ år då min efterträdare 1957-1958 av sjukdom hindrades att sköta sitt guvernörskap - fick jag tillfälle att årligen besöka samtliga distriktets klubbar. Träffar med kolleger i grannländerna ägde bl.a. rum i Oslo och Köpenhamn m.fl. platser. Som medlem i Rotarys Europeiska Råd deltog jag i Rådets sammanträde i Zürich hösten -56, varvid Ruth åtföljde mig. Hemresan gick över München där vi hälsade på Ruths gamla vän Belka och Helsingborg där min guvernörskollega Ingemar Ekholm utövade stor gästfrihet. 1959 deltog Ruth och jag i Rotarys världskonferens i Nizza och fick därvid tillfälle lära känna franska Rivieran.

### Politik

I början av 60-talet hade högerpartiet (nuvarande Moderata Samlingspartiet) bekymmer att finna en ny ordförande. Jag tillfrågades om jag ville åtaga mig uppgiften och då jag inte hade några mera arbetskrävande uppgifter att skylla på, åtog jag mig uppdraget. Jag hade tidigare inte aktivt sysslat med politik och kom därför att ställas inför nya uppgifter. Det var ett intressant jobb men särskilt valrörelserna voro besvärliga att genomföra. Helt resultatlöst blev dock inte arbetet. Några mandatvinster kunde vi inhösta. Jag arbetade under två partiledare : Jarl Hjalmarsson och Gunnar Heckscher.