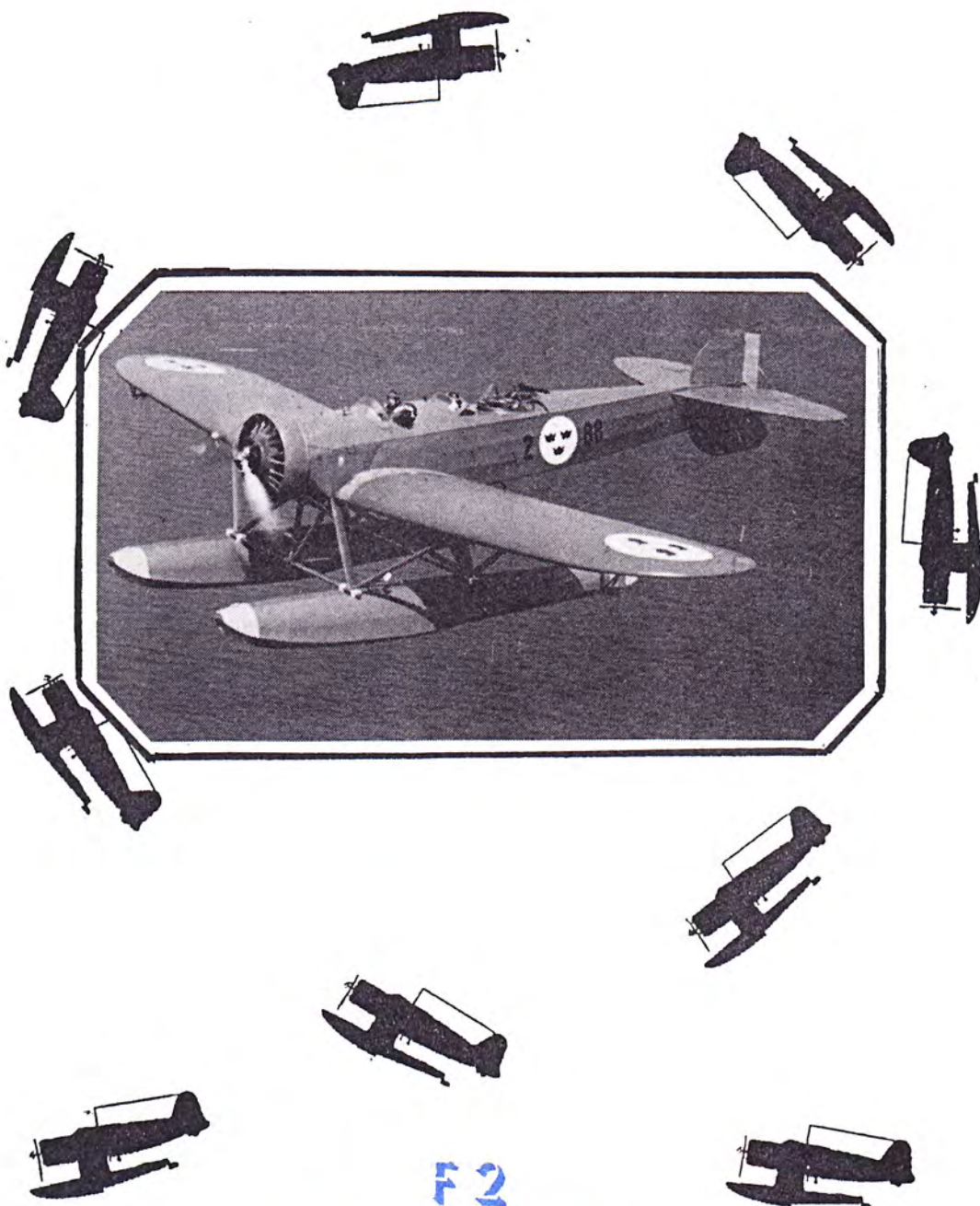




MARINFLYGAREN

ORGAN FÖR KUNGL. ROSLAGENS FLYGFLÖTTILJS KAMRATFÖRENING

Maj
1999



F 2
1926 - 1974

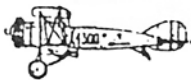
I ett kapitel av Nils Söderberg i boken Svenska Vingar återfinns nedanstående dikt.

Jag bläddrar i anteckningarna och läser om vårt flygbesök på "Gröna ön", dvs Gotland, med våra lantmaskiner, om livet under fälttjänstövningar och finner därvid bl a följande "flygarvisa".

"Och vi styrde en hop
över blånande sjö
för att tömma ett stop
på den grönskande ö.
Och vi seglade in
i ruinernas stad,
där hon drömmande låg
i sitt Östersjöbad,
och vi tog dem med storm,
hela världen var vår.
Och när åter vi for
rann en blänkande tår
utför flickornas kind.
Men den torkade fort
uti sommarens vind."

"Och vi stridde mot folk,
som på markerna kröp,
så de vettskrämda stöp
uti dikernas smolk.
En patrull utav "Dront"
rände sönder en front,
och en kulsprutetropp
satte av uti sken.
Men vi skrattade gott
då vi svingade hän".

"Över Hårsfjärdens våg
ha vi hjulat så glatt,
där som Kustflottan låg
i ett dödvattengatt.
Och vi löpte en loop
och vi spunno en spinn,
och sen tömdes ett stop
för vårt glättiga sinn".



Ansvarig utgivare. *William Sivebro*
I redaktionen: *Kurt Jörgne Red*
Ulla-Britt Blad
C-A Åkergren

Innehåll

Sida	3	Sekreteraren har ordet
	4	För 80 år sedan. Marinens första vinterflygskola.
	4-5	25-årsminne från Hågernäs. <i>Herman Sundin</i>
	6	För 60 år sedan. F2 får sin fana.
	6-8	För 55 år sedan. Minnesstenen reses. Kamratföreningen bildas. <i>K-G Larsson</i>
	8-9	För 25 år sedan. F2 läggs ner.
	9	Två legender inom radio och flyg.
	10-12	Att söka som volontär vid F2 1937. <i>Artur Hedbom.</i>
	13-15	Händelser under det gångna verksamhetsåret.

Omslagsbilden. Flygplan S5C Hansa (Heinkel He5 TB) byggdes på licens i Sverige av Svenska Aero AB och CVV i Västerås. Flygplanet fanns i fem versioner, S5 och S5 A-D. Totalt antal 40 st. I tjänst vid F2 1927-45.



Efter några år som suppleant i styrelsen för F2 Kamratförening blev jag 1994 ordinarie ledamot och som sådan föreningens sekreterare.

Redan till årsmötet 1998 framförde jag av olika skäl önskemål om att få avgå men accepterade att kvarstå under ytterligare ett år.

Under det gångna året har mitt beslut att avgå mögnat, vilket kommer att ske i samband med det stundande årsmötet.

Under mina år som sekreterare har jag även fungerat som redaktör för den i samband med 50-årsjubileet återuppståndna medlemstidningen "Marinflygaren". Trots att tidningen endast utkommer med ett nr/år, har den krävt en ganska stor arbetsinsats, som kanske ibland känts lite för stor.

Arbetet med tidningen har givetvis haft många positiva inslag. Till dessa hör ett mycket gott och givande samarbete med redaktionsmedlemmarna Ulla-Britt Blad och Carl-Axel Akergren. Det har också varit positivt att kunna konstatera att den militära verksamhet som bedrevs vid Hågernäsviken rymmer mycken intressant historia, en historia som jag bl a fått mig till livs genom kontakter med gamla F2-are. Eftersom jag även i fortsättningen har för avsikt att samla in historiskt material hoppas jag kunna vidmakthålla dessa kontakter och gärna utöka dem.

När jag ser tillbaka på de fem gångna åren är det några händelser

som jag tycker varit speciellt viktiga för föreningen, nämligen:

- utgivningen av vår omfattande fotosamling i bokform, en enkel bok i A4-format med mjuka pärmar, men med ett mycket unikt och värdefullt innehåll. Boken fick fina resentioner i Svensk Flyghistorisk Tidskrift, varför upplagan på ca 400 ex snabbt såldes slut.

- trots att föreningen av naturliga skäl utsätts för ett stort bortfall av medlemmar, har det lyckats att genom tillkomsten av nya medlemmar hålla medlemsantalet relativt konstant. En fantastisk prestation vilken kanske kan bädda för att föreningen kan fira sitt 60-årsjubileum 2004.

- att i linje med föreningens åtagande 1974 en upprustning av minnesstenen har kunnat ske i form av omförgyllning av inskriptionen samt uppsättande av en kompletterande textplatta.

Låt mig så återknyta till medlemstidningen. När det gäller innehållet i denna har min målsättning varit att detta i huvudsak skulle anknyta till förbandens och kamratföreningens historia.

I år finns det speciella anledningar att notera i detta avseende. Det är nämligen 80 år sedan Marinens Flygväsende genomförde sin första vinterflygskola på Hågernäsvikens is; 55 år sedan F2 Kamratförening bildades och minnesstenen restes; 25 år sedan F2 gick i graven.

Dessa förhållanden kommer givetvis att återspeglas i detta mitt sista nummer som redaktör för "Marinflygaren". Hoppas någon ser till att det blir en fortsättning.

Kurt Jörgne



För 80 år sedan

År 1919

Marinens flygväsende genomförde sin första vinterflygskola vid Hägernäsviken.

Marinens flygväsende fick en fast organisation 1915. Organisationen fastställdes i Kungl brev den 30 juni detta år. Till en början angavs huvuduppgifterna till övervakning av omgivande hav samt spaning och eldledning för marinen. Efterhand som flygplanbeståndet utvecklades vidgades uppgifterna till att omfatta spaning till andra sidan Östersjön samt torped- och bombfällning.

Under hela uppbyggnadstiden hade marinflyget lidit av att inte kunna sörja för den egna flygutbildningen. 1918 ville man lösa denna fråga och sökte en lämplig plats för skolverksamhet. Efter omfattande rekognoseringar fann man Hägernäs och Hägernäsviken lämpligast.

I oktober 1918 inköpte Marinförvaltningen ett markområde om 14 tunnland på Hägernäsvikens västra strand för att där anordna hangarer, förråd m m för en flygskola.

"Kungl Maj:t har i nåder befallt att en flygstation skall från och med den 12 dennes vara anordnad å den plats vid Hägernäsvikens västra strand, som av kronan inköpts därstüdes."

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

Den första vinterflygskolan startade den 12 februari 1919 och pågick till den 8 april då isen gav med sig.

Förläggning ordnades på logementsfartyget "Freja". I land fanns endast tälthangarer och provisoriska skjul. Chef för flygstationen var kaptenen *C A F:son Egerström*. Han var också flygbåtsförare (den tidens flygförare) tillsammans med bl a kaptenerna *Flory* och *Beckman*.

Man utbildade både flygbåtsförare och spanare. Som elev i den förstnämnda kategorin ingick bl a styrmannen *Albin Ahrenberg*.

Till sitt förfogande hade man sju flygbåtar, två Friedrichhafen-plan, tre av Farmantyp och två av Thulintyp.



Vinterflygskolan vid Hägernäs flygstation 1920
Flygplanet i luften en Thulin typ G.

Bland spanareleverna vid Vinterflygskolan 1920 återfinns vi dåvarande löjtnanten vid kustartilleriet *Herman Sundin*. *Sundin* blev sedermera överste och chef för F2 under åren 1936-1944.

I en artikel i första nummret av *Marinflygaren* 1945 skildrar *Sundin* bl a verksamheten vid Hägernäs dessa första år.

Här följer *Sundins* artikel i förkortad form:

25-årsminnen från Hägernäs



H Sundin

Den 3 februari 1920 befann jag mig ombord på logementsfartyget *Freja* som med assistans av minsveparna *Sökaren* och *Sveparen* var under utbogsring med Hägernäs som mål.

Jag hade under de närmast föregående månaderna genomgått en teoretisk flygspanarkurs och skulle nu påbörja förberedande praktisk flygspanarutbildning vid Hägernäs. Det var första gången jag besökte Hägernäs och föga anade jag då att jag under de följande 25 åren skulle få den övervägande delen av min verksamhet förlagd till denna plats.

Marinens flygväsende hade redan föregående år förlagt sin vinterflygskola till Hägernäs där de vidisarna nå Stora Vär-

tan erbjöd ett utormodentligt flygfält. Den andra flygskolan skulle nu ta sin början. Några fasta anläggningar funnos icke. Personalen förlades och utspisades på gamla korvetten Freja. Men även flygplanen behövde tak över huvudet. Detta behov tillgodosågs genom tälthangarer, som uppfördes vid strandkanten.

Den 6 februari anlände de första flygplanen - eller flygbåtarna som de kallades inom marinen - nämligen en st Fehrman och en st Thulin. Förare var dåvarande kapte-
Sven Beckman. Han landade på den snötäckta isen med flottörer, varefter ommontering till hjul ägde rum.

Vid landningen meddelade oss *Beckman* sorgebudet att arméflygarna löjtnanterna *Rodéhn* och *Hedenblad* förolyckats på Malmen under en flygning med ett Albattross-flygplan.

Löjtnant *Rodéhn* ansågs vara en av de bästa militärflygarna vid denna tidpunkt. Endast några månader tidigare - den 29/9 1919 - hade han utfört en för den tiden sensationell flygning Ystad-Haparanda - Boden på 7 1/2 timme.

Skolverksamheten igångsättes

Under de närmaste dagarna anlände ytterligare några flygplan av Fahrman och Thulintyp och varksamheten kunde igångsättas för fullt.

Flygskolan stod under befäl av dåvarande kaptenen *Arvid Flory*, en av förgrundsgestalterna inom svensk militärflygning. Flygutbildningen var uppdelad på två kurser, en spanar och en förarkurs.

Ytterligare en utbildningskurs och en betydelsefull sådan förekom vid skolan nämligen en flygbåtsmaskinistkurs. Betydelsen av att äga en högt stående flygmekanikerkår insågs redan då till fullo och de flygbåtsmaskinister, som här rekryterades från flottans maskinistkår, utbildades till en yrkesskicklighet, som sedan dess näppeligen överträffats.

Vad marinflygaren fick lära 1920.

Utbildningen vid vinterflygskolan måste, med den flygmateriel och den utrustning över vilken vi förfogade, bli av för moderna förhållanden av synnerligen elementär

art. Formella spaningsövningar, avståndsbedömning, fotografering, nedslagsbedömningsövningar och bombkastning voro de övningar, som finns antecknade i min flygdagbok. När flygningar icke kunde äga rum förekom teoretisk utbildning.

Idrott förekom i stor utsträckning. Omedelbart utanför fartygssidan hade vi en bandybana och praktiskt taget varje dag spelade vi bandy. Skid- och skridskoidrott idkades så snart snö- och isförhållandena tillät.

Ja, det var ett friskt och härligt liv med allvar och lek omväxlande. När arbetet för dagen var slut skedde samling på respektive mässar för otvungen och glättig kamratsamvaro. Här etsades marinflygarna så småningom samman till ett kamratgäng av sällspord styrka och gedigenhet.

Utöver det rutinmässiga övningsarbetet inträffade under skolan två flygande gästspel, som bildade ett stimulerande avbrott i vardagslivet.

En imponerande flyggäst

Den 15 februari landade en, för våra ännu icke blaserade ögon, jättefågel på Stora Värtan. Det var den engelske flygaren överste *Henderson*, som slog ner med ett Fairy flygplan för att denna soliga vinterdag företaga passagerarflygningar.

Jämfört med våra flygplan var Fiarykärran som sagt imponerande. Den hade en 370 hkr Rolls-Royce motor och kunde ta upp till sex passagerare. För oss noviser var det överraskande att finna en 4-bladig propeller istället för den vanliga 2-bladiga.

Några dagar senare, den 19 februari, gästade oss några kollegor från arméflyget. Det var Malmslättflygarna *v Segerbaden*, *Klintberg* och *Liljehök*. Jag minns särskilt från detta besök hur *v Segerbaden* imponerade på oss med sin konstflygning med en liten Phoenixjägare.

Men vi återvänder till vinterflygskolan. Snabbt gingo dagarna och våren började ge sig till känna. Den kom tidigt detta år - alltför tidigt tyckte vi - och redan den 20 mars måste vi börja packa ihop för att den 22 mars åter bogseras in till flottans varv i Stockholm. Vinterflygskolan 1920 var till ända.



**För 60 år sedan
Kungl Roslagens
Flygflottilj
får mottaga sin fana**

I samband med invigningen av *Kungl Svea Flygflottilj* (F8) på Svenska flaggans dag den 6 juni 1939 fick F2, F3, F4, F5 och F8 mottaga sina fanor.

Det var H M Konung *Gustav V* som i samband med en högtidlig ceremoni överlämnade fanorna till resp flottiljchef.

Det var första gången som konungen uppträdde i Flygvapnets uniform.

I år har alltså 60 år gått sedan denna händelse. F8 Kamratförening planerar att den 5 eller 6 juni högtidlighålla minnet på F8. Programmet är i skrivande stund inte klart, men givetvis kommer de fem fanorna att återigen vara på plats.

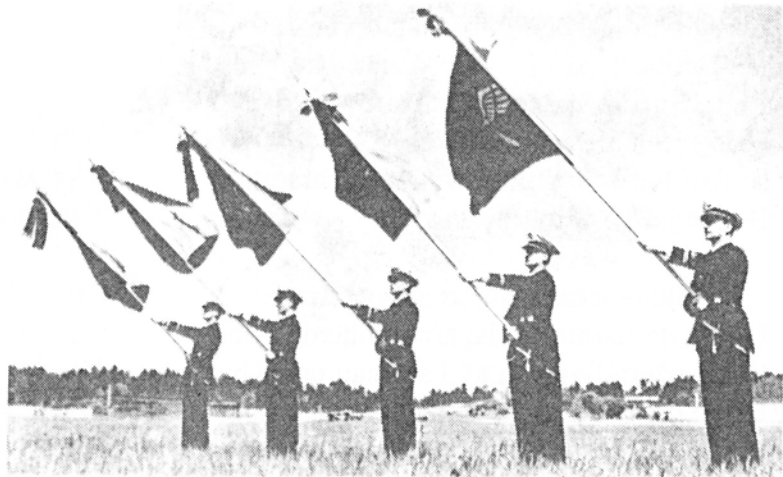
F2:s fana har nu sin plats i ett konferansrum i STRILS-byggnaden på F16.

Nästa stora utdelning av flottiljfanor ägde rum den 17 september 1944 mitt undet brinnande krig. En kraftig utbyggnad av Flygvapnet hade skett, så nu var det hela åtta nyupp-satta flygflottiljer, nämligen F10, F12, F13, F14, F16, F17, F20 och F21 som stod i tur att få sina fanor.

Även denna gång var det konung *Gustav V* som överlämnade fanorna och F8 var återigen värdflottilj för ceremonin.



H M Konungen överlämnar F2:s fana till dåvarande flottiljchefen *Herman Sundin*.



De utdelade fanorna till F2, F3, F4, F5 och F8 förs här till högtidlig parad.



**För 55 år sedan
År 1944
Man reste en minnessten
Man bildade
Kungl Roslagens Flygflottiljs
Kamratförening**

Man reste en minnessten
Som tidigare nämnts inleddes den militära

flygverksamheten vid Hägernäs med Marinens vinterflygskola 1919. År 1944 hade alltså flygförband under 25 år varit förlagda till denna plats. I samband med firandet av detta avtäcktes den 8 juni en minnessten över det 50-tal kamrater som då förolyckats under tjänsteutövning. Stenen fick sin placering strax söder om kanslihuset, och bär inskriptionen:

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

Inskriptionen, som bygger på ett citat ur Uppenbarelseboken 12:11, framtaget av flottiljpastor *H O Ferenius*, placerades mitt på det stora granitblocket under konturerna av ett sjöflygplan.

Chet för F2 vid denna tidpunkt var översten *Herman Sundin*. Utöver flottiljens samlade personal deltog vid ceremonin bl a biskop *Manfred Björkqvist*, skulptören *Axel Wallenberg* och arkitekten *Evert Milles*.

I samband med nedläggningen av F2 1974 åtog sig Kamratföreningen att vårda stenen. Detta framgår av en textplåt nedtill på stenens högra sida.

För kamratföreningen har det blivit en tradition, att årligen i slutet av maj före årsmötet samlas vid stenen för en minnestund.

Under senare år har en omförgyllning av inskriptionen aktualiserats. Tack vare ekonomisk hjälp från Flygvapnet kunde detta ske lagom till årsmötet 1998. I samband med detta kunde också stenen komplette-



Låt täckelset falla!

ras med en fristående textplatta, som bär inskriptionen:

*På denna plats vid Hügernäsviken
bedrevs under åren 1919-1974
militär flyg- och utbildningsverksamhet.
Marinen:
Vinterflygskolor 1919-1926
Flygvapnet:
2. Flygkåren (F2) 1926-1936
Kungl Upplands Flygflottilj 1936
Kungl Roslagens Flygflottilj 1936-1949
Kungl Roslagens Flygkår 1949-1974
Kamratföreningen*

Kamratföreningen bildas



K-G Larsson

Hedersmedlemmen i vår förening, *Karl-Gustav Larsson*, var med när föreningen bildades 1944. *K-G* gjorde sin värnplikt vid F2 som skrivbiträde 1941. Han tjänstgjorde i garaget hos "Garage-Jerka", när han efter ca 6 månader fick erbjudandet att tillträda en civil tjänst på kassan. Uniformen byt-

tes mot civila kläder och dagersättningen på 1 kr mot månadslön på 350 kr.

På kassan jobbade *K-G* bl a under legendariske kassachefen *Lagerqvist*.

K-G har under de gångna åren varit mycket aktiv i föreningen, bl a var han dess ordförande åren 1976 - 84.

Här följer nu *K-G:s* minnesbilder över hur det gick till vid föreningens bildande:

Red

"Efter att av redaktören för Nya Marinflygaren blivit ombedd att skildra hur bildandet av F2 Kamratförening gick till, skall jag nu med hjälp av mitt 82-åriga minne samt tillgång av de första protokollen uppfylla önskemålet.

Ett första sammanträde med en interimsstyrelse ägde rum den 19 oktober 1944 och det följdes av ytterligare ett den 6 november samma år.

Det första sammanträdet hölls den 12 no-

vember i gymnastiksalen, där övlt *Svenow* i egenskap av flottiljchef hälsade oss välkomna till bildandet av **Kungl Roslagens Flygflottiljs Kamratförening**. Vi som välkomnades var interimsstyrelsen och ca 90 blivande medlemmar, Överste **H C H:son Enell** utsågs att leda förhandlingarna. Val av styrelse:



Överste Enell

Till vår förste ordförande valdes enhälligt nämnde överste **Enell** och till vice ordförande ingenjör **Bergengren**. Sekreterare blev fanj **Krona** och kassör sergeant **Sandberg**. Ytterligare 14 ledamöter ingick i styrelsen bland vilka kan nämnas:

Kapten Ahrenberg och pastor **Ferenius**.

Den efterföljande diskussionen blev mycket livlig. Det var många viljor och många förslag eftersom vi var en blandning av olika grader och åldrar. Bl a upphov en värnpliktig sin röst och manade alla värnpliktiga att tänka på sina rättigheter. Han fick dock svar från en annan värnpliktig med repliken, "vi ska väl bilda en kamratförening och icke en sackförening". Förvaltaren **S O Karlsson**, som satt som sekreterare blev mycket irriterad över det inträffade, vilket innebar att många underofficerare från början avstod från att bli medlemmar.

Medlemsantalet var från början ca 650. När föreningen var som störst 1947 var antalet ca 830 för att 1959 vara nere på endast 91. Därefter ökade intresset och idag (1998) är vi ca 330 och detta trots att F2 lades ner för 25 år sedan.

Jag vill gärna kommentera varför det var en stor fördel att ha överste **Enell** som ordförande. Han hade tidigare varit chef för F2 åren 1934-36. Han var nu generalsekreterare för Svenska Aeroklubben med kontor på Malmskillnadsgatan där styrelsen hade många sammanträden. Vid ett, som jag särskilt minns, var frågan om att utge en medlemstidning uppe på dag-

ordningen. En i början mager kassa ställde till problem. **Ingvar Bergengren** var intresserad av tidningsutgivningen och skänkte därför 500 kr. **Valter Melin** ville inte vara sämre utan tillsköt samma summa. Tack vare dessa gåvor kunde redaktör **Knutsson** börja utgivningen av **Marinflygaren**. Om jag inte missminner mig var **Knutsson** redaktör för tidningen **Flygnytt**. (Marinflygaren blev dock inte långlivad. Dålig ekonomi och brist på lämpligt underlag gjorde att endast ett fåtal nummer kom ut. Red anm) Det är verkligen förnämligt att **Marinflygaren** nu återuppstått och jag hoppas att vi får behålla vårt språkrör i många år. Men detta beror givetvis på oss själva som varit i tjänst på F2 och dess divisioner. Många minnen finns och jag vet att redaktören är tacksam för bidrag. Hör av Er!!"

Karl-Gustav Larsson



För 25 år sedan
Den 30 juni 1974
Nedläggningen av
Kungl Roslagens Flygkår
är ett faktum

Trots lovvärda insatser från kårens ledning, facken och Täby kommun gick det inte att rädda F2 från nedläggning.

Den 28 juni troppades Kungl Roslagens Flygkårs fana för sista gången inför kårens kvarvarande personal med kapten **Carl-Axel Åkergren** som fanförere.

På kvällen den 30 juni halades så den tre-tungade flaggan för sista gången. Många hade mött upp till en enkel ceremoni. 55 år av militär verksamhet vid Hägernäs-vikens västra strand var tillända. F2 gick till historien, en historia som det blev Kamratföreningens uppgift att vårda.

Huvuddelen av den utbildningsverksamhet som bedrivits vid F2 flyttades över till F18 i Tullinge. Det var många som med saknad lämnade "Flygvapnets vackraste arbetsplats".

Det hade under de gångna åren alltid rått ett gott samarbete mellan förbandet och

Täby kommun, varför man från F2 sida gärna ville taga farväl på ett underhållande och minnesrikt sätt. Detta skedde genom en "Kårens dag" den 8 juni till vilken Täbys innevånare inbjöds med hjälp av nedanstående affisch.

Red

 **F2** TAR
AVSKED AV TÄBY

KUNGL ROSLAGENS FLYGKÅR ANORDNAR
BESÖKSDAG PÅ HÄGERNÄS LÖRDAGEN
8 JUNI 1974 KL 1100-1500

FRI ENTRÉ BILPARKERING 2:-

UR PROGRAMMET:

- HELIKOPTERRÄDDNING AV NÖDSTÄLLD I VATTEN
- FLYGVAPNETS STRIDSLEDNINGS- OCH LUFTBEVAKNINGS-UTBILDNING, DEMONSTRATION AV SIMULATOR
- SPELA LUFFARSCHACK MOT DATOR!
- REGIONSMUSIKKÅREN FR UPPSALA KONSERVERAR OCH UTFÖR FIGURATIV MARSCHMUSIK
- UTSTÄLLNINGAR: TELETEKNIK, RADAR, FOTOREVY MM
- FILMVISNINGAR FÖR BARN OCH FÖR VUXNA
- FLYGNINGAR MED RADICSTYRDA MODELLFLYGPLAN
- NATURSTIG MED FLYGTUR SOM I. PRIS
- MÖJLIGHET TILL RUNDFLYG MOT AVGIFT MED CIVILA SJÖFLYGPLAN OCH HELIKOPTER
- LUNCH SERVERAS } Å 5:50/VUXNA
KL 1200-1330 } 3:-/BARN UNDER 13 ÅR

TAG MED FAMILJEN PÅ EN TREVLIG DAG!

För att ta avsked kallar F2 täbyborna till en besöksdag på detta sätt.



Den tretungade flaggan halas för sista gång den 30 juni 1974.

**Två legender inom
radio och flyg**

Av **Torsten Sundkrans**
Artikeln införd i kalmartidningen
Barometern
1998 - 07 - 01

Innan **Sven Jerring** blev radioreporter var han anställd vid Åkerlunds som reseledare och det var då han blev god vän

med en från Kalmar län känd person, flygkaptenen **Albin Ahrenberg**.

Ahrenberg var född 1889 i ett torp i Alebo socken. Hans far var båtsmannen **Johan Pettersson Ahrenberg** och modern hette **Matilda**. Utkomstmöjligheterna var dåliga och familjen flyttade till Billeberga i Skåne, där fadern blev maskinist vid kolgruvorna. **Albins** första tid där blev svår, skånepågarna skulle sätta smålänningen på

Forts. Sida 12

Att söka som
volontär vid F2
år 1937.

Av Artur Hedbom



Författaren
Foto: G Söderberg

Åren 1934-35 genomgick jag en mekanisk kurs vid Stockholms stads yrkes- och lärlingskolor. Eleverna var indelade i grupper som cirkulerade mellan olika veckoprogram. I en av grupperna var den sedermera välkände jaktpiloten

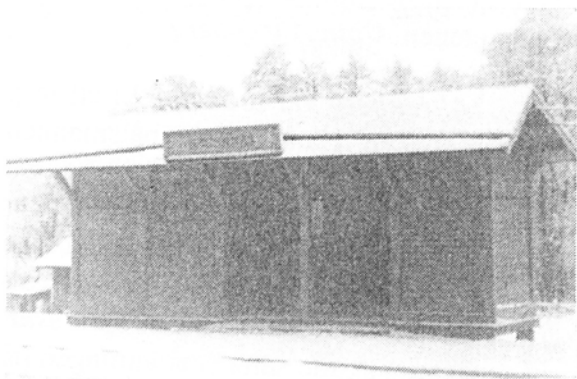
Harry Nilsson. "Balsa-Nisse", elev.

Som pojkar i allmänhet var vi flygintresserade. Mitt luftdop fick jag på hösten 1935 genom en rundflygning över Stockholm med självaste kapten **Albin Ahrenberg** vid spakarna. På grund av platsbrist i passagerarutrymmet anvisades jag en plats i mekanikerstolen intill föraren, en lycka över alla förväntningar.

Med yrkesskolekursen som bakgrund sökte vi, varandra ovetande, år 1937 volontäranställning vid Flygvapnet inom yrkesgrenen mekaniker. Jag sökte till F2 och "Balsa-Nisse" till F3.

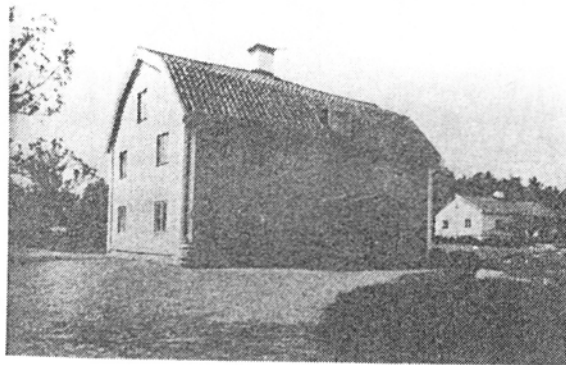
Tillsammans med ett 20-tal andra grabbar kallades jag till F2 för provtjänstgöring den 1. juli. En militärbiljett för resa Stockholm Östra - Hägernäs bifogades kallelsen.

En väldig värmebölja rådde sedan en tid och solen gassade från en molnfri



Hägernäs hållplats som den såg ut när Artur lämnade tåget. Någon snö lär det icke ha varit.

himmel när vi steg av tåget i Hägernäs. En lantlig idyll mötte ögat, men något som kunde föreställa en flygstation sågs inte till. Ångloket visslade farväl i fjärran och nu var vi verkligen ute på vischan. Nedanför åkrar och strandängar glittrade en havsvik. Strax intill hållplatsen låg en bondgård där några grisar bökade, höns gick och sprätte på gårdsplanen och kor glodde på oss från hagen, vars gärdesgård gränsade till en smal grusväg som förde oss brant upp mot ett skogsparti.



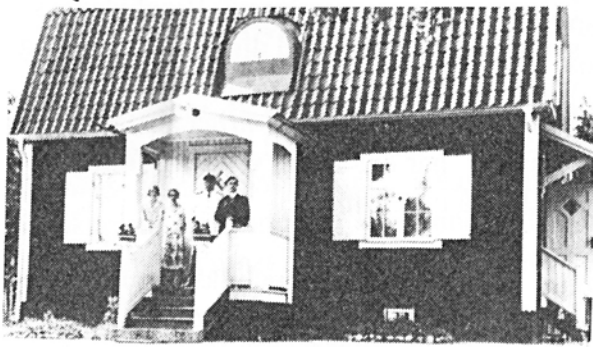
Hägernäs gård. Manbyggnaden.

Det här kunde väl inte vara rätt !? Ovanför backen, där skogen började, gick en väg till vänster med en skylt som visade mot F2. Efter en kort skogsprommenad kom vi ut på öppna åkerfält. Här, på vägens vänstra sida, fanns nu ett högt stadigt staket som inhägnad för ett skogsbevuxet strandområde. Längre fram, framför ett högt vattentorn och ett rött tvåvånings bostadshus, fanns en bastant grind. En vaktpost, beväpnad med karbin med påsatt bajonett, stod framför grinden och vi förstod nu att vi var framme.

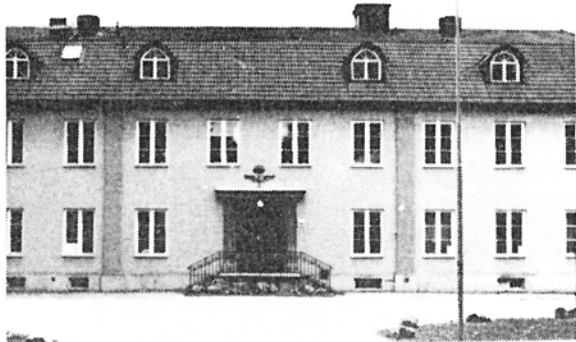
Efter kontroll visade oss vakten fram till det längre bort liggande kanslihuset.



Genom denna grind, nu färdigbyggd, passerade Artur. I bakgrunden det "höga" vattentornet.

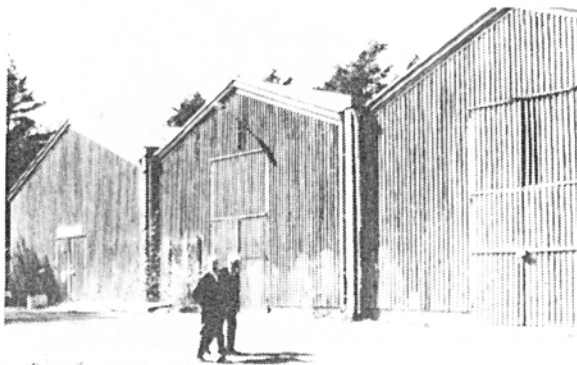


Den röda tvåvåningsbyggnaden. Flottiljens enda tjänstebostad.

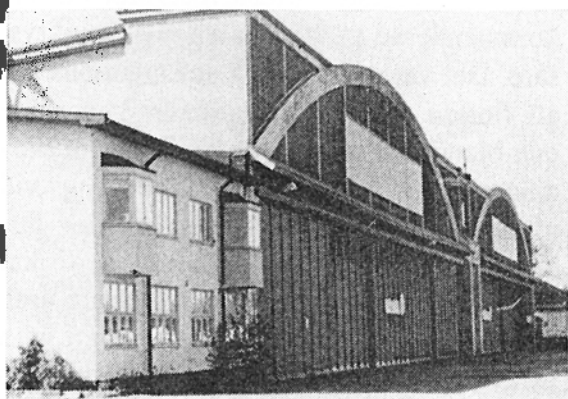


Kanslihuset

Nedanför kanslihuset en liten trähangar till höger och en jättelik hangar (hangar 81 till vänster vänster om vägen ner mot hangarplattan.



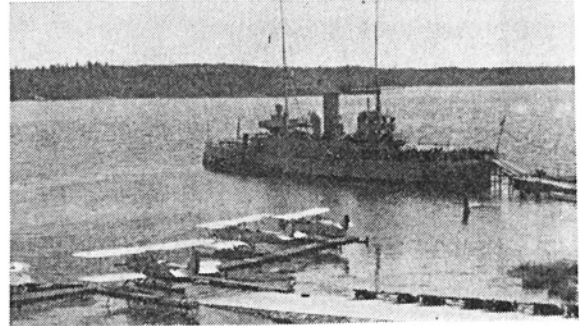
Trähangaren



Den jättelika hangaren. Hangar 81.

Nere vid vattnet låg en 4-5 flygplan och några slupar invid slipar och bryggor. Röda Korsets flygambulans, en W34, beredd till utryckning, stod uppdragen på en slipvagn. Ett flottans fartyg låg förtöjt långt ut från stranden.

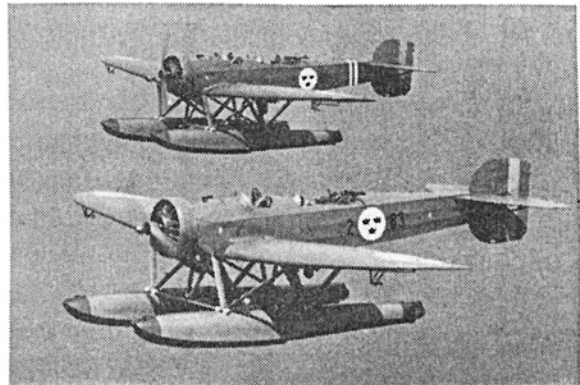
Hela denna särpräglade miljö skilde sig markant från den omgivande rofyllda ros-lagsbyden.



Nere vid vattnet låg 4-5 flygplan och ett flottans fartyg.

En officer i flottans uniform tog hand om oss på kanslihusplanen, indelade oss i grupper samt gav direktiv för fortsättningen.

Två Hansa-flygplan på väg att landa på viken tilldrog sig plötsligt vårt intresse.

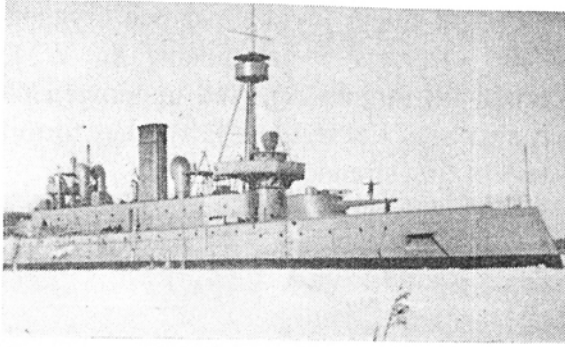


Två Hansa-flygplan på väg att landa på viken,

Officeren blev mäktigt upprörd när uppmärksamheten mot honom sviktade. Hotet om omedelbar hemsändning återförde oss till ordningen.

Min grupp fick ta plats i en lektionssal i kanslihuset. Där fick vi först lösa några matematikuppgifter och sedan utföra ett skriftligt prov efter diktamen. Efter en minnesprövning var det dags för utspisning nere på logementsfartyget Göta.

Jag tyckte att proven varit lätta och såg med tillförsikt fram mot fortsättningen.



Logementsfartyget. F d pansarbåten Göta.

På väg ner till Göta blev vi antastade av några handräckningsvärnpliktiga, s k "malajer", vilka hånade och begabbade oss och kallade oss för "kaniner". De avrådde på det allvarligaste att "sno värkning". Det skulle stå oss dyrt om vi så gjorde. Chocken efter de "salta bassarnas" brutala hot lade sig snabbt då vi utspisades med en god och riklig portion fläskpannkaka och en mugg svagdricka att släcka törsten med.

Klockan ett skulle vår grupp genomgå läkarundersökning. Den skedde på sjukavdelningen i kanslihusets undervärning.

Före inropet till "sjukan" skulle vi vänta utanför på gården. När vi kallades in från det starka solljuset var man i början solbländad. Jag blev den förste att under sjukvårdsfuriren *C A M Karlssons* överinseende utföra synprovet. Jag kunde ännu inte urskilja de minsta bokstäverna på tavlan. Mitt försök att förklara att ögonen inte hunnit ställa om sig resulterade bara i att jag fick en lapp i handen på vilken det stod att jag inte hade tillräcklig synskärpa. Någon undersökning hos doktorn blev aldrig aktuell.



Med beskedet i hand fick jag gå upp till expeditionen där dåvarande sergeanten *Elis Littiäinen* var expeditionssunderofficer. Han läste lappen och trots mina protester gav han mig en enkel biljett för återresa till Stockholm.

Dåvarande sergeanten *Elis Littiäinen*.

Biljetten måste stämpas på Viggbyholms station och det var med djup besvikelse jag vandrade iväg till stationen.

Vid min senare, över 40-åriga anställning i försvaret, har det aldrig visat sig finnas något fel på min syn.

Vad jag minns och läst i rullor m m så anställdes bl a *Börje Alpgård, Alvar Älmeberg, Arne Samuelsson (Sam), E A Wålin, Börje Ringquist (Rinkan), L H Lidberg* och *S R K Harling* vid F2 den 1. november 1937.

År 1941 blev jag anställd som furir i den nyinrättade yrkesgrenen Trupp- och expeditionstjänst vid F2 efter att ha gjort underbefälsskolorna vid Kungliga Dalregementet.

Redaktörens kommentarer:

Anledningen till att *Harry Nilsson* fick smeknamnet "Balsa-Nisse" hade sin grund i att han som ung var en hängiven byggare av flygplanmodeller i balsa.

När icke annat anges är bilderna i artikeln hämtade ur Kamratföreningens fotobok, *Bilder ur ett flygförbands historia*.



Forts. Två legender

plats, men han hade hårda nävar och så småningom satte han sig i respekt. Dessa nävar behövdes också när han mönstrade in till skeppsgossekåren i Karlskrona som fjortonåring. Där avancerade han snabbt till underofficer.

Vid första världskrigets slut var han kommenderad att bevaka en tysk minkryssare. Det var där han fick se en annons om att flottan sökte flygbåtsförare, han sökte och bland 200 var han en av fyra som blev antagna. Han började sin utbildning vid marinens flygskola på Hågernäs, blev färdig efter två månader och tog certifikat 1919. Sedan blev han själv flyglärare åren 1920-21. På hösten 1921 kom han att göra filmen "De sista örnarna" tillsammans med *Bengt Berg*, också en känd person från Kalmartrakten.

År 1924 var det så dags för trafikflyget och

det var på en flygning med ABA:s pendelflyg Malmö - Köpenhamn som han som passagerare fick en ung reseledare, som bommat tåget. Reseledaren var *Sven Jerring*, som försökte hinna i kapp sitt sällskap men i Hamburg var planet till Amsterdam försenat så han fick följa med tillbaka.

Jerring blev en legend inom radio och *Ahrenberg* genom sina flygarbragder. En vänskap uppstod som varade livet ut.



Sven Jerring och *Albin Ahrenberg* vid flygplanet Sverige strax före starten av Amerikaflygningen. *Ahrenberg* alltid med en cigarett.

Ahrenberg planerade en Amerika-flygning i *Charles Lindbergs* spår och på försommaren var förberedelserna klara. med på första etappen var *Sven Jerring* för att referera i radio. Rutten var utstakad att gå över Bergen, Reykjavik, Iviknut på Grönland och Antikosti i Kanada. *Ahrenberg* höll ett kort radiotal, där han hälsade till sin 82-årige fader, som han visste satt med hörlurarna på.

Problemen lät inte vänta på sig. Över de norska fjällen började motorn konstra. Bensolen hade blivit för tjock i kylan och snart stannade motorn. Planerad nödlandning på en fjord klarades upp genom att det var varmare luft närmare vattnet och motorn startade på nytt. I Bergen lämnade *Jerring* planet. Resan gick vidare, men problemen hopade sig med motorkrängel och en spräckt kylare. Två motorer fick bytas på Grönland. Den 3. augusti var det dags att försöka nå Kanada, men resan fick avbrytas när den var nära att lyckas. Endast 20 km kvar till målet.

Ahrenberg blev senare känd för sina flyguppstigningar med passagerare landet runt. Under 38 sommar- och vinterturnéer besökte han 2 200 platser, gjorde 75 000 uppstigningar och 25 000 personer flög med utan ett enda missöde. Flygningen kostade 10 kronor och så mycket lyckades jag aldrig skrapa ihop, men jag cyklade lång väg för att se *Ahrenberg* både i Ekenäs och Djursvik.

Det hände under det gångna verksamhetsåret

Årsmöte med middag

Årsmöte med middag avhölls den 16 maj 1998.

Efter den traditionella samlingen vid minnesstenen skedde förflyttning till kommunhuset i Roslags Näsby för att där genomföra årsmötet och årsmiddagen.

Mötet samlade ca 60 medlemmar. Valen medförde inga förändringar i styrelsens sammansättning.

I middagen deltog ca 100 personer. God mat och dryck. Hög stämning.

Invigning av Flygvapencentrum

I samband med halvårsskiftet 1998 fick Flygvapnet en ny ledningsorganisation. Befattningen Chefen för Flygvapnet ersattes av en Generalinspektör för Flygvapnet tillika chef för Flygvapencentrum med hemvist på F16.

Vid invigning av detta centrum den 30 juni deltog föreningens ordförande, *William Sivebro*.

F8 60 år

Den 1 juli 1938 sattes Sveriges första jaktflottilj upp. Flottiljen fick ordningsnummer 8 och namnet *Kungl Svea Flygflottilj*. 1998 har 60 år gått sedan denna händelse, vilket F8 Kamratförening kom att högtidlighålla den 4 juli.

Under samlingen, som ägde rum vid Järfälla kyrka, underhöll en ensemble ur Svea Livgardes Musikkår i uniform modell Å. I kyrkan följde ett stämmningsfullt korum.

Efter korumet förflyttning till F8 för visning av småflygplan både på marken och i luften. Även en av marinens helikoptrar visades.

Som avslutning jubileumsbankett på Sven-Olles restaurang i Veddesta. Under banketten tal av bl a Kamratföreningens ordförande *Gunnar Olsson*, förre flygvapenchefen *Dick Stenberg* och kommunalrådet *Christa Löwl*.

Representanterna för vår förening, *Paul Eriksson* och *Kurt Jörgne* fick nöjet att delta i ett stämmningsfullt och minnesrikt högtidlighållande av en för Flygvapnet betydelsefull händelse genomfört på ett förtjänstfullt sätt av F8 Kamratförening.

Höstaktiviteten

Årets höstaktivitet omfattade en busstur till Linköping med besök på Flygvapenmuseum och Gamla Linköping.

På morgonen den 26 september startade två fullsatta bussar, en från Täby och en från Cityterminalen mot utflyktsmålet.

Ett första uppehåll vid Route 66 för förmiddagskaffe.

Vid framkomsten till Malmen valde några att bese Gamla Linköping medan huvudparten samlades i Flygvapenmuseum där tre skickliga guider, *Stellan Andersson*, *Roland Printzsköld* och *Sven Törngren* svarade för en mycket intressant redogörelse över museets historia och framtidsplaner samt visning av samlingarna.

Lunch intogs på Scandic Hotell där vi också kunde bese en väggmålning med F2 anknötning. Motivet är nämligen en Catalina i luften. Målningen är utförd av arkitekten

Olof Karlsson.

Före återfärden mot Täby och Stockholm gjordes ett kort besök i Gamla Linköping vilket fick avsluta en trevlig och händelserik höstutflykt.



Sven Törngren åskådliggör utvecklingen inom svenskt militärflyg.

Flygvapenmuseums museiföreståndarkonferens och kamratföreningsträff.

William Sivebro och *Kurt Jörgne* representerade föreningen vid årets konferens och träff, som denna gång genomfördes på F21 i Luleå 19-21 oktober.

Till Luleå kom deltagarna på ett smidigt men något bullrigt sätt med hjälp av en Herkules från F7.

Ankomstdagens eftermiddag bjöd på F21-information samt en fin flyguppvisning med en Sk61 samt en grupp JA37.

På kvällen gemensam middag vid vilken flottiljchefen, överste *Frank Fredriksson*, hälsade oss välkomna. Efter en trevlig kväll var det så dags att återuppliva hur det var att sova på logement.

Andra dagens program innehöll information om kulturen i Norrbotten, visning av F21

fina förbandsmuseum, busstur till Boden med visning av Garnisonsmuseet och Bodens fästning. Vid hemkomsten gavs orienteringar om bl a Flygvapenmuseum och kamratföreningarna. Dagen avslutades med informell middag.

Under tredje dagens förmiddag lämnades information om de olika flygmuseernas verksamheter.

Så var det då dags att intaga platserna i Herkulesen och ta ut kursen söderut efter tre mycket intressanta dagar.

Kamratföreningsinformation

F16 är traditionsbevarare för följande nedlagda flygvapenförband: F1, F2, F3, F8, F11, F13 och F18.

Som följd av detta var 2-3 representanter ur varje kamratförening kallade till informationsmöte den 29 januari.

Vår förening representerades av *Stig Ny-low* och *Sture Remberger*.

Representanterna fick åhöra CF16 halvårs-genomgång. De erhöll också en orientering om vilka stöd F16 kan ge kamratföreningarna i deras verksamhet. Det ekonomiska stödet uppgår f n till 5,000 kr/år.

Svensk Flyghistorisk Förening (SFF). Regionkonferens 1999.

SFF årliga regionkonferens genomfördes på F8 20-21 februari.

För att föra fram den lokala flyghistorien hade två representanter från vardera F2, F8 och F18 Kamratföreningar inbjudits till middag med samkväm den 20. Ett önskemål var att representanterna skulle bidra med bilder eller berättelser med anknytning till de nedlagda förbanden.

Vår förening representerades av *Paul Eriksson* och *Egon Olson*. *Paul* berättade om sina dramatiska upplevelser i samband med Catalinanedskjutningen 1952 och *Egon* visade den fotoutställning som togs fram i samband med utgivningen av F2-boken. Två mycket uppskattade bidrag.



I mitten av februari nåddes styrelsen av budet att en av föreningens hedersmedlemmar, *Trygve Sjölin*, avlidit.

Trygve började sin officersbana vid marinen, där han blev fänrik 1934.

1938 gick han över till Flygvapnet med bl a tjänstgöring vid F2 som divisionschef och signalofficer i början på 40-talet.

Under åren 1957-70 var *Trygve* chef för F2 och utnämndes under den tiden till överste.

De två sista åren före pensionering, 1970-71, innebar tjänstgöring i Korea som chef för FN:S övervakningskommission med generalmajors grad.

Trygve visade alltid ett stort intresse för F2 Kamratförening och ingick under flera år i dess styrelse bl a som vice ordförande. 1990 utsågs han till hedersmedlem i föreningen, som nu saknar en trogen och uppskattad medlem.

Vid begravningen i Gustav Adolfs kyrka den 10 mars mötte fem av styrelsens medlemmar upp. Under akten fördes föreningens fana av *Paul Eriksson*.

Red



KUNGL. ROSLAGENS FLYGFLOTTILJS
KAMRATFÖRENING

