

# F 2:s FLYGARVETERANER

## EN NY BERÄTTELSESVIT

A. FALKE:

### NÄR DAHLBECK SKULLE FLYGA TILL KARLSKRONA

Vid mobiliseringen 1914 fördelades flygplanen, som tillhörde dåvarande Marinens flygväsende, till olika mindre flygstationer, vilka voro förlagda på mera viktiga platser längs svenska kusten. Vid en av dessa flygstationer låg Stockholms södra spaningsgrupp med sina hangarer uppresta i Askfatet vid södra viken innanför Dalarö, och här var dåvarande löjtnant Olle Dahlbeck chef. Personalen — 14 man — som voro utmobiliserade vid krigsutbrottet be-

av de driftigaste och dugligaste ämbetsmän Sverige ägt. I förbigående kan nämnas, att det var Claes Flemming, som anlade Flottans station vid Skeppsholmen, byggde den första slussen vid Söderström, planlade huvudstadens bebyggelse på malmarna och först och främst nydanade Sveriges flotta.

Värjor, sablar och »andra sidogevär» importerades förr men efter 1635 skulle dessa vapen tillverkas vid det nyanlagda klingbruket. Liksom alla bruk har även Vira fått uppleva glanstider och perioder av depressioner.

1719 hotades bruket av ryssarnas härjningståg, Norrtälje, Ortala, Löfsta, Forsmark m fl bruk nedbrändes. Samma öde mötte även herresätet Östanå, som endast ligger 2 km från bruket. Sommardagen den 19. aug. var den kritiska dagen. Kaplänen i Roslagskulla har om denna dag gjort noggranna anteckningar i kyrkoboken. Låt oss läsa vad som hände:

»Kl 5 om morgonen anlände Fienden Ryssens Flåtta, som sig förtöjde mellan Grönberg och Lehrwijk och beviste sin grymma fiendlighet med ohörl. canonerande. Samma dag vid pass 12 afbrende Östanå».

Befolkningen hade flytt över en månad tidigare i och med att ryska flottan inseglat vid Söderarm. Den 15. juli finns antecknat i Kyrkboken »Begrofs Maria Hansdotter Torrmöln på gamla kyrkioställe, som olyckligen drunknade i Wiren under flyckten för fienden Ryssen d. 14. dito».

1783 kom Vira bruk att tillhöra Östanå och därmed inträdde en ny epok. Vapensmedet upphörde och smederna tillverkade mest för egen räkning liär, knivar, yxor m m. Smedernas antal minskas sedan undan för undan och nu finnes endast en kvar, den 80-åriga mästaren John Dahlgren, vars far och farfader med den äran varit smedmästare vid bruket.

Vill man se bruket leva och förnimma om gångna tider måste man uppsöka Viras sista vapensmed, en strålande

stod av unga män i 28-årsåldern och representerade skilda yrken varför den var väl skickad att utföra de olika arbeten som påfordrades.

Flygplanen, biplan typ Farman, voro försedda med luftkylda roterande motorer av fabrikket Gnôme, vilka ej voro särdeles uthålliga, och en flygning på tre timmar i sträck var redan det en jätteflygning. Maximifarten på flygplanet var 82 km per tim, varför flygsträckan ej blev så lång.

Att få göra en långtur ända till Karlskrona, som var närmaste flygstation åt det hållet, hägrade ju för såväl flygare som manskap. Efter en lyckad flygning gick manskapet säkert omkring stoltare än flygarna själva, ty med så stort intresse följde var man det som tillhörde flygningen och över huvud taget allt som hände på flygstationen.

representant för vårt lands arbetare. Det är en upplevelse, som aldrig kan glömmas. Han har gått genom en av livets hårdaste skolor men hans energi, intresse för arbetet, hans ansvarskänsla, hans enastående förnöjsamhet och tacksamhet har gjort honom till en man, som vi svenskar kan vara stolta över. Han visade mig sitt hem, sina minnen, ja, allt han satte högt. Hans ord, då jag for, sade så mycket. »Jag är så lycklig, arbeta kan jag ännu, här har jag det så bra och kan någon ha det så väl som jag här, se på fallen och bäcken och här vid den lilla bersån tillbringar jag mina lediga stunder under den varma årstiden. Se vilken grönska vilken skönhet. Det finnes ej något vackrare och bättre».

Så ungefär föllo hans ord. Den mannen måste vara mer än lycklig. Han har av den Allsmäktige erhållit livets största belöning, lycka och tacksamhet.

Förra året beställde Kungl. Roslagens flygflottilj en stor Karl XI:s värja, som uppsattes som vandringspris i Flygvapnets mästerskapstävlingar i pistolskytte, 5-mannalag. Den värjan är ett mästararbete och mästaren är ingen annan än John Dahlgren, Vira bruks sista vapensmed.

Kamrater i F 2 kamratförening! Bese Vira bruk, hälsa på Dahlgren. Det blir en oförgätlig dag, en högtidsdag i livet. Ni kommer säkerligen att längta åter till Vira, en av Roslagens dyrbaraste och vackraste pärlor och till Dahlgren, som än mer höjer pärlans värde.

#### Litteraturhänvisningar.

Arbetarnas Kulturella Sällskap, Årg. 5, 1931 nr 1

»Minnen och anteckningar från Vira bruk i Uppland av John Dahlgren, Vira».

Vira bruk, Vår äldsta och förnämligaste vapensmedja av E. Alfred Jansson. (Särtryck ur Blad från Berg- hanterings vänner häft. 1, 1941.

I dessa ovan angivna böcker finnes historik av Vira bruks öden, kulturskildringar m m, som bjuder läsaren en förströelse av värde.

S-z-g.

Maximiflygaren  
Nr 2 1945  
Hilda Sakun

lund, eldaren Andersson, korpralen Karlson och civilingenjören Falke.

I skymningen blev det klart att kasta loss och expeditionen avvinkades av ledsna kamrater som ej fingo följa med på den lockande expeditionen.

Färden gick stora leden över Mysingen och precis kl. 24 rundades sydspetsen av Öja, där Landsorts fyr blinkade och lyste. Nu gällde det att få tag på Asen-knallen och runda den samt sedan in vid Skrän måsskärens kummel och vidare genom Säfö sund. Allt gick bra, men inne i den trånga leden började morgondimman att lägga sig. Snart blev sikten så dålig, att navigeringen var i det närmaste omöjlig och då en slätprick togs på fel sida med ty åtföljande bottenkänning, kommenderade Larsson: »Väl i maskin, låt gå ankaret, skaffning.»

Sedan dimman lättat, startades motorn och färden fortsattes utan missöden. På förmiddagen kunde expeditionen anmäla sig för Dahlbeck. Sedan denne och hans spanare embarkerat, ställdes färden till en skyddad vik, där en ledsen flygmaskin vilade sig, till hälften uppdragen på stranden.

#### *En besvärlig bärgning.*

Nu började bärgningen. Motorn nedmonterades. Stockar och bräder anskaffades. Under flygplanet byggdes en ställning och så småningom lyftes planet så högt, att landningsstället kunde repareras med de medförda reservdelarna. Snart flöt åter flygplanet på vattnet på sina flottörer. För att utföra detta arbete måste personalen ofta vada till midjan i det kalla vattnet. För att motverka eventuell förkylning fick den då och då besöka den uppvärmda salongen på Sigyn, där Dahlbeck satt och värmdes av yatten på fotogenkaminen, och serverade en kopp het vatten med konjak i. Efter varje besök ombord gick arbetet lättare och bättre.

Det hade hunnit bli kväll på den dagen, när arbetet var avslutat och arbetsplatsen uppsnyggad. Dahlbeck gick upp till bonden, som hade vaktat flygplanet och lånat virke till bärgningen, för att klara upp alla affärerna. Vid återkomsten hade han med sig ett par spräckliga fåglar, som han överlämnade till kocken med förklaring att det var två tuppar som han köpt av bonden och låtit nacka. Dessa skulle anrättas omedelbart och mat skulle serveras så snart som möjligt, ty alla voro härligt hungriga efter dagens slit.

Så var det klart för avgång. Flygplanet försågs med lämpliga bogseringssladdar, förtöjningarna lossades och hembogseringen av flygplanet började.

Under tiden var kocken i färd med att plocka och anrätta tupparna, men vid urtagning av fåglarna hittade han en mängd äggulor. Det befanns, att Dahlbeck blivit pålurad två gamla sega höns.

Hönsen kokades först i några timmar. Sega. Fram med stekpannan och över fotogenkaminen stektes de styckade fåglarna. De smakade bra men voro fortfarande betydligt sega.

Bogseringen gick nu samma väg tillbaka som ditfärden utan några större störningar, och följande eftermiddag an-

gjordes flygstationen vid Dalarö. Här mottogs Dahlbeck med sin expedition av glada människor och Dalaröbor, som varit oroliga för honom och hälsade honom hjärtligt välkommen åter.

På kvällen ordnades en extra glädjefest av personalen på flygstationen, då nu oron lagt sig, och både chef och flygplan befunno sig helbrägda hemma.

Men gissa om bärgningsexpeditionen deltagare sovo gott den natten efter att ej hava varit ur kläderna på tre dygn och dessutom haft oroskänslan för sin avhållne chef att bära på.

A. Falke.

## S. J. OTTERSJÖ:

# MARINFLYGETS BÖRJAN

Marinflyget tillkom, om jag inte missminner mig, år 1914 och fick sedermera benämningen »Marinens flygväsende». Det bestod till en början av 3 st maskiner, därav 2 st typ Nieuport och 1 st typ Donné-Léveque. Den sistnämnda var av samma typ, som den baron Cederström använde vid flygningen över Öresund år 1910. Därefter kom från Frankrike 7 st maskiner av typ Farman. Dessa maskiner benämndes *flygbåtar*, beroende på att de var försedda med flottörer och startade på vattnet. Flygbåtarna användes såsom spaningsmaskiner. Flygspanare fanns ej, utan i stället fick mekanikerna (som då kallades flygbåtsmaskinister) tjänstgöra såsom spanare.

Flygbåtsmaskinisterna var maskinister från underofficerskåren vid Kungl. flottan, så på den tiden fattades det varken teoretisk eller praktisk kunskap med avseende på materien.

Till flygbåtsmaskinister uttogs maskinister med goda betyg såsom elever under cirka 2—3 månader. Efter denna tid var de klara att på egen hand uppmontera flygplan och motorer och även utföra stor översyn av flygmotorerna.

Den som blev kommenderad såsom flygbåtsmaskinist erhöll ett arvode av 3 kr per dag, och de dagar vederbörande deltog i flygning, erhöll han 8 kr per dag extra förutom den ordinarie lönen. Det var annat än nu för tiden och därtill var skatterna mycket små.

Bestyckningen bestod av ett gammalt gevär av typ Remington, vilket man fick kasta över än på den ena och än på den andra sidan av flygbåten allt efter skjutmålets läge.

Motorerna på flygbåtarna var luftkylda roterande Gnome-Rhone med fast propeller, d v s när propellern gick runt så snurrade även motorn med samma hastighet (cirka 1.100 varv per minut).

Efter de nämnda flygbåtarna kom de svenskbyggda Thulin-maskinerna med vattenkylda stationära motorer av typ Benz på 150 hk. Maskinerna hade en hastighet av 150 km i timmen. Efter dessa maskiner kom Hansa-Brandenburg maskinerna, även de svenskbyggda på båtvarvet i Skärsåtra Lidingö. Firman tillhörde ingenjör Bücker (en tysk som kom som flykting hit under förra världskriget). När svenskt flygvapnet uppsattes den 1/7 1926, erhöll Hansorna typbeteckningen S 5.

Marinens flygväsende hade ej egna flygskolor förrän år 1919, då såväl förare- som spanareskolor tillkom. Dessförinnan utbildades de flesta marinflygarna vid doktor Thulin flygskola å Ljungbyhed.

Sven J. Ottersjö.

# NÅGRA BEREDSKAPSGLIMTAR

Vår divisions uppgift var under beredskapen att från luften övervaka till marindistriktet hörande sjöområden, utföra konvojttjänst, minspaning m. m. Jämsides härmed har under åren bedrivits en intensiv övningsverksamhet för att uppnå största möjliga effektivitet och samverkan mellan marindistriktets sjö- och luftstridskrafter.

Denna tjänst var krävande men intressant fast det inte kan förnekas, att den ena dagen blev den andra tämligen lik. Arbete och förkovran. Dock har vissa uppdrag och händelser särskilt fastnat i minnet och kan kanske vara av intresse.

Under våra övervakningsflygningar inträffade det då och då att vi stötte på främmande flygplan, som av någon anledning visade för stort intresse för den svenska kusten. Då gällde det för flygplanbesättningen att ha det egna besticket klart, så att de med säkerhet kunde konstatera gränskränkningen och avvisa den objudna gästen. Jag minns särskilt en gång då vi låg ute på övervakning och per radio fick order att gå upp mot farvattnen söder om Öland där kustbevakningen observerat ett främmande flygplan, som visat sig närgånget. När vi kommit till ort och ställe påträffade vi en BV 138, som låg och körde över svenskt vatten vid Utlängan. Det annars så påpassliga luftvärnet sköt ej, ty det tyska planet hade givit nödsignal. Det gällde emellertid för oss att »dra på» allt vad vår egen »kärra» var värd för att komma ifatt tysken och göra honom uppmärksam på att han befann sig på för honom förbjudet område samt att genom lämpliga manövrar tvinga ut honom till havs igen. Vi flög in mellan det främmande flygplanet och land och satte en sådan kurs att det tvingades svänga ut från svenskt vatten. Därvid kom vi tysken så nära att besättningens anletsdrag tydligt kunde urskiljas. Besättningen vinkade glatt — om än något skuldmedvetet — åt oss och vi besvarade vinkningarna med våra osäkrade kulsprutor, och så försvann tysken i diset till havs och var borta för den gången. Tricket med nödsignal var ett gammalt knep som ofta praktiserades vid neutralitetskränkningar. På liknande sätt har vi under åren vid flera tillfällen avvisat främmande fpl.

I vår uppgift ingick även att efterspana drivminor och inrapportera deras lägen. Dessa tingestar är väldigt svåra att upptäcka från luften, dels på grund av deras färg och dels på grund av att de ligger och guppar med endast en obetydlig del ovan vattenytan. Under den stora mininvasionen efter höststormen vid sydkusten i november 1941 var vi i livlig verksamhet för att upptäcka och inrapportera minor. Vid det tillfället blev 9 minor upptäckta av oss utanför Ölands ostkust och sedermera desarmerade av flottans personal.

## *Ett tragiskt minne.*

Vid minkatastrofen utanför Öland då en minsvepare sprängdes i luften med sin besättning under desarmerings-

arbete, utkommenderades vi för att spana efter ev. överlevande och vrakspillrorna. Vrakspillrorna hittade vi men tyvärr inga överlevande.

Vid många tillfällen hade vi likartade uppdrag. Spaning efter vinddrivna fiskare, störtade flygplan m. m. Ibland lyckades vi få tag i spaningsföremålet men ofta bar våra ansträngningar tyvärr ej frukt. En särskilt tragisk historia hände vid ett tillfälle då vi under neutralitetsvaktjänst även hade order att spana efter två småpojkar som dagen innan drivit till havs i en vanlig liten blekingeeka. Vi hade startat i gryningen, och vid tillfället rådde full storm varför havet lyste nästan helt vitt av de våldsamma brotten. Mitt i Hanöbukten upptäcktes pojkarna i ett förtvivlat läge. De hade då i tolv timmar kämpat för livet mot sjöarna. Att det var äkta sjömanspojkar syntes tydligt för de gjorde det enda möjliga i sitt förtvivalade läge. Länsade undan för den diminutiva stagfocken, vilket emellertid förde den allt längre från land. Sjuåringen var tydligen utmattad för han låg orörlig i båtens botten, medan trettonåringen vid rorskulten svagt viftade till oss. Att det lilla seglet kunde upptäckas, bland alla vita brotten berodde på, att flygplanet på relativt låg höjd kom rakt på båten. Att landa och ta upp pojkarna var ogörligt på grund av den våldsamma sjön.

Vi inrapporterade pr radio att de vinddrivna hittats samt deras exakta läge. En jagare på nordgående skyndade till platsen och under tiden låg flygplanet kvar för att visa vägen. Trots att vi hela tiden cirklade runt över båten vållade det stora svårigheter att hela tiden hålla kännning med den, då det var ytterligt svårt att urskilja det lilla seglet bland de vita brotten. Någon avlösning för oss kunde ej erhållas och så småningom måste vi gå hem till basen för tankning. Innan vi flög hem siktades jagaren i söder och den hade telegrafiskt underrättats om exakta läget. Efter tankning var flygplanet åter på plats 30 min. senare och etablerade samarbete med den då framkomna jagaren. Trots gemensamma energiska ansträngningar ända till mörkrets inbrott kunde emellertid pojkarna och deras båt ej återfinnas. Efterforskningar från gryningen dagen därpå då stormen bedarrat var lika fruktlösa. Det kändes särskilt tungt att inte pojkarna kunnat räddas, trots att de en gång återfunnits.

Isvintern 1941—42 råkade ett antal fartyg fastna i isarna söder om Blekingekusten. Under en isspaning upptäcktes ett mindre ångfartyg, som sedan en vecka rapporterats som saknat. Fartyget var totalt överisat och tydligen utan proviant, ty besättningen hade på isen runt omkring med aska textat »Potatis», »Bröd», »Tobak», och i signalmasten hängde en tom hink, vilket på sjömansspråk betyder »Jag behöver dricksvatten». Det senare var ju förvånande, då det fanns fullt med is runt omkring, men kanske den var i saltaste laget. Sedan läget bestämts, vilket hade sina svårigheter på grund av avståndet till land och den dåliga sikten, återvände flygplanet till basen där det lastades med c:a

*Marin flygplan 5  
Nr 2 1945*

# ETT BRA BIBLIOTEK

I januari 1942 fick jag en inkallelseorder att snarast möjligt inställa mig på Hägernäs att tjänstgöra som depå-assistent vid personalvården. Det var med blandade känslor jag mottog ordern, ty jag hade nyligen återvänt från en sex-månaders tjänstgöring som depåassistent vid ett artilleriregemente i Norrland. Men å andra sidan var jag oerhört nyfiken på flygvapnet och framför allt gladde det mig att få komma till Hägernäs där jag visste att såväl depåchefen

100 kg. proviant i smäsäckar på c:a 10—15 kg., vardera, varje säck försedd med en s. k. proviantfallskärm. Efter förnyad start återfanns fartyget efter en del letande i det rådande diset. Den medhavda provianten kastades ned till besättningens oförställda glädje. För att komma så nära fartyget som möjligt måste proviantsäckarna kastas från c:a 100 m. höjd, varvid det var viktigt, att de som paket packade fallskärmar slog ut så tidigt som möjligt för att kollit inte skulle få för stor hastighet och krossas mot isen. Därvid råkade en fallskärm med 15 kg. potatis fastna i flygplanets stjärt, där den en stund hängde och slängde och förlänade fpl. högst egendomliga flygegenskaper. Efter några spännande sekunder lossnade åter skärmen och besättningen kunde dra en lättnadens suck, Undsättningsexpeditionerna med proviant fortsatte sedan under c:a en vecka framåt, varefter en större råk uppstod och fartyget med isbrytarhjälp kunde ta sig in till Karlshamn.

I divisionens uppgifter ingick även fotograferingsuppdrag och vi har under åren utfört flera hundra fotograferingar och kartläggningar från luften. Vid ett tillfälle befann sig ett flygplan på 3 000 m höjd för att lösa en förelagd uppgift med kameran. Plötsligt omvälvdes planet av tjock illaluktande rök utan att besättningen kunde avgöra varifrån den kom. Vilket ögonblick som helst kunde eldslågorna slå ut från motor, bensintankar eller någon annan del av planet. Det fanns inget annat att göra än att kontrollera, att utlösningen för fastbindningsanordningen och fallskärmen var i sin ordning om nu elden skulle få hastig spridning och ej kunna begränsas med till buds stående medel. Rätt vad det var slog eldtungor ut från radioapparaten, som vid tillfället ej var i funktion. Att släcka elden med skumsläckaren gick inte varför spanaren fick krypa ned på golvet och så fort som möjligt försöka koppla loss alla kablar och där-efter söka kväva elden inne i apparaten, som nu hunnit antändas ordentligt. Slutligen kvävdes elden med hjälp av flyghuva, skinnhandskar och andra i hast avtagna klädespersedlar. Att det på den stora höjden varit ganska kallt märktes inte förrän efter landningen, då det gällde att åter få liv i de tämligen styva örsnibbarna.

Jag har här berört en del av divisionens verksamhetsområden och därvid försökt ge små glimtar av inträffade händelser, vilka måhända i någon mån kan belysa de omväxlande uppgifter en beredskapsdivision får sig förelagd.

Lun.

som hans närmaste män, voro mycket intresserade av denna verksamhet och mycket positivt inställda till den. Min första åtgärd var naturligtvis att titta på flottiljbiblioteket, och denna inspektion medförde en omedelbar framställning till depåchefen att så snart det är möjligt få en ny lokal för detta, samt ökade ekonomiska möjligheter till en avsevärd uppryckning. Jag meddelades att den saken naturligtvis skulle ordnas, men att det säkert komme att dröja en tid. Planerna på en ny skolbyggnad voro då endast på papperet men depåchefen hade begärt att man i denna byggnad skulle inrymma bibliotekslokal. I väntan på byggets färdigställande, gjordes en del nya inköp, bokbeståndet rustades upp och katalogiseringen fullständigades. Så kom då den dag i augusti 1943 då vi fingo taga vår nya lokal i besittning. Vi hade, tack vare stort tillmötesgående från flygförvaltningen, fått tillfälle att göra förslag på inredning och utrustning. Bokhyllor och möbler beställdes genom förvaltningen och voro levererade i full överensstämmelse med våra intentioner. Vid överflyttningen gjordes en omfattande utgallring av det gamla bokbeståndet och endast den fullgoda och värdefulla litteraturen fick komma med till den nya lokalen. Samtidigt fick biblioteket som gåva mottaga en mycket vacker och värdefull samling biblioteksböcker och dessutom ett extra anslag lägerkassan på 1.000:— kronor för inköp av facklitteratur, då sådan nästan helt saknades på de flesta fackavdelningar.

Det var väl c:a 600 band som kom med från det gamla biblioteket men nyförvären medförde en betydande ökning av bokförrådet och består nu av i runt tal 1.300 band. Utlåningssiffrorna blevo redan från början mycket goda och vinterhalvåret 1943—44 omsattes c:a 4.500 boklån.

I bibliotekslokalen finnes ett större läsbord där besökande kunna sitta och läsa de tidskrifter som finnas utlagda i den särskilda tidskriftshyllan och titta i de uppslagsböcker som finnes i den s. k. handboksamlingen och som innehåller böcker vilka icke lånas ut för längre tid.

Utlån och återlämning sker vid en specialbygd disk, som innehåller bl. a. kortkatalogen.


Nu är vårt bibliotek både i fråga om bokbestånd och utrustningen i övrigt förmodligen det bästa och trevligaste inom flygvapnets förband och säkerligen också ett bland de bästa inom hela försvaret. Att det är synnerligen uppskattat visar inte bara de höga utlåningssiffrorna utan också det mycket stora antalet låntagare. Biblioteket har blivit ett centrum för den personalvårdande verksamheten, och detta av naturliga skäl. Det är ju den verksamhetsgren som når det största antalet av personalen. Från och med nästa budgetår erhåller biblioteket större statsbidrag än tidigare och därmed ännu bättre resurser för nyförvärv och utökning.

Visa F 2-sinne!

Var med

PÅ ÅRSFESTEN DEN 2 JUNI

Men betala också årsavgiften

 - at ur F2 depå och  
**flottiljorder 1945**

I av ishockeyförbundet anordnad instruktörskurs för FV personal 19/1 - 20/1 i Stockholm deltaga ur F2: Furiren 8115-1-38 Lönnqvist och Korpralen 3169-1-44 Andersson.

Jag uttalar mitt erkännande för det sätt på vilket fpl nr 8 med besättning Löjtnanten Almström, Löjtnanten Uttergård, och Furiren Forslund utfört spaning efter och biträtt med räddningen av överlevande från s/s Vesta. Chefen för marinen har i skrivelse till mig uttalat sitt erkännande för det sätt på vilket personalen på deltagande fartyg och flygplan under svåra förhållanden genomfört räddningen av överlevande från s/s Vesta. Liknande erkännanden ha ingått från Ostkustens Marindistrikt samt från s/s Vestas rederi.

**Bestraffningar**

Jag har ålagt offasp, vpl K NN fyra (4) dagars vaktarrest för tjänsteförsummelse (civilklädd under permission).

Regementsrätten vid F2 har ålagt Furiren NN tre (3) dagars vaktarrest för tjänsteförsummelse (kolliderade under flygtjänstgöring med färja)

## **Saxat ur F2 depå och flottiljorder 1945.**

På förekommen anledning erindras om bestämmelserna i FljI kap VI mom 561-565 ang lokala och interurbana telefonsamtal vari föreskrives bl a att flj tjänstetelefoner endast får användas för privata samtal efter tillstånd av lägst div- eller avdchef. Att interurbana tjänstesamtal endast får användas på order av lägst div- eller avdchef. Sådan chef skall, om tjänsten det medger i tid planlägga erforderliga samtal så att dessa inskränkas till ett minimum.

### **Bestraffningar**

Kungl. Maj:t har ålagt flygplanmästaren S.A.T. Karlsson femton (15) dagars vaktarrest för ohörsamhet mot krigsmaktens polisväsende tillhörande personer i tjänstgöring och bristande i anständigt uppförande.

I av Ishockeyförbundet anordnad instruktörskurs för FV personal 19/1 - 20/1 i Stockholm deltaga ur F2: Furiren 8115-1-38 Lönnqvist och korpralen 3169-1-44 Andersson.

Förströelsefilm från Försvarsstabens filmdetalj kommer inte längre att ställas till flj förfogande. Biografverksamheten vid flj kommer fr o m 1945 att enl anvisningar från CFV bedrivas som s k flottiljbiograf. För täckande av utgifter för filmhyra m m belägges filmföreställningarna med entréavgift. Avgiften har jag t v bestämt till 25 öre per person och föreställning. Endast flottiljens personal äger tillträde.

Ev överskott på verksamheten tillfaller F2 lägerkassa.

Jag uttalar mitt erkännande för det sätt på vilket fpl nr 8 med besättning löjtnanten Almström, löjtnanten Uttergård och furiren 50 Forslund utfört spaning efter och biträtt med räddningen av överlevande från s/s Vesta. Chefen för Marinen har i skrivelse till mig uttalat sitt erkännande för det sätt på vilket personalen på deltagande fartyg och flygplan under svåra förhållanden genomfört räddningen av överlevande från s/s Vesta. Liknande erkännanden ha ingått från Amiralen i Ostkustens Marindistrikt samt från s/s Vestas rederi.

#### **Bestraffningar**

Vpl 39-11-44 Larsson tre (3) dagars vaktarrest för bristande anständigt uppförande (åstadkommit oljud genom att å allmän plats upphäva "vilda tjut")

Jag har ålagt fänriken Larsson tio (10) dagars vaktarrest för tjänsteförsummelse (underlåtenhet att som dagoff närvara vid örlogsflaggens hissande)

Jag har ålagt offasp, vpl K 4068-1-43 Wikmark fyra (4) dagars vaktarrest för tjänsteförsummelse (civilklädd under permision)

Regementsrätten vid F2 har ålagt furiren 477-60-38 Arbin tre (3) dagars vaktarrest för tjänsteförsummelse (kolliderade under flygtjänstgöring med färja)

### Bestämmelser för tvättbyte

Tvättbyte för manskap skall omfatta högsr:

per vecka	1 st skjorta
	1 par kalsonger
	2 st handdukar
	2 par strumpor
per 3 veckor	1 omg överdragskläder
per 14 dagar	1 st lakan (underlakanet; överlakanet placeras efter tvättbytet såsom underlakan)

Persedlarna inlämnas av logementsbefälhavaren för logementet i dess helhet. Logementsbefälhavaren upprättar tvättnota i 2 ex varå angives antalet persedlar, nimmer på kasernen och logementet samt antal man som äro förlagda i logementet. Uppgiften ligger till grund för tvättmottagarens kontroll av tvättens omfattning.

### **Meddelande**

Till fonden "Bertil Ugglas minne" har från flj influtit kr 38,51, vilka medel i vederbörlig ordning insänts till fonden.

Furiren 477-60-38 Arbin tilldelas stamnummer 10.

På grund av haveritillbud till följd av att losnad färgflaga från ommålad flyghuva kommit i flygförarens öga anbefalles, att vid tendens hos färgen å huvorna att flagna desamma utbytas eller att färgen avlägsnas.

Någon omfärgning av huvor avses icke äga rum.