



BRÅVALLABLADET

F13 KAMRATFÖRENING

Medlemsblad

1987-04-01

Nr 3

Första utflykten

Bland de programpunkter styrelsen har att ordna för sina medlemmar finns också utflykter till intressanta platser med försvarsanknytning.

Vad var då naturligare än att den första resan gick till Flygvapenmuseum på gamla Malmen!

Ett fyrtiotal mötte upp, den 23 oktober 1986, vilket innebar en fullsatt buss med förväntansfulla F13 K-medlemmar. (F13 K är väl en bra beteckning på vår förening?).

Styresmannen och föreningsmedlemmen Axel Carleson hade fått förhinder, så i stället blev det Överstelöjtnant Curt-Enar Törngren som hälsade oss välkomna. På ett medryckande sätt skildrade han flygets svenska historia och hur Flygvapenmuseum sent omsider vuxit fram som en del däri.

Det var väl inte alla som visste, att Törngren var den som flög Catalinan när den blev nedskjuten

över Östersjön av sovjetiskt flyg 1952. Nu är detta bekantgjort.

Efter den inledande exposén blev rundvandringen extra intressant och minnesrik. Museets samlingar av flygplan och kringutrustning är minst sagt unika i flera avseenden. Särskilt roligt var det givetvis att kunna fingra på – och minnas – alla de flygplantyper som vi haft på F13. Alltifrån P1:an och J11 (Fiat Cr 42) som flera av deltagarna servade 1943 – 44, över J22, J28 och J29 fram till nuvarande tiders flygplan J35 och 37 Viggen.

För att inte tala om de mera perifera typer som i enstaka exemplar funnits på flottiljen: B4 och B5, SK11, 12, 14 och 15 och 16 osv.

Avslutningsvis hade Malmens Kamratförening ordnat med förtäring på Flygets Hus, f d uoffmässen. Där i de trevliga lokalerna blev det någon timmas "minns DU?" innan bussen förde oss tillbaka till Norrköping. Vad blir mannen nästa besöksobjekt?



Medlemsförteckningen

Förhoppningsvis – det är jobbigt att hålla den aktuell – medföljer en medlemsförteckning detta nummer av Bråvallabladet. Sekretären har på tillgängliga noteringar gjort beräkningen, att ca 25 % av medlemmarna är f d värnpliktiga.

Gott så! Men då vårt svenska försvar är uppbyggt på allmän värnplikt och det är Ni vpl som har schour, shour, sjour, jour . . . som alltså har "hand om'et" så väntar vi oss ännu fler medlemmar ur kategorin värnpliktiga. ☐

Årsavgiften

Har Du betalt Din medlemsavgift? Om inte: "Gack och gör det". Och **lägst** 20:- är årsavgiften. Sprid upplysning därom! ☐

Vårt postgiro

Många av våra medlemmar har hört av sig och uttryckt förhoppningen att föreningens postgiro-nummer skall komma med i Bladet.

Här kommer det: 14 92 54 - 5 ☐

Ny chef– Ny ordförande

Börje Björkholm, vår högt värderade ordförande – det säger alla som varit i personlig kontakt med honom – pensioneras den 1 oktober. De äldsta av oss minns honom som ung aspirant på F13 i slutet av fyrtioalet.

Det sägs nu att han kommer att efterträdas som flottiljchef av Herman Schulz. f n flygattaché i Moskva. Kamratföreningens medlemmar hälsar Schulz välkommen som fljch och alldeles särskilt som stadgeenlig ordförande i kamratföreningen. ☐

Det var en gång



Stålplanken – kommer Du ihåg?

1946 började reaepoken för FV och (givetvis) blev det F13 som fick sjösättas (?) den verksamheten. Därmed begynte en ny era för såväl förare som markpersonal. Så värst bevänt var det väl inte med omskolningen på alla håll och de med kunskaper i engelska fick brottas med översättningar av tekniska beskrivningar så det stod härliga till.

Den så kallade "Svengelskan" gjorde sitt intåg i samtalen man och man emellan.

Med det uppstod också andra problem som man inte förutsett. Ett av dem var att det enbart fanns gräs på flygfältet, ett underlag som snart var avbränt som efter en präriebrand.

Jord och aska stod som kvastar efter kärrorna vid start, landning och markkörning samt sögs in i luftintagen – och det var ju inte så bra.

Vad göra? Jo, efter något år kom det några båtlaster med så kallade stålplank till Norrköpings hamn från Antwerpen. Det var rester av materiel från VK2, materiel som rivits upp från otaliga krigsflygfält nere i Europa.

Det var amerikanska produkter av högsta kvalitet. Cirka $2,5 \times 0,5$ meter, 5 mm tjocka, just stålplank, perforerade och försedda med ett slags bajonettfattningar efter långsidorna. Därmed kunde man koppla samman "planken" till långa banor efter det att man någorlunda jämnat till marken med bulldozers eller liknande.

USA hade fått upp sin produktion och med sedvanlig fermitet också en rad innovationer, som nu detta med att bygga flygfält på de mest omöjliga – men nödvändiga – platser.

Man kan tänka sig hur man med dessa stålplank i fabriksnytt skick närmast kunde SPRINGA ut och koppla ihop dem, alltmedan Mustangar, Flygande fästningar och Liberators redan låg i landningsvarvet.

Nu fanns de alltså i Norrköping, planken, upprivna med mer eller mindre våld från sina "engångs"-platser. Tillbucklade och skeva efter 20 – 30 tonsdunsar vid tidigare landningar. Skottskadade. Tänder för bajonettfattningarna deformerade och vridna åt alla håll, osv. Av detta skulle nu på F13 byggas provisoriska banor.

Först var kasernföreståndare Källström och "Kompisen" Österberg inblandade men de såg ju snart att detta inte var något arbete för civila – här krävdes militära insatser.

Undertecknad och Rune Öjendal (Hopp-Nisse) beordrades som arbetsledare och fick något femtontal värnpliktiga till hjälp. Vi skulle först rikta planken så att de blev helt plana igen och samtidigt räta ut "tänderna". Efter en rad försök kom vi på att det bästa var att lägga planken på en grusbädd och därefter med släggor, typ större, "smida" dem helt plana.

Ett annat lag tog över och riktade "tänderna" efter kanten på halvmeterhöga H-balkar. Ett tredje lag lade ut och kopplade ihop och låste planken vid varandra med små clips, vilka också krävde sina egna verktyg – allt påhittat och konstruerat *s a s* på plats.

Jag vågar påstå att värre såväl slit- som skitjobb haver icke förekommit vare sig förr eller senare på F13.

Från att ha varit en verkligt elegant sysselsättning med nya fräscha plankor nere i Frankrike och Belgien (bortsett från bomber och kulregn . . .) blev det nu ett rent h-e för oss. Grabarna hade ju ingen vana från dylikt smedhalvejobb och för oss arbetsledare var det inte en kommendering som de flesta andra. Inte ens under 40-talet kunde man få ovana värnpliktiga att svinga släggor i viss takt genom att höja rösten och hota med bestraffningar.

Att vi sedan till en början inte var tillräckligt noga med kompassriktningen gjorde inte det hela bättre. Alla ska veta att någon bråkdels felgradering i första utläggningen (vill minnas att vi lade 30-meters bredd) skulle inneburit något hundratal meter fel i slutet av halvannankilometers banlängd. Försök att med hjälp av traktorer dra banan rätt efter något femtiotal meter stupade på tyngden – som då var uppe i kanske hundratal ton. Det blev till att bryta upp de kopplade plankorna igen. Och börja på nytt

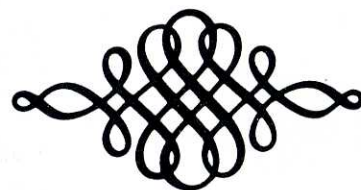
Själv minns jag denna sommar 1947 som något av det värsta jag upplevt. Inte blev det bättre av att – när Hopp-Nisse och jag till sist utverkade "ackord" på jobbet och därmed verkligen fick grabbarna att jobba nära nog dygnet runt – det hela blev klart på ungefär halva den utmätta ackordstiden. Och fick beskedet av dåvarande Regoff 2: "Så fort hade jag inte räknat med att det skulle gå. Så inte kan de värnpliktiga få extra ledigt en hel vecka för sin insats".

Att inte M0 eller massmedia fick veta något om "passeringen", ja det är väl ett bevis på den lojalitet som fanns också i de mest befängda situationer för 40 år sedan.

Och ingen ska tro att den extraledighet som de värnpliktiga slutligen fick också "drabbade" oss arbetsledare. Vi hade ju bara gjort vårt jobb, om så etthundra timmar i veckan.

Reglerad arbetstid fick vi ju inte förrän 1963.

Sve



Har Du hört den här?

Året är i början av 50-talet. Vi har engelskt örlogsbesök i Norrköping. Som vanligt allmän förbrödring ombord respektive på flottiljen. Inför tillställningen på ubef-mässen hade det strävats efter att i första hand få med så många "engelskspråkiga" som möjligt. Det var på den tiden ubef-kåren bestod av grabbar som i de flesta fall enbart hade 6-årig folkskola i botten, sålunda ingen större kunskap i främmande språk.

Men några hade "pluggat" på ABF eller TBV och särskilt K sade sig inte ha några besvär med att konversera de engelska gästerna.

Gästerna anlände per buss och när de guidades runt på flj visade det sig att K knappast fick fram ett ord på gästernas språk! Inte förrän man passerade in till förfriskningarna på mässen. Där uppenbarade sig då en katt, som under en tid setts stryka omkring på flj. Kattstackaren blev vederbörligen omklappad.

Då, plötsligen, lossnar det för K och med en talande gest mot katten klargjorde han för våra engelska gäster: – A cat!



Ystad – Haparanda

– Året är 1948. F13 får en av de första Folkvagnar som kom till Sverige. Vi fick order av Flygförvaltningen att testa den genom att köra non-stop Ystad – Haparanda. Det var bilofflittendenten kapten Berggren och jag som började resan en fredag, då vi åkte till Ystad för övernattnig.

Så börjar en berättelse som Valter Boström sänt till Bråvallbladet. Alla vi som någon gång tjänstgjort på F13 mellan 1943 och 1985 har väl mer eller mindre kommit i kontakt med Valter, garageföreståndare som han var och därigenom inblandad i allt som hade med fordon att göra.

Hans anställningstid kommer att bli svårslagen – närmare 43 år!

Vi låter Valter fortsätta sin berättelse. – Klockan sex på lördagsmorgonen var vi inne hos polisen i Ystad och fick ett intyg på starten. Turades om att köra ca 25 mil var. Hade fulltankat plus ett par jeepdunkar. Första uppehåll F13 för tankning och förbeställd lunch. Fort iväg igen.

– Nästa rast var i Gävle för middag hos borgmästaränkan, vilken var kn Berggrens mor. Sen vidare mot Haparanda och vi höll tiden, vilket polisen där intygade. Vi körde 60 km/tim i medelfart och hade inte lyset tänt någon gång, då det aldrig blev mörkt på grund av årstiden, slutar Valter Boström.

Se, det var väl en fin berättelse. Just sådana som redaktionen efterlyser flera av. Men åter till bilfärden. Hur lång tid tog det nu för den bilkunniga duon? Jo, man hade som sagt startat lördag morgon kl 06.00 och kom i mål i Haparanda söndag fm kl 11.28. Totalt således 29,5 timme.

Kanske drar sig någon till minnes, att någon annan åkt samma sträcka under uppseendeväckande former, någon gång strax efter kriget. Nog så riktigt. Det var Raymond Sjöqvist som med en Ferrari "bläste" sträckan, i motsatt riktning, på något över 18 timmar (Reds. kommentar).

Det var fri fart på svenska vägar på den tiden. Men det fanns heller inga motorvägar eller förbifarter, utan man var tvungen att köra genom vartenda stadscentrum efter vägen. I Norrköping till exempel: Kungsgatan upp och ut över Kneippen. Och enbart grusvägar!

Än en gång ett varmt tack till Valter Boström för bidraget.



Vem skrämde vem?

"Vid genomgången kunde jag ge de mest avskräckande exempel på tekniskernas flathet och handfallenhet då det gällde det enklaste försvar på marken". Så står att läsa på sid 163 i

förre flygvapenchefen Axel Ljungdahls memoarer – En flygofficers minnen. Vad han syftade på var en episod under en större övning kring 1950, då "Lärk-Axel" fortfarande var eskaderchef. Att episoden utspelade sig på F13 framgår finkänsligt nog inte av boken (och då ska alla veta att Ljungdahl minst av allt var finkänslig). Nu kan det avslöjas.

Den höge chefen hade tagit sig före att inspektera vakthållningen den mörka höstnatten och begav sig upp på H 85. Där råkade posten vara Gerhard Almqvist (född-12). Som bekant hade Gerhard helt växt upp i Berlin och endast varit hemma för att göra rekryten i Kristianstad 1933. 1942 hade han återvänt till Sverige med bl a gedigen teleutbildning vid Telefunkten. Efter några år anställdts vid F13, (under den period av "avmilitarisering" av teknikererna som Ljungdahl gisslar i förutnämnda avsnitt) som flygtekniker. Tyskan fortsatte att vara hans huvudsakliga språk och otaliga är de sammanblandningar han gjorde med vårt svenska idiom.

Hur som helst så hörde/såg Gerhard någon komma i dunklet och satte helt omilitäriskt sin ficklampas ljuskägla mitt i nosen på generalen. Upptäckte under bråkdelens av en sekund vem det var och blev – skriver Sixten Haglund som levererat historien – " - - så in i h-e skräckslagen att han totalt glömde bort sitt lilla svenska ordförråd och istället vrålade något på tyska. Det har i efterhand kommit fram att generalen trodde att en tysk styrka blivit kvar här efter kriget och öppnat en andra front just på F13".

Så långt Sixten Haglund, en av våra kanske allra främsta kännare av flygvapnet och dess insatser under VK 2 och åren därefter. Den här historien har som så ofta är fallet flera versioner. Efter vad red. har hört så skulle vdb tekniker ha kastat sig i gräset och ålat fram mot Ljungdahl med lampan lysande. En tredje version omtalar att generalen visat sig vara situationen s a s vuxen och rutit tillbaka på lika kärnfull tyska som den Gerhard exekverat.



Vi tar den igen. Den om pensionerade flygöversten Hansson som kom på besök till sin gamla flottilj och blev visad runt av en respektfylld löjtnant. Upp-täckte nere vid sjön ett sjöflygplan och förklarade genast att han tänkte ta en tur med planet: Så översten och löjtnanten klättrade ombord och lyfte. Översten visade sig ha de gamla takterna kvar, men löjtnanten upptäckte sedan att de var på väg att landa på en av banorna.

– Förlåt, överste, sa löjtnanten, men det här är ett sjöflygplan.

Översten svarade inte, men så vresig ut. Svängde ned mot sjön och gjorde en snygg landning på vågorna. Vände sig därefter till löjtnanten och sa skarpt:

– Tack för ert påpekande ... även om det var onödigt!

Och så öppnade han dörren och klev rakt ut i sjön ...!



sänder vi till vår guide vid Flygvapenmuseum och värdarna på Flygets Hus.

Tack för god service vid vårt besök den 23/10 -86!

Vi som var där, F13K

Välkommen i Föreningen!

Flera nya medlemmar har noterats under senare tid. De hälsas varmt välkomna i vår Förening. För dem som för alla övriga gäller att medverka till att Kamratkretsen ytterligare vidgas.

Styrelsen

Vi har Årsmöte söndagen den 10 maj i Linköping: Se separat kallelse!



välkommen till oss: F13 KAMRATFÖRENING

F 13 KAMRATFÖRENING
Box 4901
60004 NORRKÖPING
Postgiro 149254—5

Redaktör Lars-Håkan Svensson
Tel 011-163382
Grafisk utf Carl Gustav Mattson
Tel 013-138938