

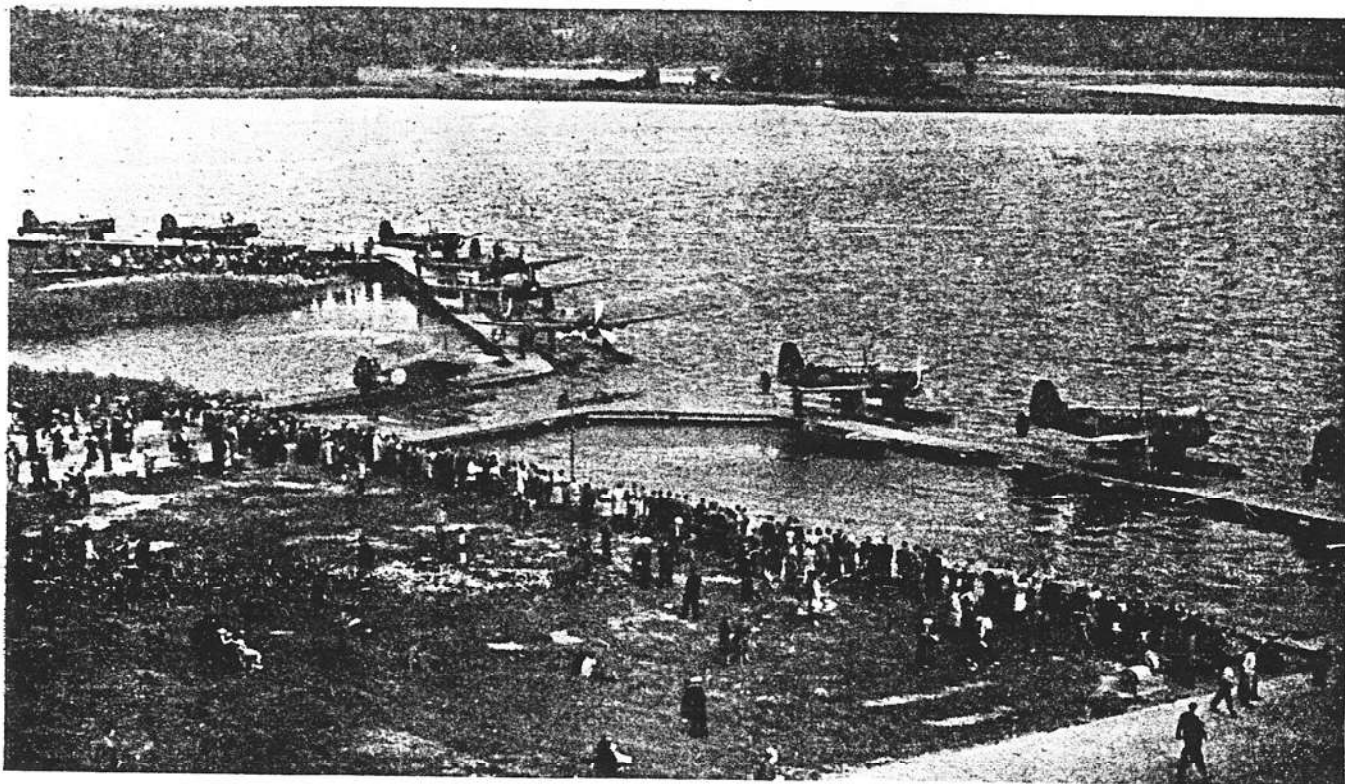
ÅRG. I
NR 1

MARINFLYGAREN

ORGAN FÖR KUNGL. ROSLAGENS FLYGFLÖTTILJS KAMRATFÖRENING

35 ÖRE

Redaktör: G. Knutsson. Ansvarig utgivare: överste H. Enell.



Flottiljchefens hälsning

Att intresset för kamratföreningen hittills varit störst bland personal av äldre årsklasser, därunder bland dem, som hårdast fått känna tyngden av långa beredskapsinkallelser, bestyrker att beredskapstjänsten medfört en ökad känsla för den stora betydelsen av en god sammanhållning inom förbanden. Jag tror emellertid att, även sedan beredskapstjänsten upphört, den sammansvetsning av personal av olika kategorier, som fanns vid beredskapens avveckling, skall bestå. Härvidlag har kamratföreningen en viktig uppgift att fylla, och jag hoppas

FLOTTILJENS DAG 18 AUGUSTI

Flottiljens dag vid F 2 den 18 augusti blev en stor succé trots att vädret var allt annat än stadigt. Inte mindre än 8 000 personer hade letat sig ut till Hägernäs och de hade sannerligen ingen anledning att ångra sig. Under själva flyguppvisningen var det nämligen strålande vackert och just därför blev också den spännande luftstriden mellan två J 22:or och en S 17 ett verkligt publiknummer. Lokalpatriotismen fick sin starka utlösning när den vändbara S 17 lyckades gäcka alla J 22:ornas ansträngningar att komma den i stjärten. Två Mustangar i »låg-sniff» imponerade stort liksom en vacker uppvisning av B 18A. Hela det avancerade flygprogrammet fick publiken sedan se i en hisnande uppvisning med en SK 15 och därefter blev det perfekt formationsflygning av två divisioner S 17 från F 2 samt bombfällning mot en på vattnet uppbyggd fartygsatrapp. På hangarpiattan återfann gamla F 2:are alla de flygplantyper, som varit i tjänst vid F 2.

Bilden här ovan är tagen på flottiljens dag och visar en rad S 17 uppställda utanför hangarpiattan. Vid slipen Waco.

att anslutningen till föreningen skall bli allmän inte minst bland de värnpliktiga, som fullgöra sin första tjänstgöring.

Nordiska
Byggnads AB

Stockholm

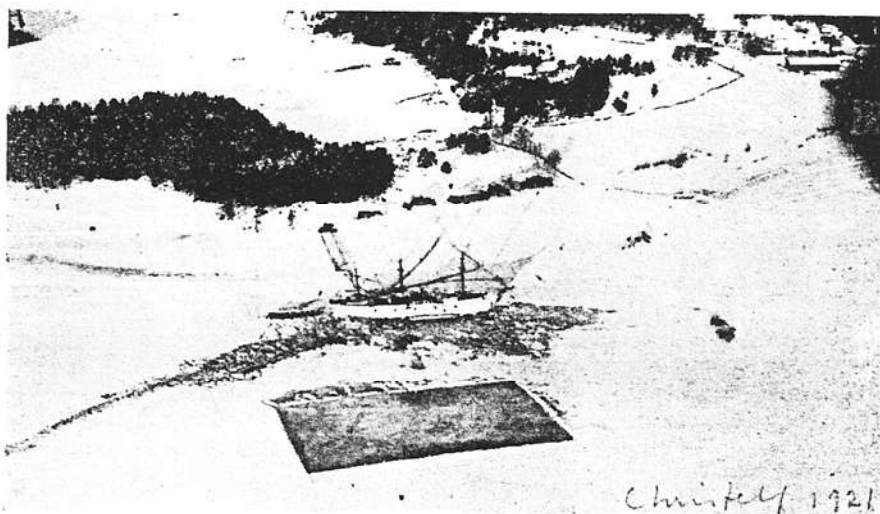
Dalagatan 6

Telefoner: 213098 och 213015

Förre F2-chefen

ÖVERSTE
HERMAN SUNDIN

berättar



En totalvy över flygstationen vid Hägernäs med tälthangarer, korvetten Freja och bandybanan. Den minnesgode läsaren ser måhända, att denna bild är något färskare än 1920, men den ger dock en riktig bild av hur det såg ut detta år.

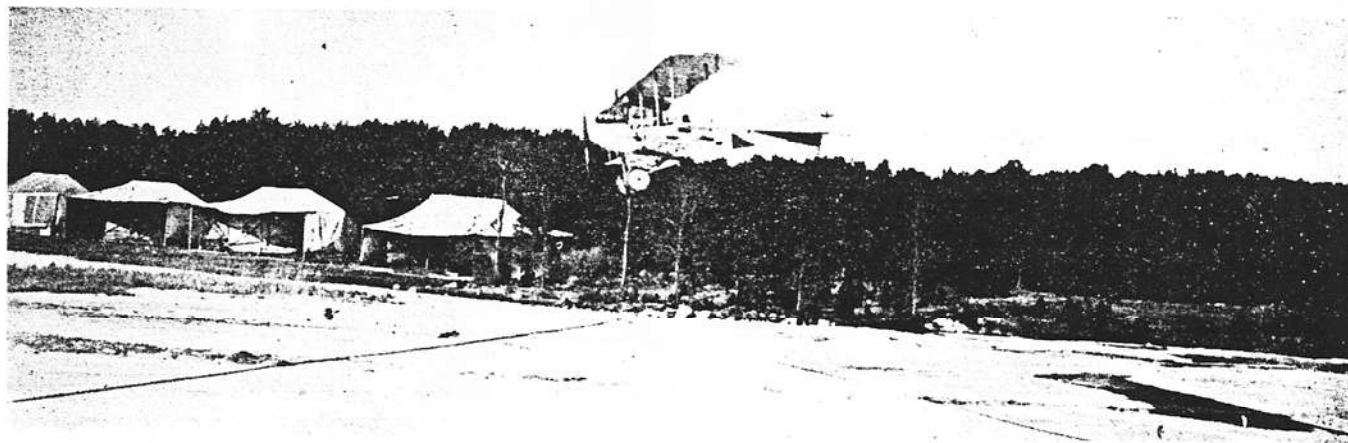
25-årsminnen från Hägernäs

Den 3 februari 1920 befann jag mig ombord på logementsfartyget Freja, som med assistans av minsveparna Sökaren och Sveparen var under utbogsring från flottans varv i Stockholm med Hägernäs som mål. Jag hade under de närmast föregående månaderna genomgått en teoretisk flygspanarkurs vid flottans varv och skulle nu påbörja förberedande praktisk spanarutbildning vid marinens vinterflygskola vid Hägernäs. Efter stundom rätt hårda duster med isarna på Stora Värtan anlände Freja påföljande dag vid 12-tiden till Hägernäs där den förtöjde i isen intill stranden. 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.

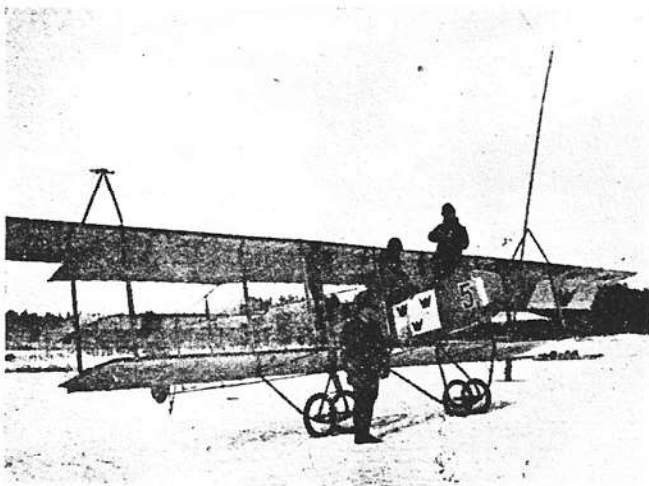
De militära flygförband, som funnos vid denna tidpunkt, voro uppdelade på armén och marinen och marinens flyg-

förband voro sammanförda i Marinens flygväsende. Marinens flygväsende hade redan föregående år (1919) förlagt sin vinterflygskola till Hägernäs, där de vida isarna på Stora Värtan erbjöd ett utomordentligt flygfält. Den andra vinterflygskolan skulle nu taga sin början. Några fasta anläggningar funnos icke. Personalen förlades och utspisades ombord på gamla stolta korvetten Freja, vilken på äldre dar degraderats till logementsfartyg. Men även flygplanen behövde tak över huvudet. Detta behov tillgodosågs genom tälthangarer, som uppfördes i strandkanten. De första dagarna upptogs tiden sålunda med arbetet på uppmonteringen av ett antal dylika hangarer.

Den 6 februari anlände så de första flygplanen — eller flygbåtarna som de då förtiden kallades vid Marinens flygväsende — nämligen 1 st Fahrman med roterande Gnôme motor och 1 st Thulin med Benzmotor. Flygplanen, som



»Thulinaren» defilerar framför tälthangarerna vid sjöflygstationen på Hägernäs.



Ett av Fahrman-planen. Lägga märke till sittrummet framför vingarna samt motorn och propellern därbakom. Mannen vid sidan av planet är nuvarande förrådsförvaltaren vid F 2 S. O. Karlsson.

fördes av dåvarande kaptenen vid flottan Sven Beckman (certifikat nr 38 d 28/10 1915), landade på den snötäckta isen med flottörer, varefter ommontering till hjul ägde rum. Vid landningen meddelade oss kapten Beckman sorgebudet att arméflygarna löjtnanterna Rodéhn och Hedenblad föregående dag förolyckats på Malmslätt under en flygning med ett Albatross flygplan. Löjtnant Rodéhn ansågs som en av om icke den bästa militärflygaren i Sverige vid denna tidpunkt. Endast några månader tidigare —den 21/9 1919— hade han utfört en för den tiden sensationell flygning Ystad—Haparanda—Boden utan mellanlandning i stormigt väder på en tid av 7½ timme. Hans bortgång var sålunda en väldig förlust för svensk militärflygning.

Skolverksamheten igångsättes.

Under de närmast följande dagarna anlände ytterligare några flygplan av Fahrman och Thulintyp och verksamheten kunde igångsättas för fullt.

Flygskolan stod under befäl av dåvarande kaptenen vid flottan Arvid Flory (certifikat nr 76 d 17/11 1916), en av förgrundsgestalterna inom svensk marinflygning. Flygutbildningen var uppdelad på tvenne kurser, en spanar- och en förarkurs. Bland lärarpersonalen märktes dåvarande löjtnanterna vid flottan Tornberg och Wigert, löjtnanterna vid kustartilleriet Runius och Barthelson (död vid flygolycka i januari 1921) samt underofficerarna vid flottan Ahrenberg och S. O. Karlsson. Förarutbildningen ägde rum på »Fahrman» och spanarutbildningen på »Thulin».

Ytterligare en utbildningskurs och en ytterst 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. Bland lärarpersonalen vid denna utbildning bör

nämnas flygbåtsmaskinisten, sedermera verkmästaren vid flygvapnet A. E. Larsson, vilken avled i mars 1943. Larsson var den förste flygbåtsmaskinisten och därtill en särdeles skicklig och ansvarsmedveten sådan. Han har som den i alla avseenden främste medlemmen av denna föredömliga yrkeskår förskaffat sig ett äreminne, som sent skall glömmas.

Vad marinflygaren fick lära 1920.

Utbildningen vid vinterflygskolan måste, med den flygmateriel och den utrustning över vilken vi förfogade, bli av för moderna förhållanden synnerligen elementär art. Formella spaningsövningar, avståndsbedömning, fotografering, nedslagsbedömningsövningar och bombkastning voro de praktiska övningar, som finnas antecknade i min flygdagbok. När flygningar icke kunde äga rum förekom teoretisk utbildning och bland ämnena här anteckna vi: Luftflottornas sammansättning, flygplans konstruktion, motorlära, lufttaktik, luftfartygs beväpning, militär kustgeografi, luftnavigering och härför erforderliga instrument, väderlekslära, signalering, fotografering, lufttrafikföreskrifter samt hälso- och sjukvård.

Idrott förekom i stor utsträckning. Omedelbart utanför fartygssidan hade vi en bandybana och praktiskt taget varje dag spelades bandy. Skid- och annan skridskoidrott idkades så snart snö- resp isförhållandena det tillät och även tillfälle till isjaktsegling kunde icke så sällan erbjudas, då isjakter gästade våra isdomärer.

Ja det var ett friskt och härligt liv med allvar och lek omväxlande. När arbetet för dagen var slut samlades personalen så småningom i sina resp. mässar ombord på Freja till en otvungen och glattig kamratsamvaro. Här etsades marinflygarna så småningom samman till ett kamratgäng av sällspord styrka och gedigenhet. Detta kamratgäng blev i realiteten en kamratklubb men med inga andra stadgar än kamratskapets oskrivna men desto heligare lagar.

Utöver det rutinmässiga övningsarbetet inträffade under



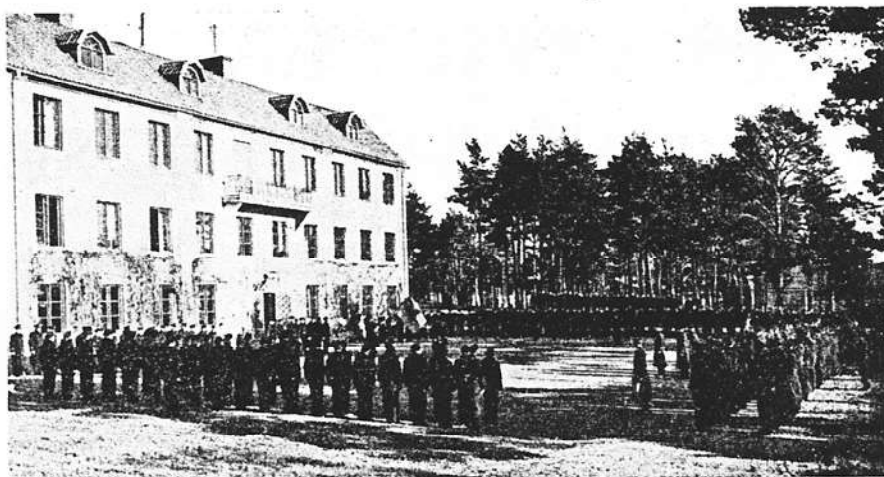
Den skicklige konstflygaren löjtnant von Segebaden på besök vid Hägernäs. Han förolyckades kort tid därefter under en uppvisning i Oslo.

SÅSOM MÄN

Av Militärpastor

HANS OLOF FERENIUS

(Vid krigsmans erinran d. 6. 11. 45)



»Skicken eder såsom män, varen starka.» Denna hälsning, som Paulus en gång riktade till den unga församlingen i Korint, vill jag först och främst rikta till er, som idag skall erinras om de förpliktelser, som åligger dem som fullgör sin värnpliktstjänstgöring.

Ni är ännu unga. Men pojkåren ligger bakom er. Ni är myndiga eller snart myndiga. Känner er i varje fall så. Antagligen också karlaktiga både i det ena och andra avseendet. Skicken eder också som män. Det manliga uppträdandet är inte något som automatiskt följer med inträdet i mannaåldern. Bästa bevisen därför är de gamla, vuxna karlar hos vilka manligheten i detta ords hela och fulla bemärkelse lyser med sin frånvaro. Det finns som bekant käringar inte bara i kjolar utan också i långbyxor. Karlar, som inga verkliga karlar är utan ena riktiga stackare och ynkryggar. Beklagansvärda eller måhända ännu mer löjeväckande individer, vars uppträdande snarast är ett hån mot all sann manlighet. Och det finns karlar, som gärna demonstrerar den slags manlighet, som bäst vittnar om, att de inga riktiga karlar är.

»Skicken eder såsom män.» Av sig självt går det inte. Det krävs både vilja och kraft för att komma tillrätta med det »skumma» och käringaktiga inom en. Där finns hemlighetsfulla krafter, begär, böjelser, drifter, som måste be-

skolan två flygande gästspel, som bildade ett stimulerande avbrott i vardagslivet.

En imponerande flyggäst.

Den 15 februari landade en för våra ännu icke alltför blaserade ögon imponerande jättefågel på Stora Värtans is i grannskapet av Freja. Det var den engelske flygaren överste Henderson, som slog ned med ett Fairey flygplan för att denna soliga vintersöndag företaga passagerarflygningar. Flygplanet tillhörde det »stall», som under namn av P. O. flygkompani föregående år bildats av militärflygaren och löjtnanten P. O. Herrström och som hade

Forts. å sid. 12.

kämpas. Som sannerligen inte är att leka med. För den som det tror tar leken lätt en ände med förskräckelse. Vi vet att det alltid är lätt att falla för frestelser. Inte minst för dem, som vädja till »karlaktigheten». »Va' ä' du för en karl, som inte kan... som inte törs?» Feg vill man inte vara. Men glömmer lätt i rädslan för att visa sig feg enligt andras mening, att det är ännu fegare att inte våga lyda sitt samvete. Det fordras faktiskt en god portion styrka för att ensam våga säga nej till sådant ens samvete säger en är orätt, men som ens kamrater tycker är självklart att man skall göra eller vara med om. Det är alltid obehagligt att behöva sticka av mot andra, kamraterna, gänget. Det är alltid lättare att följa med strömmen än att gå emot den. Att göra som andra. De andra. Att göra som andra kan vilken stackare som helst. Att säga nej när samvetet bjuder en så — det kan inte vem som helst. Men den som aldrig kan säga nej, den som inte vågar lyda sitt samvete han är ingen karl, hur mycket han än må skrodera om sin manlighet, hur råstark han än må vara.

»Skicken eder såsom män, varen starka.» Det är inte lätt, fast ofta bjuder vi nog inte en gång till. Men gör vi det så märker vi snart, att det inte ens hjälper med än så goda föresatser och manliga beslut. Vi märker att det faktiskt är som vi nyss sjöng: »Vår egen kraft ej hjälpa kan.» Men kom då ihåg, att — »med oss står den rätte Man, Vi stå, av honom stödda.» Låt oss hålla förbindelsen öppen med honom! Det har de verkligt starka människorna gjort. Det gjorde han, som denna dag — 6 november — minner oss om. Han saknade visserligen inte heller han fel och svagheter. Men att Gustav II Adolf med rätta tillagts epitetet den store har forskningen klarlagt. Han var en stor man därför att han var en stark man. Och det var han därför att han obetingat följde den levnadsregel han själv formulerade så: »Att vi icke skola lita på medgång, icke förtvivla i motgång, lita till Gud och ångra synden, som lyckones underliga varv i världen förorsakar.»

Kamrater: Må det också bli vår levnadsregel, och vi skall trots allt kunna skicka oss såsom män och vara starka.

EN VÅRSÖNDAG I URÅLDRIG ROSLAGSBYGD

Stockholmstrakten bjuder på sevärda områden och det är svårt att avgöra vilken socken som tager priset. Att jag denna gång valde den urgamla socknen Angarn i Roslagen på en vårdag, berodde mest på att fågellivet där vid denna årstid är enastående. Socken äger nämligen en fågelsjö, som bjuder besökaren på ett underbart skådespel. Angarnssjön påminner mycket om Tåkern i Östergötland. Hornborgasjön i Västergötland, Våmb- och Krankesjöarna i Skåne, trots att den är väsentligt mindre i yta. Men det är icke blott fågellivet Angarn har att bjuda på. Var man än går, möter man minnen från forntid.

Naturen är kanske icke alltid så tilltalande. I norra och mellersta delen är den öppen, rätt kärv med strödda bergknallar här och där. 1895 sänktes Angarnssjön, ja man kan säga torrlades. Det är endast på våren den lever upp till en ringa del av vad den en gång varit. Sänkningen av sjön har tyvärr förfulat landskapets utseende. Socknens södra del utgöres mest av skog, en skog som tusenden njuta av, ty inom detta område ligger Skidfrämjandets stora anläggning Veda. Med undantag av Vedaområdet torde Angarn vara föga känt, ty socknen saknar järnväg och ligger icke utefter de vanliga stråkvägarna för utflykter.

Vill jag hinna med att se vad Angarn har att visa, rekommenderar jag cykeln, ty vägnätet är rikt och har goda vägbanor. Från Viggbyholm gick således färden följande stora landsvägen till Norrtälje. På höger sida glänser Ullna- eller Ormgårdssjöns vida vattenyta. Vid dess nordspets, avtagsvägen till Åkersberga ligger Rosenkälla, en nu nedlagd gammal gästgivarkrog. Den unika krogen från 1700-talet med säregen byggnadsstil tarvar uppmärksamhet. Källan till höger om vägen med det underbara vattnet får ej försummas.

Efter ytterligare 1 km cykling är man inne i Angarns socken. Snart kommer avtagsvägen till Veda och anläggningen där är värd ett besök. C:a 200 m söder Veda finnes en verklig sevärighet, en berghäll med en ovanligt vacker runristning omgiven av väl tecknade drakslingor. Färden går vidare över den djupt liggande kanalen vid Rocksta nedlagda kvarn till Rocksta gamla säteri, där tvenne runstenar minna om forna släkten. Vid Rocksta har naturen öppnat sig och framför en på en bergknalle står Angarns Klockstapel som en fyr. Ej långt från klockstapeln ligger det medeltida templet, ringa i storlek och omgiven av rikt lövverk. Vid kyrkogårdsmuren står 3 runstenar och 1 finnes inmurad i kyrkoväggen. Runstenen i kyrkomuren förtäljer att »4 söner sörja sin fader som fallit i Grekland. Gud hjälpe anden». Kyrkan beses. Medeltid härskar därinne.

Färden ställes så till en annan runristning, belägen 1 km väster kyrkan utefter vägen till Vallentuna. Endast ett par

m norr vägen vid en porlande vårbäck ligger en blottad liten berghäll, delvis sköljd av bäcken. På denna häll finner man en runristning med ornament »Finvid och Holmger läto göra minnesmärke efter Holmgöl sin fader och (H)indinvi efter sin make. Öbber högg». Åter tillbaka samma väg förbi kyrkan till Örsta gård norr kyrkan. Efter ett par min. promenad står man framför Stockholmstraktens enda hällristning från bronsåldern. Enligt de lärdes utsago är den ristad någon gång mellan 1100—600 f. Kr. 3 skepp äro avbildade — skepp försedda med spant. Det ena är icke mindre än 3½ m långt. Man ser vidare 2 hästar, springande mot varandra, den ena tydligen dragande en vagn. Denna bildkombination finnes icke å någon ristning i hela landet.

Tänk om denna uråldriga hällristning kunde tala mera om bygdens liv för c:a 3000 år sedan. Att här har rått sjötrafik en gång i tiden är tydligt. Nedanför hällen sträcker sig en gammal sjöbotten och något längre bort ser man resten av den en gång så stora Angarnssjön, som lever upp en kort tid på vårarna, då den vattensjuka marken svämmar över. Under försommaren växer den igen. Kulturen har behövt »livsrum» och stora arealer med bördig jord har ersatt största delen av sjön. Men den lilla sjön lever, lever av ett sjudande fågelliv, ett eldorado för fågelvänner. Vita svanar segla högfärdiga omkring, änder av alla möjliga slag föra ett kärleksfullt snatter, vadarfåglar i mängd springa omkring och njuta av det grunda vattnet. ♪

Där råder verklig vår i sjön och här skall jagas, ej med bössa utan med kamera, ty dessa tusentals fåglar i Roslagens enda fågelsjö måste fångas på plåten. Färden går därför vidare. Med saknad lämnades den stora ljusröda berghällen med dess primitiva men talande konstverk. Ett lämpligt strandhugg göres bäst i trakten av Hacksta norr Örsta. Innan stranden nås finner man gravfält från både järn- (event brons-)åldern och vikingatid, invid gården även 3 bautastenar. En del gravfält bestå av fyrkantiga stensättningar, en del av runda kullar. Den ståtligaste av dem alla ligger på bergsudden vid sjön och där göres strandhugget. Jakten med kamera kan börja men först böra gummistövlarna dragas på, om man ämnar följa vadarnas familjeliv. När man sen fått sitt lystmäte, tillbaka till cykeln ty nya jaktmarker har upptäckts på norra stranden. På slingrande vägar omgivna av nyutslagna lövträd och en blomsterprakt i färger går färden till Kusta. En botanist har också här verkliga »jaktmarker». Bl a hittade jag en sällsynt vitsippeart med c:a 20 kronblad, sittande tätt intill varandra som på en prästkrage. Även om exemplaren voro många är det ett helgerån att plocka dem. De böra vara fridlysta.



Två bilder från kamratföreningens årsfest 1945. T. h. föreningens ordförande, överste H. Enell, och flottiljchefen, överstelöjtnant H. Svenow, vid minnesstenen. T. v. F 8:s musikkår med flottiljchefen t. h.

KAMRATFÖRENINGENS ÅRSFEST 1945

Kungl. Roslagens kamratförenings första årsfest avhölls på Hägernäs den 3 juni under stor anslutning av medlemmar och deras anhöriga. Vädret, som på morgonen såg allt annat än lovande ut, förbättrades fram mot middagen, varför deltagarna — och inte minst arrangörerna — kunde glädja sig åt ett utan avkortning genomfört program. Föreningen hade bl. a. ordnat med tågresa mot nedsatt biljettpris från Sthlm Ö. och andra närliggande stationer.

Föreningens medlemmar samlades vid flaggstången framför skolhuset och med F 8:s musikkår i täten marscherade man till minnesstenen där de övriga deltagarna väntade. Här följde en kort högtid med korum, tal av flottiljchefen överstelöjtnant H. Svenow, kransnedläggelse av kamratföreningen ordförande, överste H. Enell, samt musik.

Därefter bjöd musikkåren på en halvtimmes konsertmusik, varpå en flyguppvisning följde. Denna, som till en del utfördes av skolelever, genomfördes med stil och elegans till publikens stora förnöjelse. En speciell attraktion var en formation Mustang-plan, som med halsbrytande fart passerade Hägernäsviken och flottiljområdet på låg höjd och som efter en kort men imponerande uppvisning försvann i rym-

Vid Kusta reser sig ett stort flera hundra år gammalt knuttimrat magasin med riktigt kärnvirke. Heder åt gårdsägarna, som låtit detta strålande monument från gången tid få stå kvar. Vid gårdsplanen förtäljer en med djurslingor försedd runsten: »Elof och Asmund och Östen läto resa sten efter Olaf sin fader och (Gudlög efter Dan sin son). Åter på med gummistövlarna för att beundra fågellivet utefter

Forts. å sid. 12.

den. I övrigt visades bombfällning mot mål på vattnet, dimbildning, formationsflygningar, fallskärmshopp, o.s.v. Publiken hade också tillfälle att närmare studera de olika flygplanstyperna, varvid den för sjöräddningstjänst inköpta Dornier Do 24 ådrog sig berättigad uppmärksamhet.

Tillslutningen till denna vår första årsfest var så stor, att matsalen knappt kunde expediera alla, som ville delta i den gemensamma middagen. Allt ordnade sig emellertid och de därpå följande årsmötesförhandlingarna kunde ta sin början obetydligt försenade. Vid årsmötet presiderade kommunalnämndens i Täby ordförande, landstingsman Gustav Berg. Till kamratföreningens ordförande omvaldes enhälligt överste H. Enell. Senare har styrelsen konstituerat sig och därvid till vice ordf. utsett direktör I. Bergengren, till kassör efter serg. O Sandberg, vilken av sagt sig, förrådsförvaltare Rydquist och till sekreterare telegrafist Boström. Årsberättelsen återfinnes på annan plats i denna tidning.

I övrigt förekommo endast stadgeenliga frågor. Nämnas kan att det av stadgekommittén utarbetade och i samråd med styrelsen något reviderade stadgeförslaget godkändes, varigenom föreningen fick sina stadgar fastställda. Styrelsen beviljades full och tacksam ansvarsfrihet och årsavgiften för 1946 fastställdes till kr. 2:—.

Efter årsmötesförhandlingarna roade Olle Henrys revygång, för dagen förstärkt med lutsångaren Carl-Otto Taube, på ett märkbart sätt den fulltaliga publiken under 1 timme.

Och så var man då framme vid den avslutande programpunkten, dansen, vilken pågick i gymnastiksalen till kl. 23.00, och man kunde skiljas åt med förvisningen att det varit en i allo lyckad och trevlig årsfest, den första men inte den sista.

ELD I BERGET

Ill i barget, va' de ja, illhojtades av friska stämmor och pojarna sökte betäckning var de kunde på det område vid Hägernäs vikens strand som 1918—19 inköpts av kronan för dåvarande Marinens flygväsende, sedermera 2:a flygkåren och numera Kungl. Roslagens flygflottiljs räkning.

Första sprängskottet för erhöjades av sten till den första anspråkslösa byggnaden, ett verkstadsskjul, var iordningställt och påtönt och nu skulle det högtidligen smälla. Och det blev en smäll...

Förhistorien är värd att berätta, ty den visar hur man med åldrig så god vilja faktiskt ändå kan gå bet på en uppgift, när, som här, den erforderliga sakkunskapen saknas, ett förhållande som nog mer än en gång även efteråt kommit till synes.

Alltnog, det var på förvintern 1919 och våra mekaniker hade det svårt kallt i tälthangarerna, varför det beslöts, att vi skulle ordna med en liten uppvärmbar verkstad åt dem, där de kunde utföra mindre arbeten utan att förfrys fingrarna. Någon större sak kunde det inte bli, men den skulle i alla fall bli ordentlig med murad stengrund och allting. Sten hade vi ju gott om på området så nog skulle

tändhattar och apterade stubintråd på sina »dynamitgubbar» och så en förmiddag strax före lunchrasten var allt klart att stoppa in »gubbarna» i sina respektive hål. Det beslöts emellertid att vi skulle vänta tills efter maten med den slutliga laddningen och sprängningen varför Olle samlade ihop sina apterade gubbar och placerade dem i en bergskreva varefter även han avlägsnade sig för lunch. Nu hör det till historien att Olle varit mycket besvärad under sina laddningsbestyr av Hägernäs bondens stora hund som strukit omkring honom hela förmiddagen och verkat mycket intresserad av den sött doftande dynamiten. Hunden hade tydligen noga bespejat Olle när han placerade dynamiten i skrevan, ty när vi kom tillbaka efter lunchen höll hunden just på att kalasa på de sista patronerna. Det enda han ratat var stubintråden, annars hade allt åkt med, både tändhattar och dynamit. Jag vill lova att han fick avsluta sin fest i lugn och ro, med oss på betryggande avstånd, hur gärna vi än skulle velat schasa bort honom för att rädda vårt med stora besvär anskaffade sprängmaterial. Efter slutad måltid närmade han sig oss, glatt viftande på svansen, ty det var en mycket snäll och sällskaplig hund, van att bli klappad och omhuldad. Men nu vågade sannernligen ingen klappa honom långt mindre kasta sten för att köra iväg honom, vilket nog de flesta av oss hade önskat göra.

Inte nog med att hundrackan ätit vårt sprängämne och därmed förstört vårt eftermiddagsnöje, utan vi fick också upphära mycket klander från Hägernäs bonden, som på-

F 2:s FLYGARVETERANER

det bli en ordentlig grund alltid bara vi lyckades klyva stenbjässarna till passande storlekar. Hur vi skulle bära oss åt med detta senare hade vi inte från början någon större aning om. Men det klarnade. Anslag för anställande av kvalificerad sprängarbas fanns inte, men bland mekanikerna fanns det en, maskinist Glans, som var »barnafödder» på Tjurkö, stencentralen utanför Karlskrona. Som han dessutom var uppfödare därsammanstädes ansågs detta vara tillräckligt meriterande för att han skulle kallas såsom sakkunnig i stenfrågor av den kommitté som skulle ordna med sprängning och husbygge. Högste bas blev »Stora Olle» som av oss ansågs inneha de bästa kvalifikationerna för denna höga post, enär både storlek, utseende och röstresurser stämde väl överens med den bild av kombinerad byggmästare-sprängarbas vi föreställt oss.

En hygglig sten utsågs, en lagom en på c:a 25 kubikmeter, och så började diskussionerna om antalet borrhål och laddningsstorlekar. Vi som inte var sakkunniga röstade naturligtvis för så mycket dynamit som möjligt för att det skulle smälla ordentligt, men de sakkunniga uttryckte farhågor för att för stora laddningar skulle smula sönder stenen i stället för att klyva den, farhågor som senare skulle visa sig väl berättigade. Vi enades om 5 kg. dynamit, som även inköptes, varefter borrhningen av hålen igångsattes. Det blev många ord sagda, fula och hårda, isynnerhet av dem som hade till uppgift att hålla i borrharna. Slutligen hade vi fått en massa hål färdiga och anbringade, som vi tyckte, efter alla konstens regler, stenen såg nämligen ut som en schweizerost. »Stora Olle» plockade in

stod att vi skojat med hunden och givit honom ricinolja. De hade nämligen haft mycket besvär med storrengöring på Hägernäs gården efter hunden innan »laxer-dynamiten» slutat verka...

Ja, nu fick vi alltså se till att vi fick ett annat sprängämne. Dynamiten föreföll att vara alltför odrög varför vi enades om bergkrut istället. Det skulle väl för höge fadren få vara i fred för hunden. Sagt och gjort, 10 kg. bergkrut inköptes, vår »sakkunskap» ansåg nämligen att det gick 2 kg. bergkrut på ett kg. dynamit i fråga om »styrka», och så laddades på nytt. Nu fick »Stora Olle» användning för sina röstresurser och det blev »i ill i barget» så det sjöng om det.

Vi hade tagit betäckning så gott vi kunnat, något sådant som fördämning av skotten hade ingen tänkt på, och så small det...

Det blev ett rökmoln som efter ett bombnedslag i en cementfabrik och stenstycken slungades iväg åt alla håll, horisontellt, vertikalt och i alla vinklar emellan.

Kring flygplanen ute på isen regnade sten, träden i närheten bröts av och en lång stund efteråt hade vi nederbörd i form av grusdamm. När vi äntligen omskakade och lombörda vågade oss fram för att beskåda vårt mästarskott hade stenen försvunnit, det fanns bara en grop kvar. Det blev inga grundstenar den gången. Först efter påsken samma år gjorde vi om försöket och denna gång med bättre resultat, ty under påsken hade Glans varit hemma på Tjurkö och skaffat sig mera ingående kunskaper i stenklyvning.

Einar Christell

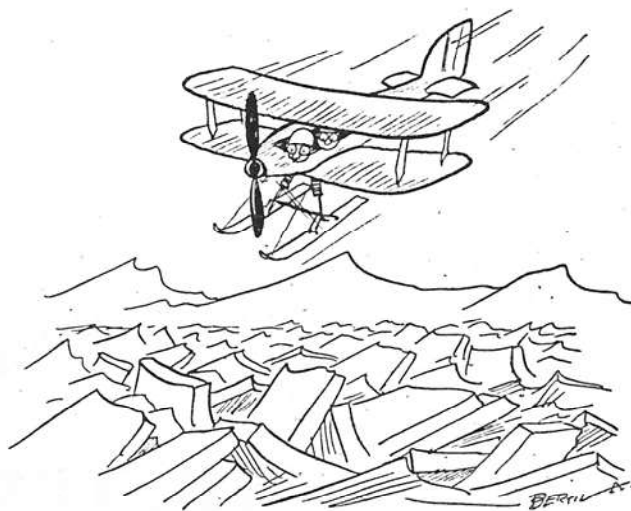
NÖDLANDNING I BRÄNNVINSBUKTEN

Minns ni 1928? Nobile. Finn Malmgren. Italia. Den svenska räddningsexpeditionen till Spetsbergen.

De flygare, som deltog i räddningsarbetet efter den vetenskapliga italienska polarexpeditionen vid vilken luftskeppet »Italia» förolyckades, fingo ständigt och jämt vara med om att deras liv hängde på ett hår. Många skildringar från de märkliga månaderna i Ishavet sommaren 1928 ha publicerats, men mycket har aldrig blivit omtalat.

Kaptenen Einar Christell, vilken även deltog i professor Ahlmanns svensk-norska arktiska expedition till Spetsbergen, Vitön och Frans Josefs land 1931, var en av de svenska flygare, som sökte efter general Nobile och hans män, och han berättar här för Marinflygaren om en nödlandning.

— Spetsbergen är ett sällsamt land, fascinerande och skrämmande, dess isfyllda fjordar och morän- och isbräkantade stränder äro minst av allt några idealiska flyglandningsplatser. I varje fall var icke Brännvinsbukten — längst upp i norr på Nordostlandet — någon lämplig landnings-



Löjtnanterna Schyberg och Christell nödlanda i Brandy Bay på Spetsbergen 1928.

dades från isen. Längs Nordostlandets norra kust flögo vi över den sagolikt vackra inlandsisens blåvita glaciärstup. Som sköldpaddstryggar stucko svarta bergstoppar upp här och var ur den mäktiga isen. Solen strålade från den moln-

BERÄTTAR SINA MINNEN

plats då vårt lilla Mothplan på grund av bränslebrist måste nödlanda. — Det var motorernas driftsäkerhet, som annars avgjorde, om undsättningsflygningarna skulle få ett lyckligt slut eller inte. Ett motorstopp över den söndertrasade och upptornade packisen hade betytt fullständig katastrof för såväl flygplan som besättning. Lyckan var emellertid med oss, eller rättare sagt, motorerna gingo som urverk.

I den svenska expeditionen hade vi dock ett par nödlandningar på grund av bränslebrist. Den ena av våra flygbåtar hade den enastående turen att befinna sig rätt över en liten bottenfrusen vattensamling på en fjällrygg på Väst-Spetsbergen då motorn stoppade. Landningen lyckades, och sedan planet undsatts med bensin kunde det även lättas därifrån utan större skador på flottörerna.

I det andra fallet skedde nödlandningen som sagt i Brännvinsbukten (Brandy Bay) där den norska polarforskaren Roald Amundsen och hans följeslagare tre år tidigare landade i en råk efter återflygningen från polflygningen med Dornier-Wal flygbåtarna.

Dåvarande löjtnanten Schyberg och jag voro i Mothplanet på hemfärd till expeditionens läger vid Murchinson Bay vid Hinlopensundet. Vi hade lättat från vår tillfälliga bas vid Esmarkön i närheten av de förolyckade Nobilemännens läger på isen. Det var samma natt Lundborg räd-

fria natthimmeln och enastående tavlor rullades upp för våra ögon. Det kändes behagligt att från en betryggande höjd få betrakta den förtrollande men föga gästvänliga naturen.

När vi kommo över Brännvinsbukten, upphörde plötsligt motorns monotona brummande. Den pluttrade till några gånger och drog sedan sin sista suck. Vi blevo obehagligt återförda till den hårda, kalla verkligheten. Bränslebrist! — Nödlandning! — Hur skulle isen vara där nere? Det skulle vi snart få se — och troligen även känna på. Att våra liv hängde på en ganska tunn tråd under tiden vi singlar nedåt mot Brännvinsbuktens upptornade ismassor, voro vi övertygade om.

Vinden visslade och sjöng i vingstagen, och snart voro vi nere på ett femtiotal meters höjd. Schyberg planade ut för landning. Våldiga isblock lågo infrusna i bukten och halv-metertjocka isflak intogo alla möjliga ställningar. De stodo på kant, sköto över varandra i trappform, bildade lutande plan. — Pang! — Skidorna smälde till ett flak. Vi gjorde ett skutt på några meter — kommo ned på ena skidan, krängde tillbaka. Åter en smäll, vi kanade fram på den andra skidan. Sedan en serie stötar och hopp avverkats, stoppade planet i en snövall. Runt omkring oss lågo de imponerande isblocken, som i den händelse vi kalli-

Byggmästare

VALTER MELIN

Stockholm



TELEFON 2130 20

derat med dem skulle ha förvandlat den lilla Mothen till mos. Schyberg hade gjort en mästertlig landning.

Skidor och landningsställ voro oskadade. Det lätta planet hade hoppat som en tätting på isvallarna. Samma dygn blevo vi upptäckta och undsatta av en av våra flygbåtar. Från denna nedkastades till oss med fallskärm en av expeditionens gummibåtar i vars luftbehållare fyllts bensin. Enär gummit ej var bensinbeständigt löstes en del upp. Efter flera timmars långsam filtrering lyckades vi få ner c:a 25 liter av den gulbruna vätskan i falltanken. Motorn startade hyggligt trots den svårsmälta kosten. Så gott vi kunde, hade vi röjt undan is och snö och fått en startbana. Den blev varken lång eller bred, men den räckte. Skidorna klabbade, så jag måste vid starten ruska i ena vingen och sedan ta mig ombord, innan vi löpt ut det mesta av banan. Tre gånger rusade kärran ifrån mig och varje gång fingo vi börja på nytt. Den fjärde gången lyckades jag kravla mig in i framsitsen i tid. Motorn gick skapligt, och snart fingo skidorna de sista hårda knuffarna av den mäktiga ismassa, som täckte Brännvinsbukts välskylda aqua vitae.

Carl Gustav Wigert

LITET PYTT I PANNA

Minnen från min tid som marinflygare! Ja, när jag börjar rumstera om i hjärnan, dyker det upp en hel del, både glada och sorgliga, men mest glada. Se här en del!

Med stängd bensinkran.

En solig sommardag i Strömstad, varmt så att svetten rann bara man rörde sig. Vi, min spanare och jag, hade vår gamla Thulinare förtöjd vid en stor flat boj och hade halat upp så att bojen låg vid sidan av flottören. Så började arbetet med snapsning på läge, jag kröp ner i förarsitsen och vevade på startmagneten. Det tände ett tag och vi snurrade runt bojen, så var det slut. Spanaren fortsatte slitet, nytt läge, fortfarande samma resultat. Så efter en god törn, när min gode vän och kamrat var så slut, att han inte orkade mer, upptäckte jag att bensinkranen var stängd. Försök bara en gång till, så går det nog till slut skall du se, sade jag. Och det gick genast, tack vare en öppnad bensinkran, men det vågade jag aldrig tala om.

En tappad propeller.

Vi hade tagit emot en Friedrichshaven typ 20 med 150 hkr Benz på Varvet i Stockholm. Startade mot slussen. Motorn gick i början bra, men började just strax före slussen gå ner i varv och skaka. Landa igen hade vi icke plats till, så med hjärtat i halsgropen klarade vi slussen. Motorn tog sig igen, men fortsatte att skaka. Jag steg till 500 m. och vände för att gå tillbaka för att landa utanför Skeppsholmen. Satt med ena handen på reglaget för att kunna dra av ögonblickligen om något skulle hända. Motorn skakade betänk-

ligt. Och så just över Beckholmsdockan hände det. Pang! Propellern med nav gav sig iväg, skar av toppen av högra flottören ungefär en halv meter in. Den som försökte landa med låg stjärt, det var jag, och det lyckades. Så bad jag spanaren krypa ut på stjärten och sätta sig där, medan jag gick ut på vänstra vingen för att väga upp höger flottör. Ja, där lågo vi mellan Skeppsholmen och Södra kajen och drevo samt hoppades att någon båt skulle komma ut från Varvet. Efter en stund kom det första livstecknet från min trygge, lugne spanare, som satt gränslö på stjärten och synbarligen inte varit riktigt med i galoppen. »Nu får Du allt sätta igång igen, annars driver vi på kajen.» »Ja så gärna», sade jag, »bara Du ger mig en ny propeller.» Svar: »Visst f-n.»

Propeller med nav hamnade som tur var i sjön utanför Beckholms docka. Motoraxeln hade gått av just vid vevhuslagret.

Ett misslyckat distansprov.

Sergeant N. skulle göra distansflygning för militärprov med mellanlandning i Västervik. Vid tidpunkten för hans återkomst väntade vi på honom på Stumholmen i Karlskrona. Snart sågo vi honom också, men vad hade han under ena flottören? Någoting ganska stort hängde där. När han kom närmare, upptäckte vi, att det var en ganska försvarlig grantopp. Han hade lättat i Västervik, men icke lyckats stiga tillräckligt, så han hade vinglat emellan några flaggstänger och ett par större granar. Men det hade gått bra, trodde han, och det hade det ju gjort för honom, men inte för granen och flottören. Han fick göra om sitt prov.

Äventyr vid Bergkvara.

Marinens flygväsande hade fått ett par flygbåtar, typ Savoia, levererade från Italien. De hade en hastighet av 206 km/t, vilket ju då för tiden var något alldeles extra för en flygbåt. Jag och maskinist X. hade tagit emot en på Varvet i Stockholm och skulle flyga den till Karlskrona. Vi skulle starta vid 10-tiden och beräknade vara nere i Karlskrona till lunch, så några smörgåsar hade vi inte tagit med oss. Som vanligt blev emellertid utlämningen försenad. Vid 4-tiden på e. m. kommo vi emellertid iväg och allt gick bra ända till strax syd om Bergkvara. Då sjönk plötsligt oljetrycket och så var det tvärstopp, motorn hade skurit. Vi gingo ned och landade. Sjön låg lugn och blank som en spegel. »Tror löjtnanten vi flyter?» var den första frågan. »Ja det bör vi nog göra, ty vi sitter ju i en båt,» svarade jag. Ja, så var det blott att se tiden an. Det var vid sextiden vi landat och vi drevo långsamt mot Bergkvara. Vid 8-tiden började vi bli hungriga, vi hade ju inte fått någon lunch och nödprovianten var då ett okänt begrepp. Inga cigaretter hade vi heller. Fram emot 10-tiden kommo vi överens om att dela upp tiden i vakter, så att en åtminstone kunde få sova något. Det var då jag kom ihåg en sak. »Herregud, maskinisten, jag har ju en flaska whisky i väskan», sade jag. Tog fram flaskan och räckte den till min förut lite tyste men nu strålande maskinist. Han satte flaskan till munnen och det kluckade gott, varefter det

blev min tur. Vi behövde det, ty det var kallt att sitta stilla och flyta på sjön. Vid fem-tiden på morgonen kom en flygbåt från Karlskrona och fick syn på oss. Den kunde inte gå ner bredvid oss, ty vi hade drivit in bland en del grund. Svensén var det visst som var spanare. Han signalerade och frågade om vi ville ha konjak, vilket vi dock tackade nej till. Vi hade ju då druckit ur halva flaskan med whisky. Vid sex-tiden kom en fågelskytt roende, som sedan meddelade lotsarna i Bergkvara. De kommo ut och drogo in oss. Vi fingo varmt kaffe och bjödo dem på kaffekask. Det var den enda bärjarlön de fingo och ingen annan ville de heller ha.

H. SUNDIN . . .

Forts. fr. sid. 5

gjort till sin uppgift att med importerade engelska flygplan och flygare ge svenska folket möjligheter att lära känna flygningens tjusning. Jämfört med våra »Fahrmän» och »Thulinare» var Faireykarrran som sagt imponerande. Den hade en 370 hkr Rolls-Royce motor och kunde ta' upp till sex pasagerare. 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 kolleger från arméflyget. Det var Malmslättsflygarna löjtnanterna v Segebaden, Klintberg och Lilliehök (förolyckad d 21/2 1923). Jag minns från detta besök särskilt hur v Segebaden imponerade på oss med sin konstflygning med en liten Phoenixjägare. Något sådant hade vi marinflygare icke tidigare sett någon svensk prestera. Men minst lika mycket imponerade v Segebaden som människa och kamrat. Han hade en sällsynt charm och det var en särskild feststämning över Frejas gunrum när han befann sig i kamratkretsen.

Vi hade följande år glädjen att på nytt hälsa honom som vår gäst på Freja vid ungefär samma tid. Han kom då i sällskap med löjtnanterna Sjöholm (förolyckad d 2/8 1921). O. Philipsson, Gärdin och Adilz på väg till flyglävingar i Norge. Det var samma stronga flygare och trevliga kamrat vi då återsåg men tyvärr för sista gången. Efter en glänsande insats av de svenska flygarna i de norska tävlingarna skulle v Segebaden som avslutning på flygveckan ge en uppvisning i konstflygning med sin Phoenixjägare. Under en roll bröts vingarna och hans stolta flygarbana var slut.

Men vi återvände till vinterflygskolan 1920. Snabbt gingo dagarna och våren började ge sig tillkänna. Den kom tidigt detta år — allt för 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.

Men dessa mina två första månader på Hägernäs var en lycklig tid. Jag hade icke bara fått lära känna flygningens tjusning. Jag hade också fått komma in i en krets av goda och glada marinflygkamrater, som älskade sitt yrke men glädjen desslikes. Många av dem äro borta, de flesta för alltid. Men kvar finnas minnena: goda och glada och vackra minnen.

EN VÅRSONDAG . . .

Forts. fr. sid. 7

norra stranden. Alltid upptäcks några ovanliga fågelarter och kameran arbetar. Från Kusta går sedan vägen genom härliga björkhagar mot Lingsbergs herrgård. Strax innan gården passeras en numera obetydlig bäck som en gång varit betydande, då Angarnssjön var en verklig sjö.

C:a 50 m söder bron finnas stenrester av den gamla bron där tvenne runstenar en gång prytt övergången. Här hade befolkningen för c:a 1000 år sedan byggt denna bro, i likhet med Jarlabankes omtalade bro i Täby. Den ena runstenen står kvar i närheten, den andre hittades 1909 och står på Lingsbergs gårdsplan. Inskrifterna säga följande. »Dan, Huskarl och Sven samt Holmfrid söner och moder läto resa denna sten till minne av Halfdan fader till Dan och hans bröder samt maka till Holmfrid». Fortsättningen följer på stenen vid gårdsplanen med »och Dan, Huskarl och Sven läto också resa en sten till minne av Ulvrik sin farfar. Han hade i England uppburit två gålder, Gud och Guds moder hjälpe deras själar, faderns och sonens».

Vi finna således att denna bygdens befolkning varit med om färder såväl i österled som västerled och att de härjat i främmande länder, säkerligen »räddat» hem skatter, trälarna m. m. Bönen »Milde Herre Gud bevare oss från nordmännens raseri» var nog fullt berättigad. Den hjälpte, ty det sista vikingatåget ägde rum 1018. Så har folket mer och mer vuxit fast vid hembygden och ägnat den sin hela kraft. Den har tagit i arv förfädrens styrka men »raseriet» har övergått i idoghet, gästvänlighet och godhet.

Cykeln rullar vidare visserligen ej längre i Angarns socken ty redan vid Hacksta gård åkte jag in i grannsocknen Wada men man har haft hela tiden en vid vy över Angarn. Val-lentuna skönjes och nu om tiden är framskriden tages taget hem men jag föredrager hellre stora landsvägen mot Stockholm, smältande dagens intryck.

Värdagen har varit givande. Angarn har visat sina rikedomar, skatter av forntida konst med vackert inristade draxlingor, djur, kors och runor, gamla byggnader, en fågelsjös underbara vårliv, växtvärldens färska grönska med färgrika blommor och så allra bäst, träffat en präktig och sund befolkning. Angarn har givit gästen en minnesrik dag, en dag, som man åter längtar efter att få göra om.

S-z-g.

SVANTE THUNÉR †

F 2:s kamratförening har sorg. Vid ett flyghaveri den 2 okt. 1945 stupade fanjunkare Svante Thunér på sin post, då han startade för att söka efter ett försvunnet flygplan. Fanjunkare Thunér var medlem av kamratföreningens styrelse, alltid lika god kamrat och som flygare ett föredöme för alla. Hans minne kommer sent att förblekna och stort är det tomrum han lämnar efter sig. Kamratföreningen hyllar hans minne och tackar honom för hans goda kamratskap under hans långa och förtjänstfulla flygarbana.

F 2:s SKYTTEVERKSAMHET

Flottiljens skytteförening hade en högtidsdag den 19 aug. ty då invigdes den stora skyttepaviljongen. Denna paviljong har tillkommit tack vare över 40 välvilliga donatorer, som ställt materiel till förfogande, skänkt kontanter o s v. På initiativ av major Andberg och sergeant Flodin sattes arbetet i gång 1943 och har delvis utförts av frivillig arbetskraft under sergeant Flodins ledning. Paviljongen består av en c:a 100 m² stor sal med öppen spis, ett stort kök med rymlig spis, ett rum som även tjänar som kapprum, ett mindre exrum och ett tvättrum med dusch. En vacker pellarloggia giver paviljongen ett ståtligt utseende. Paviljongen är försedd med värmeledning.

En stilfull armatur och ett praktfullt älg huvud pryder den stora salen. Däremot saknas möbler. Skytteföreningen hoppas dock att någon eller några av flottiljens vänner skänker dessa, då föreningen saknar erforderliga medel.

Denna paviljong får disponeras icke blott av F 2 personal utan även av föreningar och sammanslutningar, i första hand av traktens skytte- och idrottsföreningar och hemvärn.

Invigningsdagen inleddes med skyttetävlan, till vilken inbjudits 8 grannskytteföreningar och hemvärnsplutoner. Därefter förrättades prisutdelning av flottiljchefen överstelöjtnant Svenow, som även invigde paviljongen och framförde tack till donatorerna och till dem som offrat tid och arbete med paviljongen. Härvid utdelades föreningens guldmedalj till serg. Flodin och silvermedalj till flottiljens snickare herr Sebon, som tack för utomordentligt arbete. Samtliga 33 skyttepriser voro skänkta av enskilda och föreningar.

F 8 musikkår konserterade och skänkte alla en njutbar stund. Därefter samlades över 100 inbjudna till en enkel fältlunch i paviljongen, där alla syntes vara storbelättna med denna förmiddag. Serveringen ombesörjdes av Danderyds lottakår på ett synnerligen förtjänstfullt sätt.

I prislistan märktes följande F 2-skyttar: fänrik Kuylenstierna och kapten Schultzberg 98 p., instr.mak Wahlström och furir Strömbom 95 p., kapten Hellström 94 p., förv. Comstedt 93 p. och vapenmästare Carlsson 91 p. I lagtävlingen blev F 2 nr 3.

Denna för skytteföreningen så minnesrika och vackra morgon fortsattes med Flottiljens dag.

Först i höst har flottiljens samtliga förband kunnat återvända till Hägernäs efter en lång och krävande beredskaps-tjänstgöring. Alltsedan krigsutbrottet 1939 har förband ur F 2 legat på platser långt från Hägernäs. Nu då alla samlats, kunde skytteföreningen avhålla sin första årsprissskjutning samt mästerskapstävlan. Prisutdelningen ägde rum i samband med 6.-nov firandet framför minnesstenen. Först hölls



F 2:s ståtliga skyttepaviljong.

en andaktsstund av flottiljpastor Ferenius, därefter högtidstal av flottiljchefen, »Krigsmans erinran» för de nyinryckta och till slut prisutdelningen.

Prislistorna.

Klasserna 4 och 5.

1. Vpl 4131 Jansson 74 p., 2. Fänr. Kuylenstierna 71 p., 3. Instrm Wahlström 70 p., 4. Kapt. Schultzberg 69 p., 5. Löjt. Brämning 68 p., 6. Förv. Comstedt 64 p.

Klass 3.

1. Furir Ekekrantz 73 p., 2. Furir Engström 67 p., 3. Vpl 1910 Larsson 67 p., 4. Serg Alpgård 66 p., 5. Serg Lindahl 63 p., 6. Vam Carlsson 61 p.

Klass 2.

1. Vpl 4161 Karlsson 71 p., 2. Löjt Olausson 71 p.

Klass 1.

1. Fanj Ståhlfors 77 p., 2. Kadett Liljeberg 76 p., 3. Serg Tenggren 75 p., 4. Furir Jansson 73 p., 5. Vpl 3536 Nilsson 72 p., 6. Ing Danielsson 68 p., 7. Vpl 3991 Sundh 68 p., 8. Furir Lundberg 68 p.

Mästerskapstävlan.

1. Kapt Schultzberg 174 p., 2. Vam Carlsson 167 p., 3. Fu Ekekrantz 166 p., 4. Instr.mak Wahlström 164 p., 5. Fänr Kuylenstierna 151 p.

Flygvapentävlingen:

Under de 4 sista åren ha skyttetävlingar mellan flottiljerna ägt rum. All personal äger rätt att delta och omfattar skjutningar med gevär, pistol m/40, duellpistol och kulsprute-pistol. 1942—1944 erövrade F 2 lagpriset och tog den av F 3 uppsatta silverpokalen för alltid. Förvaltare Comstedt F 2 blev mästare 1944 genom en överlägsen seger.

I år deltog icke mindre än 563 skyttar. F 2 kom som lag på 4. plats. I sammanlagda resultat kom löjtnant Brämning på 3:dje plats, förv. Comstedt på 13:de och instr.mak Wahlström på 24:de plats.

S-y-g.

*

Alla förmågor, sångare, musiker, historieberättare, trollkarlar m m bedjas anmäla sig, så att de kan hjälpa till med underhållningen på vårfesten.

Föreningens adress är »Kungl. Roslagens Flygflottiljs Kamratförening», Viggbyholm. Dess postgiro är 28 82 18.

STADGAR

för

KUNGL. ROSLAGENS FLYGFLÖTTILJS KAMRATFÖRENING

Fastställda av årsmötet den 3 juni 1945

§ 1.

Ändamål.

Föreningens ändamål är att verka för vidmakthållande och utvecklande av samhörigheten mellan nuvarande och förutvarande anställda och värnpliktiga vid flottiljen, att vårda flottiljens traditioner samt befordra ett gott kamratskap och att i mån av tillgångar hjälpa behövande medlemmar m. m.

§ 2.

Medlemskap.

1. Medlemskap erhålles av envar, som genom anställning eller värnpliktstjänstgöring är eller varit knuten till flottiljen eller dess föregångare, och som erlagger stadgad årsavgift.

2. Om särskilda skäl föreligga, kan även annan person erhålla medlemskap efter förslag av styrelsen.

3. Till hedersledamot kan utses person, som gjort sig synnerligen förtjänt om föreningen och på utmärkt sätt främjat dess syften. Hedersledamot väljes av årsmötet på förslag av styrelsen.

4. Medlem kan av styrelsen uteslutas ur föreningen.

5. Medlem, som under två på varandra följande år oaktat anmaning, ej erlagt årsavgift, uteslutes ur föreningen.

6. Varje medlem erhåller gratis föreningens tidning, som utkommer minst 2 gånger om året.

§ 3.

Medlemsavgift.

1. Medlemsavgiftens storlek bestämmes av årsmötet och får ej överstiga kr. 2:—.

2. Styrelsen äger efter prövning i varje särskilt fall befria medlem från erläggande av årsavgift.

3. Hedersledamot erlagger ej årsavgift.

4. Ständig medlem kan den bliva, som en gång för alla erlagger en avgift av minst kr. 50:—.

§ 4.

Styrelse.

1. Föreningens angelägenheter handhas av en styrelse, bestående av ordförande och 18 ordinarie ledamöter jämte 5 suppleanter. Av styrelsen böra ordföranden och minst 5 ledamöter vara bosatta i Viggbyholm, Stockholm eller dess närhet.

2. Ordförande väljes av årsmötet; i övrigt konstituerar styrelsen sig själv och utser inom sig ett verkställande utskott på minst 5 ledamöter.

3. Styrelsen sammanträder på kallelse av ordförande, när denne anser så erforderligt eller om minst 5 av styrelsens ledamöter därom hemställa. Styrelsen är beslutför, då minst 6 ledamöter äro närvarande. Vid omröstning inom styrelsen gäller enkel majoritet. Vid lika röstetal äger ordförande utslagsröst utom vid val, då lotten skilje.

4. Föreningens firma tecknas av den eller de styrelseledamöter, som styrelsen utser inom sig på ett år i sänder.

5. Styrelsens samtliga ledamöter äro ansvariga för föreningens tillgångar och förvaltning.

§ 5.

Medlemsförvaltning och revision.

1. Kassören förvaltar föreningens medel. Kontanta till-

gångar utöver det belopp som erfordras för löpande utgifter, insätts å bankräkning, som styrelsen bestämmer.

2. Föreningens verksamhetsår sammanfaller med kalenderår.

3. Föreningens förvaltning och räkenskaper granskas av tvenne av årsmötet utsedda revisorer. På enahanda sätt utses 2 suppleanter. Revisorer äger rätt, att närhelst han därom gör framställning taga del av styrelsens förvaltning.

4. Styrelsens årsberättelse skall jämte räkenskaperna i komplett skick vara revisorerna tillhanda senast den 1 mars, varefter revisorerna ha att före den 1 påföljande april avlämna berättelse i anledning av revisionen med förslag angående ansvarsfrihet.

§ 6.

Sammanträde.

1. Årsmöte avhålls snarast möjligt efter verkställd revision, dock senast under juni månad. Kallelse till årsmötet sker genom tillkännagivande i föreningens tidning samt på annat sätt som styrelsen finner lämpligt.

2. Vid årsmötet skola följande ärenden förekomma:

1. Val av ordförande och sekreterare för årsmötesförhandlingarna.

2. Val av två personer att jämte ordföranden justera dagens protokoll.

3. Styrelsens berättelse över verksamheten under föregående verksamhetsår.

4. Revisionsberättelse.

5. Beslut angående ansvarsfrihet.

6. Bestämmande av årsavgiften.

7. Ärenden, som av styrelsen hänskjutas till årsmötet.

8. Frågor, väckta av enskild medlem på sätt dessa stadgar föreskriva.

9. Val av styrelse:

a) ordförande

b) övriga ledamöter

c) suppleanter.

10. Val av revisorer.

3. Enskild medlem, som önskar få ärende förelagt årsmötet, skall minst 15 dagar före mötet inlämna skriftligt förslag till styrelsen, som jämte eget yttrande framlägger detsamma.

4. Extra möte avhålls, då styrelsen så finner erforderligt eller revisorerna det påyrka, samt dessutom då minst 25 medlemmar därom hos styrelsens ordförande i god tid göra skriftlig framställning med angivande av ärenden, som önskas upptagna till behandling.

5. Beslut fattas med enkel majoritet utom i de fall, som omnämnas i §§ 7 och 8. Omröstning sker öppet, såvida ej sluten omröstning särskilt begäres. Vid lika röstetal äger ordföranden utslagsröst utom vid val, då lotten skilje.

§ 7.

Stadgeändring.

Beslut om ändring av dessa stadgar eller tillägg till detsamma erfordrar godkännande av årsmötet med minst två tredjedelars majoritet.

§ 8.

Upplösning av föreningen.

1. Beslut om föreningens upplösande skall för att vara giltigt hava fattats på två med minst två månaders mellanrum på varandra följande möten, varav ett årsmöte och vid vart och ett av dessa biträts av minst två tredjedelar av de röstande.

2. Vid sista sammanträdet skall beslut i fråga om disposition av föreningens tillgångar och tillhörigheter fattas.

Berättelse

över verksamheten inom Kungl. Roslagens Flygflottiljs Kamratförening under tiden 12 november 1944—31 maj 1945.

Styrelsen för Kungl. Roslagens Flygflottiljs Kamratförening har härmed äran avgiva följande berättelse över för- eningsverksamheten under tiden 12 november 1944—31 maj 1945.

Styrelsen har under denna period utgjorts av överste H. Enell, ordförande, direktör I. Bergengren, vice ordförande, fanj. H. Krona, sekreterare, verkställare C. O. F. Sandberg, kassör, samt herr Jonsson, kapten Ahrenberg, pastor Ferenius, fru E. Andersson, depåassistent Andersson, radiotelegrafist Boström, kapten Christell, herr Ekström, herr Löbel, bageriföreståndare Karlsson, redaktör Knutsson, musik- direktör Hintz, byggmästare Melin, furir Strand samt furir Runzell.

Med föreningens medlemmar har ett sammanträde hållits, nämligen den 12 november, då föreningen bildades.

Styrelsen har under här avsedd verksamhetstid haft två protokollförda sammanträden. Vid dessa ha de ärenden, som av årsmötet hänsköts till styrelsen, varit föremål för behand- ling. En mindre revidering av det till årsmötet utarbetade stadgeförslaget har företagits.

Styrelsens verkställande utskott har dessutom haft två protokollförda sammanträden, varvid uppdrag, som av sty- relsen ålagts verkställande utskottet, behandlats.

Till medlemmarnas förströelse anordnades efter årsmötes- förhandlingarna den 12 november, middag med åtföljande underhållning.

När föreningen startades, var medlemsantalet 650 st. Idag, den 31 maj 1945, är medlemsantalet 711 st. Medlemsstocken

har således ökat med 61 medlemmar. Medlemmar represen- tera alla kategorier av flottiljens personal.

Föreningens startkapital tillkom på så sätt, att fyra st styrelseledamöter å första styrelsesammanträdet anmälde sig som ständiga medlemmar och omedelbart erlade en ständig årsavgift å kr 50:— per person. I medlemsavgifter har in- flutit 1.467:25. Behållningen denna dag är 1.075:70.

För att söka förbättra kontakten mellan styrelse och medlemmar samt även medlemmarna emellan beslöts på årsmötet, att en tidning skulle utgivas. Årsmötet beslöt till- sätta en redaktionskommitté för att utreda tidningsfrågan. Hinderlöshetsbevis för tidningens utgivande har från Justi- tiedepartementet erhållits.

Sammanfattningsvis kan sägas, att föreningen haft en god start. Styrelsen framför dock som en önskan, att medlem- marna bland gamla och nya F 2:are agitera för anslutning till föreningen.

Till slut uttalar styrelsen sin förhoppning om fortsatt framgångsrikt föreningsarbete och framför sitt tack för visat förtroende under den verksamhetsperiod, som nu avslutats.

Viggbyholm den 31 maj 1945.

H. Enell

Malte Boström.

*

Kassören hemställer, att medlemmarna å inbetalnings- kortet för 1946 års avgift angiva den titel under vilken de vanligen motta sin post. Önskvärt är också att uppgift läm- nas å förnamn. Det har i många fall visat sig, att post blivit obeställbar p g a att ovanstående uppgifter saknats. Adressändring bör också meddelas snarast.

VIGGBYHOLMS

BRÄDGÅRD



Telefon

VIGGBYHOLM 138 o. 378

VIGGBYHOLMS

Trä-

INDUSTRIER

Telefon

VIGGBYHOLM 484

Jeep



söker *civil* tjänst



En jeep är otroligt användbar även i civilt arbete. Den är smidig och bekväm både för person- och lastbefordran, och den tar sig fram nästan var som helst. En jeep är kort sagt idealisk för skogsägare, jordbrukare, vägentreprenörer, gruvföretag m. fl.

A/B **INGVAR**

Bergengren

Jeepen är 4-sitsig, 6-växlad, 2-0. 4-hjulsdriven och har en lastförmåga på 900 kg.

BEGÄR DEMONSTRATION!

UTSTÄLLNING VASAGATAN 16 • KRONBERGSGATAN 12 • Tel. namnanrop "Ingvar Bergengrens"