

Episoder av Elwir Nilsson

1932 var ett olycksår för nästan hela världen. Den "store" finansmannen som då avslutade sin verksamhet på ett hotell i Paris gav upphov till en fullständig katastrof för hela den finansiella världen. Arbetslösen var hög och när jag avslutade min skolgång 1935 fanns nästan inget att välja på. Men jag hade lyckan med mig och fick anställning på en bil och mc verkstad i Malmö och just denna anställning gav mig tillfälle att för första gången besöka Bulltofta. En viktig detalj skulle överlämnas till en anställd där och jag fick uppdraget att ombesörja detta. Den allt överskuggande händelsen vid detta besök var att det tyska 4-motoriga Condor-flygplanet som startade och passerade på c:a 25 m höjd över mitt huvud. En helt chockartad upplevelse som brände sig fast i mitt minne. Året var 1938 och flygplan var inte en vardaglig företeelse vid denna tidpunkt. Kanske var det denna händelse som påverkade mina tankar att söka anställning vid Flygvapnet?

När jag sedan efter sex år återsåg Bulltofta var det en helt annan bild som rullades upp inför mina ögon. Trafikflygplanen fanns inte där. I stället rullade små ettriga jaktflygplan, typ J 20 och Rolf von Bahr's autogiro runt på fältet Utmed fältgränsen var rader av nödlandade 4-motoriga amerikanska bomb- flygplan parkerade.

Här skulle jag nu, efter en sejour på F 9, äntligen ha min dagliga gärning. De flesta andra signalisterna som tillhörde F 10 hade jag träffat förut på signalskolan i Västerås men de två civila telegrafisterna var nya bekantskaper. En bar namnet Nilsson liksom jag och den andre, vars namn var Amneus, en personlighet som var han drog fram satte sin prägel på omgivningen. Som gammal "Beckbyxa" hade han korsat dom stora haven många gånger som telegrafist. När flygvapnet anställde civila telegrafister under den snabba utbyggnad av FV som ägde rum i början av WW2, tog han chansen och gick iland för gott. Nilsson var en mera försynt man som också sett världens stora hamnstäder men då också tagit anställning vid flygvapnet och äntligen kunnat gå iland och förena sig med sin familj.

Min tjänst bestod i att ibland avlösa någon av dessa telegrafister på radiostationen samt att som instruktör i telegrafi utbilda och öva flygförare och signalpersonal av alla grader.

Jaha!! Så hade min heta önskan att "komma till F 10" gått i uppfyllelse. Härligt att återigen vara tillbaka söder om gränsen. Nu skulle jag under ett år tjänstgöra på F 10 och sedan ut i det civila igen. Det var min plan.

Men först blev det en tur till Sövdefältet med 3 div. för att delta i jakten på flygplan som kränkte våra gränser. Och det var många. Pingsten 1944 kommer nog många gamla F 10:are ihåg. Det var minst ett par hundra Flygande fästningar och Liberators som tog den säkra vägen över Skåne när dom skulle hem till England igen efter raider mot östra Tyskland och Polen. Ungefär 25 st av dem orkade bara till Bulltofta och landade där, guidade dit av våra tappra J 20-förare, till säkerheten (och internering).

Bombplansbesättningarna samlades upp i logement på bl a Floragatan med svenska underbefäl som logementschefer och bevakare. Efter dessa hektiska pingstdagar ställdes c:a 300 glada amerikanska pojkar upp på Floragatan i Malmö och marscherade under svenskt befäl till järnvägsstationen för vidare befordran till uppsamlingsläger i Dalarna. Detta var bara en "delleverans". Många andra människor som av olika skäl landat med sina flygplan på Bulltofta sändes ofta samma väg som dom ovan nämnda.

Ett annat uppdrag för mig var att tjänstgöra som signaluoff. Bristen på signalister var stor. Alla bombflygplan hade ju en signalist med i besättningen. Efter en skada på min hörsel under en vinterövning i Jämtland 1942 var jag ju markställd och kunde användas därefter. Vid den tiden fick vi tilldelat 2 st ER IIIB. De första radarstationer som F 10 tilldelats. En av dem placerades i Kåseberga och den andra vid Kullens fyr. Alltid en trevlig tur att åka dit med tvättbyte och andra förnödenheter och se hur mysigt dom hade det där. Smolken i bägaren var ju att ta sig fram och tillbaka med en gengasdriven bil. Det fungerade ju med ved i aggregatet men smutsigt och sotigt var det och fläkten i pannan fick ju inte stå still!

Plötsligt en dag kom det en order från Chefen, "Zacke". All personal terränglöping! Alla skulle ut i naturen, d v s utmed östra kanten av flygfältet. Från skrivbiträden till Översten själv skulle ut och rastas och så blev det. "Zacke" kontrollerade själv noggrant att alla kom i mål.

Vid ett tillfälle skulle ett tyskt jaktflygplan provflygas. Intresset var stort och alla intresserade som kunde närvara hade placerat sig vid 3 div:s hangar. En Focke-Wulff rullade fram till startpunkten och spänningen steg. Föraren ljt Lambert-Muller hade ju inte flugit detta flygplan förut men man hoppades att det skulle gå bra ändå. Lite försiktigt pådrag och sedan full gas. Lugnt och fridfullt steg FW 190 upp mot den något molniga Malmö-himmeln. Efter några avancerade manövrar blev det tid för landning. När ett par inflygningar ägt rum förstod vi att något tydliggen hade hänt och efter ännu någon lågflygning med optisk kontroll förbereddes en nödlandning. Stället ville inte ut! Den räddningstjänst som fanns på den tiden rullade fram och i en flack plane kom det stolta flygplanet in för sin kanske sista landning. Propellern tog mark först och virvlade upp lite jord men ögonblicket efter gled flygkroppen lugnt på gräset och stannade upp med en avskedsvinkning från ena vingen.

Föraren öppnade huven och signalerade att allt är ok. En lyckad nödlandning med landstället i infält läge. Räddningstjänsten behövde inte ingripa. Så var det hela över och lugnet spred sig hos åskådarna som sakta troppade av. Varför är händelser som denna alltid intressantare på bio? En tvist om att radiostationen skulle tilldelas en sax ställde mig i en dålig dager hos en styrman från Kungl flottan som tröttnat på vågskvalpet och flyttat över till Flygvapnet. Han hävdade bestämt att ingen sax skulle tilldelas medan jag som tfj. Signaluoff. begärde att tilldelning skulle ske! När diskussionens vågor gick höga på intendentens expedition kom Major Intendenten själv ut ur sitt rum och avgjorde att "Klart att dom skall ha en sax". En vred styrman hämtade en sax ur sina gömmor och lämnade den motvilligt till mig f v b till telegrafisten Amneus. Tursamt nog för mig uppstod inga ytterligare krav om tilldelning av materiel från denna avdelning under resten av min tf-tjänst. Ibland går det höga vågor även när det inte blåser.

En annan episod som inträffade var när jag tjänstgjorde som telegrafist på F 10 markradiostation. En lugn eftermiddag med lite trafik i det s k eterhavet. Plötsligt kom det ett anrop från en J 20-flygförare som meddelade att han befann sig norr om Ljungby på väg mot Malmö. Han mötte dåligt väder och avsåg att ändra sin färdplan och flyga ut mot västkusten och följa kustlinjen ner mot Malmö. Berörda instanser meddelades och därefter blev jag avlöst. Nästa morgon när jag kom ut till signalcentralen och fick jag order att klä om och följa med vpl ff Starkman i en B 5:a och leta efter fänrik som försvunnit med ett J 20-flygplan under gårdagskvällen! Den då fortsatta flygningen mot F10 längs kusten hade utmynnat i att den tänkta landningen på Bulltofta inte kunde genomföras p g a dåligt väder och beslut togs om att färden skulle gå vidare mot Rinkaby. Vädret på denna flygplats försämrade också och förhindrade landning. J 20-planet försvann och ingen visste var det fanns. Det var med en obehaglig känsla vi startade för att leta efter det havererade J 20-planet. Färden gick mot Simrishamn och i långa svep styrde Starkman B 5:an längre och längre ut till havs medan vi båda spanade ner i det klara vattnet för att finna något spår efter haveriplatsen. Öar av tång syntes tydligt och om det funnits spår av flygplanet hade vi sett detta. Plötsligt avbröts den lugna flygningen av en kraftig smäll, snarlik en explosion och flygplanet började skaka så kraftigt att instrumenten endast sekundkort kunde avläsas. Alla instrumentvisare på gula värden bådade inte gott. På min förfrågan "Vad hände och hur går det?" svarade Starkman "Jag vet inte men jag försöker hålla den (motorn) igång med lågt varv. När instrumenten ibland kunde avläsas såg jag att variometern indikerade svag stigning och när vi kom in över kusten var vi på c:a 1000 m höjd och det kändes lite lugnare. Till havs hade vi konstaterat att båda livbåtarna fanns hos mig i baksitsen dessutom inte en enda båt inom synhåll så när vi kom in över land var den värsta anspänningen över. Men här började en konversation som kanske kan tyckas lite underlig:

Starkman frågar: Tycker du att vi skall försöka att landa på Sövde (Krigsflygfält)

Svar: Hur går den? Kan du hålla den igång? (Kraftiga skakningar).

S: Ja, med detta varvet kan jag nog hålla höjden.

Jag: Jag har en väldigt viktig träff i Malmö ikväll.

S; Det har ju jag också.-- (paus)--Vi kör!

Det gjorde vi! Vi skakade oss långsamt fram till Bulltofta och en grundlig genomgång i ämnet "Vad gör jag om motorn stannar?" malde gång på gång i mina tankar. En begäran om att få landa direkt gjordes och det fick vi.

Hjulen på fpl hade knappt hunnit stanna förrän Kn Börge Hofvendahl på sin cykel kom och välkomnade oss med "Minsann, den motorn gick inte vackert"!
Detta hade ju duktige vpl ff Starkman och jag redan konstaterat så detta var ingen nyhet för oss men glädjen var ju stor att det inte blev värre.
Träffen jag hade i Malmö den kvällen har jag nu varit gift med i 66 år . Den var alltså viktig!
PS. Motorfelet var en brusten stötstång som manövrerar ventilerna. DS

Elwir20100325