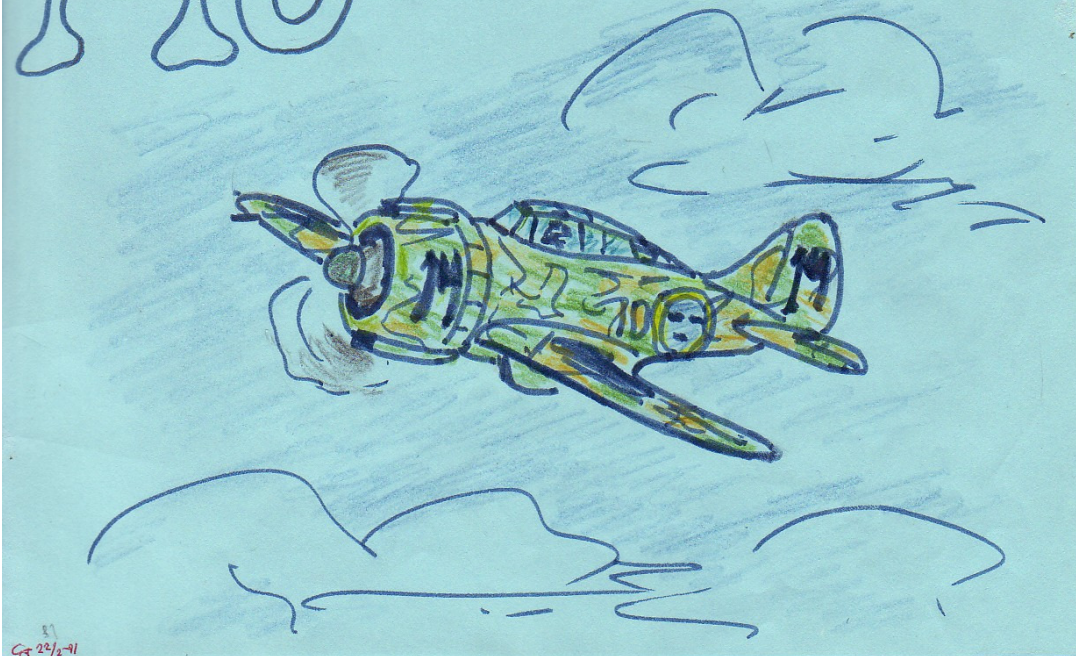


Jojje på
flyget 1944-45
och
F10 kamraterna



Gr 22/2-91

"FÖRORD TILL FÖRORDET"

Egentligen skulle föreliggande skrift kunna kallas *De sista Kaninerna på F10 i Malmö*. För så blev det.

Året var 1944 och det mesta hade sannolikt varit totalt uttraderat ur Georg Törnquists minne, om han inte av någon anledning tagit sig samman och noterat alla dagens händelser i en präktig tjock skrivbok som egentligen var en räknebok, och som kom att få ytterligare en lika tjock kollega.

För att bättre kunna smälta in i kamratskapet och dessutom få litet distans på handlingar och funderingar, har undertecknad klättrat ned från första personen bland de personliga pronomina till en tredjeplacering, och figurerar under sitt gamla smeknamn "Jojje".

På tal om smeknamn så erhöll kamraterna givetvis smeknamn, hur hade det annars sett ut. Smeknamnen kom i vissa fall att gränsa till mer eller mindre ekivoka öknamn. Unga militärens vokabulär har i alla tider varit diskutabel.

Sålunda har bruket av fula ord i framställningen pressats ned till ett minimum av förebilden. Att helt utesluta sådana hade varit ett brott mot den bistra verkligheten.

Skriften har aldrig varit ämnad för publicering, därför har alla personerna i stycket fått figurera med sina rätta namn. Detta senare egentligen utan betydelse eftersom en rundlig preskriberingstid om femtio år hunnit passera.

Mycket övrigt är också lämnat att önska beträffande de historiska sammandragen om *det tidiga flyget i Malmö*, om *Robert Svendsen, Linhamn och flyget* och *Bulltofta*.

Över huvud taget är de där inledande historiska avsnitten styvmoderligt behandlade och avsedda för personer med nollkunskaper i ämnet.

Naturligtvis har jag noggrant granskat de intressanta böckerna *Tionde Flygflottiljen på Bulltofta 1940 - 45* av Sven Stridsberg, och det vackra bokverket *Skånska Flygflottiljen 50 år*, där även samme Sven Stridsberg ingått i redaktionskommittén. Även så har jag nosat genom den intressanta boken *Bulltofta Flygstation 1923 - 1972* av Jan Waernberg. Dessa tre böcker har inte lämnat många frågor obesvarade.

Och dock - nog har var och en av alla dem som på ett eller annat sätt tjänstgjort på F10, helt

gratis fått en hel del minnesvärda erfarenheter. Kanske på gott och ont, men det onda har i allmänhet en märklig förmåga att blekna och till sist helt försvinna med åren. Alla vinklar ju t o m samma händelse efter eget tycke och smak, så nog kan synpunkterna flöda alltid. Det onda jag upplevde var mycket harmlöst, det framkommer i skriften.

I min framställning har jag försökt vara så neutral och objektiv som möjligt.

I boken om Bulltofta Flygplats får man t ex bland annat reda på att vår härlige överste Knut Zachrisson redan medverkat på Bulltofta under flygdagen den 7 september 1924 som ledare för fem st Drontar. Detta lär vara hans första kontakt med Bulltofta flygplats.

Men vad farao var nu en Dront för något, undrade jag och slog i mina papper.

En Dront var ursprungligen en klumpig, men vänlig och godtrogen fågel som till råga på allt hade mist sin flygförmåga på grund av ett bekvämt och avstressande liv direkt på moder jord.

Fågeln var omkring en meter lång och levde på en grannö till Madagaskar. Den blev ett lätt byte för hungriga sjömän som nackade dem och lade dem i grytorna tills de tog helt slut. Året var så tidigt som omkring 1680.

Dopförrättaren av namnet Dront var en herre vid namn Carl-Gustaf "Gösta" von Porat (1886-1972) och föremålet för - ja, här kan man tala om ett verkligt öknamn, var ett jaktplan av Phönixwerkes i Österrike fabrikat.

Phönix uppträdde i Sverige i begynnelsen som jaktflygplan i olika modeller, senare "degraderad" till spaningsflygplan, var i tjänst till 1935. Den första "Dronten" hade inhandlats av Thulin under sommarn 1923. Den lär ha haft goda flyg-egenskaper trots sitt bulliga utseende och lilla konstiga fena.

Även här hemma i Sverige snickrade man ihop en hel del sådana här apparater på licens och satte i motorer efter tycke och smak, liksom man gör med bilar nu för tiden. Det kan inte tusan hålla reda på alla modeller och modifieringar, se bara på vår egen Draken.

Om Gösta von Porat finns det naturligtvis mycket mera att säga, en hel del har han sagt själv i sin bok "Flyget blev mitt liv".

Det är intressant det här med flyghistoria. Det var naturligtvis FLYG- och MOTORHISTORIA

som Jojje och hans gelikar skulle studerat om kvällarna där i lektionssalen i F10s Skolhus på Barkåkra då befälskolan flyttat upp år 1945, för att grabbarna skulle ha något att ta sig till om kvällarna och inte ställa till med sattyg.

På flygdagen den 5 september 1926 dök åter Knut Zachrisson ned på Bulltofta, nu som kapten och ledare för sex stycken Nieuport-jaktplan.

Om inte precis en hösäck så kanske just en Dront kunde stämma in på nr 37 Georg Törnquists rörelseförmåga, då i spelöppningen den 1 november 1944.

Redan de gamla romarna menade att man inte skulle springa om man kunde gå, och vidare att man inte skulle gå om man kunde sitta, och inte sitta om man kunde ligga.

Furirerna som Jojje & Co konfronterades med på F10 var ärrade trupputbildare, och gav blanka fn i de gamla romarna och arbetade effektivt bort det sista fettet ur pojkarnas redan ganska taniga extremiteter och lyckades dessutom bygga upp något som skulle kunna liknas vid muskler.

Tiden på Skånska Flygflottiljen F10 i Malmö är en erfarenhet som jag, och kanske många med mig, inte skulle vilja vara utan. Detta angenäma, mänskliga provisorium. Naturligtvis kunde man vara glad att man slapp administrera provisoriet, men för oss gräsrötter som gillade omväxling och oförutsedda händelser var det fascinerande. Ingen tycktes veta vad som skulle hända nästa timma.

Därför blev det överkorrekta Barkåkra något av en chock med sina höga stängsel, sitt mörker och sin tystnad. Det enda som piffade upp tillvaron var det dyiga flygfältet och några strömavbrott.

Här damp inte ned några amerikanska bomb-flygplan, inga tyska flygplan, här behövde man inte yra runt till olika lektionssalar, nu var kriget slut och därmed de oförutsedda äventyren.

Sedan inträffade dessutom händelser som kom att få konsekvenser för hela min framtid. Handlade jag rätt eller fel, det får man aldrig klarhet i, men nog tycker jag det har gått bra.

De sista "KANINERNA" på F10 i MALMÖ

FÖRORD och litet om bakgrunden

Föreliggande skrift är åstadkommen av en av dem som legat i elfte timmen vid F10 under Malmö-tiden, från den 1 november 1944 till den 10 oktober 1945, då han for med i bagaget till Barkåkra vid Skålderviken.

Personen som hållit i pennan heter Georg och personen allt rör sig omkring är den unge volontären, eller "kaninen" Jojje - ity dessa unga hållningslösa individer kallades så.

Egentligen rör det sig om samma person, men ändå inte. Pojken av 1944 års modell och den äldre herrn av modell tjugohundra, är visserligen av samma märke, men skiljer sig ganska mycket i utförande. Ungdomens spontanitet och gamänganda har falnat, på gott och ont. Fasaden har flagnat.

Tiden har tickat iväg, över 65 år har förflutit sedan den dagen, den förste november då Jojje och hans kumpaner sågs för första gången, och 70 år har gått sedan F10 dök upp på Malmö flygplats, Bulltofta.

Anteckningarna blir givetvis mycket personligt färgade, men det mesta som hänt Jojje här på F10, har säkert hänt andra unga pojkar också vid denna tid, som blivit försatta, eller försatt sig själv i sam-ma situation.

Den här Jojje det handlar om, var född mitt i Malmö den 29 november 1925. Efter första besöket ute på Bulltofta, dittransporterad på faderns cykel i slutet av 1920-talet, var och förblev han mycket flygintresserad. Lekarna blev i fortsättningen flyg- eller bilorienterade. Vissa gossar lekte faktiskt fortfarande häst vid denna tid.

Det var en minnesvärd dag för den unge Jojje på gården till Frans Henriksgatan 6, då det stora luft-skeppet "Graf Zeppelin" kom majestätiskt glidande och lugnt brummande snett över den lilla gården. Han stirrade på det underbara undret ända tills byggnaderna runt gården tog bort synen.

Men det hade redan varit den 19 september år 1912 som Malmö haft besök av en dylik tingest i de högre regionerna för första gången. "Hansa" hette den stora silverglänsande "cigarren" den gången.

Nyrops

Familjens bekant Einar Nyrop hade redan i 1930-talets begynnelse dragit iväg med Jojjes familj ut till en flygdag på Bulltoftafältet. De kom in från Industrigatan över de gröna fälten tillhörande Östra Kyrkogården, just vid bronsålderskullen, och redan där fick Jojje syn på flera flygplan som cirklade över Bulltoftafältet. Han såg genast att det var "dubbeldäckare" som var i farten.

Farbror Einar var eld och lågor. Han förklarade allt om flygplanen. Frågan var om han någonsin skulle komma att fara med i något flygplan själv.

Men hans broder hade. Det var ju så, att Einar var yngre broder till en man som hette Hjalmar, Hjalmar Nyrop, och denne hade faktiskt varit en av de svenska flygpionjärerna.

Vid denna tid, då förra seklet var ungt, var han bosatt i Landskrona och hade dessförinnan bl a ett äventyrligt förflutet som tävlingsbilist.

Han lär ha sammanstrålat med den legendariske flygpionjären Louis Blériot vid ett av besöken på Bil- och Flygutställningen under december år 1908 på Grand Palais i Paris.

För att göra en lång historia kort, detta resulterade i ett flygplansbygge, i stort sett en kopia av Blériots "Blériot XI" som var prototyp till hans "kanal-maskin", den apparat som han skulle komma att korsa och krossa Engelska kanalen med den 25 juli 1909.

Hjalmar Nyrops kärra kom att kallas "Gräshoppa" eftersom att den i stort sett uppförde sig som en sådan.

Det var jox med motorstyrkan, den lilla motorn fick slita och dra mer en den tålde, den blev röd och lade av.

Jag har hört män, visa inom aviatikteorierna häv-da, att har man bara en tillräckligt stark motor, så kan man flyga med en logedörr, egentligen bevisat av Northrop Corp.

Hjalmar ordnade en något starkare motor och Gräshoppa kom att flyga, men inte tillräckligt bra, men det här flygplanet blev dock det första svensk-byggda flygplanet som gick att flyga med, vad man vet, får försiktigt tilläggas.

Hjalmar Nyrop har sin egen dramatiska historia - figurerar i Flyghistorisk Revy av april 1980 - men detta får klippas av med att han dog den 29 september 1915 i sitt hem i Malmö, sannolikt efter sviterna av ett fall med sitt plan från omkring 50 meters höjd under en av flygningarna för certifikat den 4 maj 1911.

Einar Nyrop tog i alla händelser vara på broderns gamla flygplansritningar. Var de blev av sedan Einar lämnat det jordiska den 8

november 1971, står skrivet i stjärnorna.

Bulltofta i centrum

En vacker afton omkring 1933-34, sedan mörkret fallit på, stod far och son vid skranket mellan hangar I och II ute på Bulltofta och inväntade den märkliga "jätterockan" Junkers G 38 som kom su-sande över taken och tog mark mitt på det, tyckte Jojje, oändligt stora fältet.

Flodljusen flödade över fältet och Hindenburg rullade själv in i hangar II på något vis, om det nu satt elmotorer i landningshjulen, eller om föraren chansade på massans rörelseenergi.

Naturligtvis var far och son ute och besökte fruk-ten av Fokker F.XXII -maskinen "Lapplands" nes-liga startmiss ute på Kirseberg den 8 juni 1936. Här låg det fina planet som en jättefågel som ruvade på ägg, med stjärten rakt upp i luften.

Det var bara tur att inte F10 blivande matsal i Malviabyggnaden fick på skam, den låg ganska illa till.

För de som törstar efter flyghistoria finns tre utmärkta publikationer om Bulltofta, ABA, SAS och F10, Kungliga Skånska Flygflottiljen.:

Bulltofta Flygstation

En berättelse om flygets historia i Malmö 1923-1972. Jan Waernberg

*Tionde Flygflottiljen på Bulltofta 1940-1945
Sven Stridsberg*

*Skånska Flygflottiljen 50 år 1940-1990.
Utgivare: Skånska Flygflottiljen.*

Ett medlemskap i F10 Kamratförening är ett måste för gamla och unga F10-medarbetare, medlemsavgift för närvarande , år 2009, 100:- per år.

Postgiro 648 51 - 9.

Händelser runt ämnet flyg

Jojje och hans kamrat Folke var båda mycket flygintresserade och byggde modellflygplan i skala, Folke hade bildat en modellflygklubb som hette "Cleveland", "MKC", och sedermera övergått i KSAK:s Modellflygsektion, som höll till i ett av Ellstorpshusens källare, med ingång invid den byggnad där det fanns en flygtidningsredaktion, där redaktören, den i flygkretsar välkände fanjunkare Bjurhovd, satt vid det öppna fönstret och skrek i telefon så det ekade mellan husen.

De båda pojkarna var mäktiga imponerade av att man satt upp ett helt stort, fullskaligt J8, Gloster Gladiator-flygplan på en sockel, i litet snedaktigt flykt på något vis, som ett blickfång uppe på Stortorget i Malmö.

Planet syntes ända från köpenhamnsbåtarna, och de litet justerade resenärerna som snubblade fram över landgången undrade säkert hur f-n någon kun-nat försöka nödlanda mitt i stan, vissa personer kanske med Lapplandsepisoden i färskt minne.

Det hade således blivit "Flygvapnets dag", man skrev den 31 maj 1942. Det kom 25 000 besökande ut till Bulltofta, bland dem Folke och Jojje.

Det blev stor flyguppvisning och F10 hade tre divisioner J8 i luften, dessutom visade en division J9 upp sig, tillhörande F8 som låg och höll övningar i Skåne.

32 flygplan paraderade samtidigt i den militära finalen, det var pampigt, och Folke och Jojje hade även mycket att se och begrunda av allt i flygväg som visades på marken.

Programmet omfattade flera områden av flyg än de rent militära, vilket dock intresserade mest, dels därför att det var så aktuellt, och dels att de högt och tydligt kunde avisera sin närvaro.

Detta var F10 första flygdag, och propagandavärdet var av allt att döma mycket gott.

Tre kamrater

Det blev, bland många andra, tre kamrater från Malmö som sökte sig till F10 under 1944:

Jörgen Wahlborg, som tillsammans med Jojje gick på Malmö Tekniska skola i området Bil- & Flyg-teknik, och hade förste flygingenjören Sigurd Åkerlind på F10 som lärare i motorteknik, samt Folke Olausson-Mirow som ville bli signalist.

Jörgen och Jojje hade varit med skolan på bion Rio på Södra Förstadsgatan och åhört en värnings-propagandaföreläsning. Den vita duken var ersatt av en panel med rekryteringsofficerare från F10 som lovade något i stil med guld och gröna skogar åt dem som värvade sig.

Jojje hade inte en tanke på att bli militär, det vackra talet var som att slå vatten på en gås. Vad som rörde sig i Jörgens huvud var obekant. Men så mycket hade det rört om, att han med den borne försäljarens övertalningsförmåga lyckades få Jojje med upp till ingenjören Åkerlinds fyra, femrums-lya på Föreningsgatan, och prata flyg och framtid

Någon mekanikertjänst som civilbefattning existerade inte på F10, förklarade han vänligt, utan han rekommenderade gossarna att söka in på F10 som volontärer. Hade flottiljchefen Zackrisson hört samtalet hade han spunnit som en katt.

Sagt och gjort, pojkarna sökte till Tionde Flygflottiljen F10 på Bulltofta i Malmö, och skulle först kännas ett tag på pulsen under någon veckas provtjänstgöring runt skiftet juni - juli månader.

Någon Bullfest skulle det då inte komma att bli, det hade Jojjes kusin förklarat, som själv hade provat på en sådan här grej uppe på F5, och sett till att komma därifrån fortare än kvickt. Att han sedan hamnade i Jönköping, i pansaret, som signalist och placerades synnerligen djupfryst, månadsvis i djup snö, i tält uppe i Värmland är en annan historia.

Litet lågmält kom det fram, att Jörgen, som varit med i Sjövarnarskåren ute i Limhamn under många år och stigit i graderna, stod mer eller mindre med ena foten i svenska marinen, och till varje pris ville undvika detta med hav och stormar och sjögång, i viss mån förklarande hans raka linje mot målet, mek vid F10.

Flygflottiljen i Malmö hade blivit provisoriskt etablerad på Bulltofta i slutet av år 1940, under oktober månad. Folke och Jojje hade under sina cykelturer sett hur man börjat bygga trähus härute på Staffanstorpsvägen, som med tiden blev Vattenverksvägen. De hade givetvis inte den ringaste aning om vad ödet hade i beredskap åt dem.

Sedan F10-flottiljen blivit etablerad i staden började det dyka upp herrar i flygets blåa uniformer litet här och var. Speciellt vid dansbanorna gav uniformerna flera pluspoäng, till de civila herrarnas stora förtrytelse.

De flyguniformerade kom litet avundsjukt att kallas "hangarsopare". De av "flygarna" med gula vinklar på ärmarna förklarades med, att det var dessa som sopade i hörnen.

Dock räknade nog flickorna med, att herrarna i flygets uniform ingalunda var kronvrak.

Folke och Jojje tog ut till Sjölundan vid Lommabukten för att se - och höra - då F10 övade målskjutning från sina anfallande flygplan. Det var då fortfarande J8 som var i farten.

Precis över de båda pojkarna brassade man av, så de blixtnabbt rent instinktivt höll på att kasta sig raklänga på marken..

Målen fanns på flottar ute i vattnet, det var svårt för dem att avgöra om det blev träff på så långt håll.

Då Jojje satt hemma vid sin frukost i vardagsrum-met på Löjtnantsgatan vid tekniska skolan, i begynnelsen av 1940-talet, bl a under de särdeles hårda vintrarna, hörde han tydligt när beredskapspersonalen ute på F10-flottiljen varmkörde sina J8 och senare J20-maskiner, tre km bort.

De allierades flygplan brummade allt som oftast ovan Malmö mitt i natten. Då rusade Jojje upp ur sin säng och såg strålkastarnas skarpa ljus-pelare spela över himmeln. Luftvärnsbatterierna var placerade runt hela Malmö.

Ibland kunde ljuskäglorna fånga upp några flygplan högt uppe mot natthimmeln, men oftast hade planen skydd av moln. Luftvärnet smattrade på med sina pjäser i olika tonarter och skotffrekvenser. Splitter kunde falla ned litet varstans, och civil-befolkningen råddes att söka skydd i någon port eller trappuppgång om man vistades ute.

Folke och Jojje hade själva fått praktisera detta på Kungsgatan strax vid Värnhem, då de var på hem-färd på sina cyklar från flygklubben en sen kväll.

Det var inte ovanligt att proceduren upprepades flera gånger under samma natt.

Luftvärnsservicen mottog radiomeddelande från planens signalister, där det sades att, -Det var fasiken vad ni träffar dåligt. Det kortfattade retur-meddelandet lät, - Det vet vi.

Detta lät ju ganska troligt, men var av allt att döma en bra skröna. Liksom då Jojjes moder kom uppfa-rande från köttaffären i medio av år 1940 med andan i halsen, - Nu ligger tysken utanför hamnen o. dom kommer när som helst! De sa de' nere i affären!

Jojje visste inte vad han skulle tro, och befarade det värsta, men fadern sa lugnt, -Lugna ner dej, det händer ingenting här, kriget kommer inte hit.

Längs södra kanalkanterna hade man byggt skyttevärn, kastat upp jord och byggt på med sandsäckar, satt upp små brädlappar med diverse trevliga namn, t ex "Pensionat Paradiset", "Grand Hotel" och vid alla broar fanns stora betongtanks-hinder som kunde rullas ut på en räls, eventuellt skulle man även spränga broarna, båtar låg till reds att sänkas ute i hamninloppet, så bevisligen fanns det personer som var lika oroliga för kriget som Jojjes moder. Jojjes fader och Neville Chamberlain hade kunnat ta

varandra i hand.

Lyckligtvis blev vi förskonade från invasion, men allt hade hängt på en skör tråd. Folke och Jojje hade sett hur man placerat ut skrymmande föremål på det stora Bulltoftafältet, bl a mängder med tomma olje- och bensinfat, gamla kärror och vagnar och allt vad man kommit över som kunde ställa till det för en presumtiv invasionsstyrka.

Folke och Jojje hade gått runt i Slottsparken vid det gamla museet, som senare blev bibliotek, på Regementsgatan, här var full rulle med inkallat beredskapsfolk. Det vimlade med små hästanspända trossvagnar, hästar, militärtält och kokvagnar som det rök om, och vitrockade bassar rörde om i med stora slevar.

Längre ute på Regementsgatan låg Husarkasernen och kände sig åsidosatt.

Detta timade sig på höstkanten 1939, då hela spektaklet kommit igång.

Militärfolket var utrustade med allt vad som tänkas kan i grå, historiska militärkläder, vissa bar

t ex trekantiga huvudbonader i stil med dem Karl XII karoliner var utrustade med.

Det gamla museet blev Skånska luftvärnskårens första boning 1939 till 1943.

I mars 1943 for Jojjes kusin till Värmland och skogade och blev till att börja med av med allt skinn inne i händerna. Resultatet av all skogning blev alla dessa staplar med ved på alla gårdar med

s k centralvärme, skolgårdar och sjukhusområden. Gården till tekniska skolan där Jojje gick var belamrad med sådana här, ordentligt travade vedstaplar.

Folke och Jojje cyklade några kvällar ned och stod ett tag vid luftvärnsposteringsen vid Ribersborgs badstrand, vid den nordöstliga delen och spanade ut över Öresunds mörka vatten. Det samlades alltid en liten skara personer här, som stod tysta och tankfulla och såg mot Köpenhamn. Herrarna sög på sina pipor, stoppade med Riksshag eller något annat otyg och tänkte på den flydda tiden ombord på Köpenhamnsbåtarna med fleskesteg och riktig öl och

så naturligtvis ”en lille en” och billiga rökverk.

Den annars så upplysta horisonten var bekmörk och dyster, påminnande om ockupationen och krigstillståndet i vårt grannland.

Man tänkte sannolikt också på alla dem som

kommit här över vattnet i olika flytetyg med livet som insats, för att rädda sig undan Hitlers koncentrationsläger. Vad som inte stod klart i det tidiga skedet, var detta med gaskamrarna, det måste vara en skröna, det kunde inte vara sant, resonerade man.

Vid Sibbarps badstrand finns monumentet som minner om flyktingströmmen. Vid Ribersborg, just där posteringsen fanns har man satt upp en minnessten.

Civildförsvaret

Då Jojje arbetade i järnaffären på Triangeln, precis på den plats där det senare blev rest det stora glashotellet, blev det bråda dagar då det blev proklamerat att alla husägare skulle förse sina källare med skyddsrum.

Utrymningsnämnden flyttade för övrigt in i våningen ovan järnhandels kontor. I alla trappuppgångar sattes upp tavlor med områdets utrymningsplan.

Källartaken förstärktes med kraftiga stockar som hölls uppe av andra lika kraftiga stockar som stöttor. Källarfönsterna murades igen, utom vissa som försågs med luckor som var gastäta.

Till att börja med lavade man upp stora tunga sandsäckar över källarfönsterna.

De bastanta dubbla ståldörrarna med gassluss emellan som byggdes in, var också gastäta, och handdrivna luftaggregat installerades med tillloppsrör och filter och evakueringsventiler. Och husvärdarna slet sitt hår och attesterade räkningar och klagade och jämrade sig.

Därför var bara allt luftskyddsgrej från Jojjes järnhandel småpotatis i kostnadsjämförelse. Brandskyddssatserna de levererade bestod av två 12 l. spannar för vatten, en 15 l. spann för sand, det enda som kunde tänkas bita på de glödande brandbomberna, en komplett handspruta som kunde stickas ned i vattenspannarna, en korp - en stor, tung hacka - för att kunna komma åt trossbotten på vindarna, en tygsvabb som skulle blötas i vatten för att släcka gnistor och mindre eldhärdar, samt en skyffel som man skulle använda att ösa upp sand på golvet med, och sedan peta upp brandbomben på sanden, varpå man skulle begrava den med ännu mera sand, så att den kvävdes. Så var det sagt. Inga problem.

De här brandskyddssatserna placerades högst upp i sådana trappuppgångar som även ledde till vindar.

För att kunna klara av allt detta och även ta hand om sjuka och sårade, ställde man till med kurser i skolor och på brandstationer. Och kvinnor och överåriga män togs ut till de lokala

brandskydden. De yngre herrarna låg redan inne, räknade man med, och ingenting i Malmö var sig likt längre.

Förmodligen och ganska säkert genomgick alla svenska städer en motsvarande process, hade det smått hade ingen gått säker..

Alla hushåll måste skaffa mörkläggningsrullgar-diner eller masonitflak som passade in i fönster-smygarna. Man övade totalmörkläggnings ett par gånger och cykellyktorna måste förses med en huva med en springa med en liten söt skärm. Likaså måste det fåtal av bilar som rullade på gatorna vara beredda på att snöra fast en likadan huva på sina lampor med ljusspringa och skärm enligt Svensk Författningssamling nummer så och så.

För det mesta tog man allt från en ganska humo-ristisk sida, men allvaret låg bakom och gnagde. Ingen skulle väl någonsin glömma bilderna man sett i dagspressen eller på biografernas journalfilmer om katastroferna i Europas städer, med det härjade London som första offer.

Kristidsnämnden hade full sysselsättning. Ranso-neringskort blev vardagsvara och ställde till det för alla, inte minst för livsmedelshandlarna. Det blev till slut strängt taget kort på allt, t o m kläder. Men alla fick sin beskärda del av kakan. Så hade det inte varit under första världskriget. Som väl var kunde man luta sig på den erfarenheten.

Livsmedelsbristen drog med sig en viss svartabörshandel, där man direkt avrådde att handla svart, okontrollerat kött.

Utrymningscentralen hade ett antal garagerade pri-vatbilar till sitt förfogande om det skulle bli kris. Alla övriga bilar som inte hade tillstånd att köra med gengas, stod uppallade med hjulen borta. Däcken var rekvirerade.

Så ock Jörgens faders bil - en stor Nash med dubbla tändstift till varje cylinder, precis som på flygmotorerna - i garaget under hemmet på Banérs-gatan.

Jojje var under sin skoltid engagerad att hjälpa till att hålla Utrymningscentralens rekvirerade bilar i körbart skick, och fick en liten inblick i vilken fantasi bilkonstruktörerna hade att placera start-knapparna.

Omkring år 1944

I sluttampen av Jojjes skoltid på tekniskan var den stora Normandie-invasionen genomliden och

slut-ronden pågick som bäst i dragkampen mellan å ena sidan ryssarna och å den andra de allierade engel-ska och amerikanska styrkorna.

Vid ett tillfälle stod Jojje ute på tekniska skolans gård just som ett stort Consolidated B-24 Liberator-bombplan lågsniffade över taken på skolbyggnaderna. Minst en av motorerna hade lagt av, propellern var flöjlad, planets bombluckor var öppna och bomblasten fälld någonstans över ett fiende-territorium.

Jojje såg klart och tydligt de två besättningsmedlemmarna som stod där inne i det tomma bomb-rummet. Hur de höll sig kvar var obegripligt. Han kunde se deras ansikten och vinkade åt dem med bäge armarna. De skrattade och vinkade tillbaka.

Hela denna händelse varade endast några sekunder, men ristades in i Jojjes hjärna för att stanna där.

En annan sådan oförglömlig upplevelse, även den i krigets slutskede, blev då de båda kamraterna Folke och Jojje cyklat ut till Bulltofta som de brukade, och stod och spanade över fältet genom det höga staketet, ungefär där hangar I stått, innan man flyttat ut denna till F10 område.

Jojje och hans faders åskådarskrank var borta sedan länge. En stor skylt på det höga stängslet förkunnade att det var strängeligen förbjudet att fotografera här utan tillstånd.

Just då kom ett Boeing B-17 Fortress bombplan inflygande från Beijersparkshället och tog mark en bit in på fältet.

Antagligen var föraren rädd att fältet var för kort, eller så var hjulens bromsfunktioner utslagna, i alla händelser satte han igång att fälla in landnings-ställen så propellerna fräste runt i fältets mylla ett tag innan de stannade.

Troligtvis hade han kuperat motorerna samtidigt med att han manövrerat hjulens infällnings-mekanism.

Därute på fältet låg nu i varje fall det stora bomb-planet på magen och såg litet vilsekommet ut. Allt var dock frid och fröjd, ingen brand utbröt.

Bilderna av F10:s J20-plan ledsagande bl a dessa stora Boeing B-17 maskiner upplevde Jojje själv några gånger med egna ögon.

Jörgen glömde aldrig den stora smällen. Han kom till skolan. och hade knappt kommit innanför dör-ren, ögonen strålade, han sken som en sol, och utropade högt: "En sån' jävla smäll i natt!"

Förklaringen var att ett engelskt bombflygplan hade behövt göra av med sin återstående bomblast, och fällt två bomber som hamnat i Slottsparken i Malmö.

Resultatet blev två mycket feta smällar som kom att skaka Jörgens fönsterrutor och alla glasen i skåpen, han bodde ju på Banérgatan och hade där-med fritt fram hela vägen bort till explosionernas centrum, 150 meter bort.

Hålen visade sig vara stora och välformade, men det var långt ifrån några av de större bomberna som drattat ned, men hade säkert åstadkommit stor förödelse och svåra tragedier om de kommit ett par hundra meter närmare bebyggelsen.

Det var för övrigt här hemma hos Jörgen som Jojje för första gången fick lyssna till Glenn Miller och hans "In the Mood" som han tyckte var så fin, liksom "Moonlight Serenad" på baksidan av skivan. Familjen ägde en sådan där stor radiogrammofon med skivväxlare som Jojjes danslärare haft.

Glenn Miller var ju ett stort namn vid denna tid och stod sig väldigt länge, därför blev det stora rubriker då han försvann med sitt flygplan i Engel-ska kanalen den 16 december 1944 på väg till Frankrike.

Efter många undersökningar och spekulationer kom man fram till misstanken att det var något engelskt plan som avyttrat överbliven bomblast för att soppan skulle räcka hem och fått in denna olyck-liga träff.

Således ett parallellfall till Jörgens Slottsparks-bomber.

En för tiden aktuell film var Ingrid Bergman och Humphrey Bogart-filmen Casablanca som Jörgen blöd Jojje att se på lille julafton 1943 då Jörgen, förstås litet bakvänt, firade sin födelsedag.

Man minns melodin "As Time Goes By" från filmen, om inte annat.

Grabbarna på F10 lyssnade ofta på amerikanarnas Köln-sändare på sina förhyrda radioapparater under 1945, då kriget vänt ordentligt.

Ulla Billquist och hennes "Någonstans i Sverige" hade Jojje hört till leda genom väggen från gran-nens grammofon.

Dagböckerna

Litet unikt blev det att Jojje tog sig samman och noterade alla dagshändelserna hela tiden han var anställd på Skånska Flygflottiljen, de hamnade i

en mycket tjock räknebok, som inte räckte till utan måste utökas med en lika korpulent broder.

Hade inte dagboksskriveriet kommit igång, hade strängt taget intet av det följande kommit på pränt. Dock är provtjänstgöringstiden undantagen note-ringarna, och därför litet styvmoderligt behandlad.

Kanhända insåg Jojje redan under denna tid, att dagsnoteringar var av nöden i fortsättningen, för att bevara alla märkliga händelser och lustiga upptåg.

Inte hade väl Jojje kunnat ana att detta år skulle komma att bli så händelserikt för såväl Jojje och hans kamrater, som för hela Sverige, Europa, och hela världen också, för den delen.

Det föregående har väl gett en liten inblick i vad som rört sig runt de tre kamraterna före deras F10-tid, om hur livet speciellt i staden Malmö gestaltade sig medan Skånska Flygflottiljen F10 fanns i staden mellan 1940 och 45, och kriget rasade utanför våra gränser och medförde en ständig vaksamhet och beredskap och ingen visste vad som komma kunde.