



Rätt och slätt: MINNEN

Lt Bengt Gunnarsson kommer i ett par nummer av AKTUELLT F 10 att återge minnen från tiden på F 10.

Här följer första delen

Så här några veckor innan man går in i ett nytt skede av sitt liv och då som pensionär, tänker man onekligen tillbaka på vad som varit och vad man i framtiden kommer att sakna av sin föregående verksamhet. En mängd av personer, händelser, positiva och negativa upplevelser passerar revy inombords.

För min egen skull och måhända även för andra, vill jag härmed försöka skriftligen återge något av min verksamhet inom F 10 de senaste 40 åren, plus sådana upplevelser som stannat kvar i minnet.

Andra världskriget slutade i maj 1945. Även jag hade slutat min "fight" med lärarna vid Högre allmänna läroverket i Eslöv och nu väntade freden och "den ljusnande framtid".

Direkt efter krigsslutet, i kombination med boende på landsbygden och föräldrar utan förmögenhet, var möjligheterna till vettig yrkesutbildning eller fortsatt skolgång till studentexamen obefintliga. Nåja, vad det sista alternativet anbelangar, fordrades ju även ett visst mått av rörligt intellekt, jag skall inte enbart skylla på yttre omständigheter.

Inom försvaret fanns dock vissa möjligheter hade det försports mig. En del av mina kompisar hade "snott värvning" som det hette och där såg mina ömma föräldrar en chans att placera sin telning. Flyget var ju i ropet väldeliga just då. Ingen av mina äldre kompisar hade sökt till flyget - då skall jag bli den förste tänkte jag. Skickade därför in en anmälan till F 10, som då låg i Malmö/Bulltofta.

Efter ett tag fick jag ett mycket vänligt svar där jag hälsades hjärtligt välkommen till Malmö för en 14 dagars provperiod. Undertecknat "Med vänlig hälsning" kapten "Kidde" Norlin. Jag åkte ner till Malmö, gjorde min provperiod och skrev under ett kontrakt som band mig för 4 år. Samtidigt kvitterade jag ut en anställningspremie på hela 50 kr.

Längre fram på sommaren fick jag ett nytt brev från samme "Kidde" Norlin som mycket skarpt kontrasterade mot det första. Där stod kort och gott: "Ni skall inställa Eder på F 10 Barkåkra den 1/10 1945 senast kl 1000".

Ordet "välkommen" var det inte tal om i och med att jag redan undertecknat anställningskontrakt.



Artikelförfattaren Bengt Gunnarsson

Vad jag minns av min första dag är att det luktade tång när jag steg av tåget i Skälderviken. (Fortfarande, när jag känner tångdoften, kommer den minnesbilden fram.) En nervös yngling vandrande uppför backen i Skälderviken.

Så hade man då börjat sitt "hundliv" som volontär. Lönen var ca 67 kr i månaden, varav 15 kr sattes in på konto som man inte fick nyttja förrän kontraktstiden var till ända. "Kommissarvet" kallades denna sparform.

Från första dagen påbörjades en 14 dagars interneringsperiod då vi inte fick lämna flotttiljen förrän vi lärt oss de elementaraste reglerna beträffande hälsning, bäddning, höger - vänster - om och uppställningar till förbannelse. Därefter var vi beredda på att slussas ut i produktion.



Vad är det som karaktäriserar verksamheten på en flygflottilj för den lille enskilde människan? Jo, mycket grovt skisserat: utbildningen, arbetsuppgifterna, befälen och flygplanen.

Utbildningen och arbetsuppgifterna återkommer jag till, återstår befäl och flygplan.

Man brukar säga att en flottiljs historia skrivs av flygplantypen man använder. Jag reserverar mig mot denna schablon, människorna kring de vardagliga arbetsuppgifterna är i mina ögon de som sätter sin prägel på verksamheten. Inte minst är flottiljchefen en galjonsfigur.

Jag har under min tjänstgöringstid upplevt samtliga F 10:s chefer. En del har för min del fört en anonym tillvaro, andra har profilerat sig skarpare.

F 10:s förste chef öv Zachrisson "umgicks inte med volontärer och vicekorpraler". Av honom har jag bara synintryck och en mångfald av historier kvar i minnet.

Bill Bergman är för den äldre generationen en legend. Han tillhörde den privilegierade grupp som i början på 50-talet hade bil, en stor Chevrolet med nummer L 15300. Bilen körde ofta omkring inne på flottiljen och eftersom man visste att det var en överstebil så hälsade man alltid på den. Men i 9 fall av 10 så satt vid ratten en "mätress-d'amour" som chefen med jämna mellanrum höll sig med. Det var enormt retfullt att hälsa på bilen L 15300, men man vågade inget annat. Det kunde ju vara så att det satt en överste i den. Och en ÖVERSTE då, det var i praktiken näst intill Gud Fader själv.

Ett annat minne från Bill Bergmans tid härrör från en söndag eftermiddag då jag och min kollega Rune Björneskog (vi gick båda dagbefäl) gjorde en sväng bort mot sjukhuset för att "kolla läget". Jourhavande på sjukhuset var denna helg ett par synnerligen trevliga och åtråvärda sjuksystrar. Jägare fanns det gott om, men bytet var svår fångat. Men man kunde ju inte veta, kanske ...

Ingenting hände emellertid varför vi återvände mot vakten och hade tänkt ta vägen över gräsmattan framför Valhall. I skogsbrynet stannade vi. På altanen stod en grupp människor, tittande ut över gräsmattan. Efter någon halvminut avlossades en serie skott från altanen och vi hörde hur kulorna smällde i grenverket bakom oss. Vi försvann illa kvickt in i skogen och sprang bort till vakten, där vaktchefen ringde till Valhall och frågade vad som stod på. Dagofficern Lt Goentorp bad att få tala med mig. Inte för att en officer på den tiden inför en underordnad kunde be om ursäkt eller erkän-

na fel, men via omskrivningar och förklaringar förstod jag att Lt Goentorp skämdes för sin chef Bill Bergman som enligt Goentorp "hade tyckt att någonting rörde sig i buskarna".

I spetsen för ett sällskap på väg till Klitterhus kom Bill Bergman en stund senare körande bort till vakten, stannade till och frågade om det fanns några döda där.

Mera om våra flottiljchefer...

Wilhelm Wagner lämnade inte hos mig några mera markerade spår, möjligen hos dem som kom i kontakt med honom på fotbolls- eller ishockeybanan. Han lär ha varit en verklig hårding att gå i närkamp med.

Överste C-H Nordenskiöld kom därefter som C F 10. Han föregicks av ett rykte att hans karriär i Flygvapnet berodde på pappas position som f d CFV. Men oj, oj, oj vad vi bedrog oss! Det tog inte lång tid för oss att komma underfund med den mannens kunnande och chefsegenskaper.

Överste Iacobi var en synnerligen färgstark person. Han var den förste chef som jag hade mera personlig kontakt med, inte minst därför att jag så smått hade börjat engagera mig fackligt. Av vissa skäl hade jag en gång anledning att tala om för honom att jag sedan flera år tillbaka kände mig förföljd av en viss kapten vars dotter jag sällskapat med en längre tid. Detta betraktades av fadern/kaptenen som "grov mesallians".

Under sin tid som ung F 10-officer hade öv Iacobi tydligt dokumenterat sitt intresse för relationerna mellan könen. Detta ärende föll honom därför väl på läppen. Till min stora glädje kunde han knäppa fadern på näsan och därefter förekom inga incidenter mellan fadern och mig.

Nästa chef...

Överste Rasmusson hade som officer uppträts i en anda som inte överensstämde med den demokratiseringsvåg som nu pågick inom försvar och samhälle. Talesättet som säger: "Det är svårt att lära gamla hundar sitta" kanske stämde in här, trots försök efter bästa förmåga. Man fick verkligen en känsla att ha en "grand-seigneur" framför sig med den skarpskurna profilen och monokeln fastklämd i ögonvrån. Mig veterligt är han den enda flottiljchef som råkat ut för att flottiljens värnpliktiga matstreckat.

Överste Cappelen-Smith tillhörde även han en officersgeneration som från början hade andra värderingar när det gällde förhållandet överordnad-underordnad. Emellertid anammade C-S den nya tidens



strömningar utan att därför göra avkall på sin roll som CHEF. Som facklig ordförande hade jag mycket att göra med honom och hans ställföreträdare överste Bjäre. Jag har den största respekt och högaktning för det "teamet".

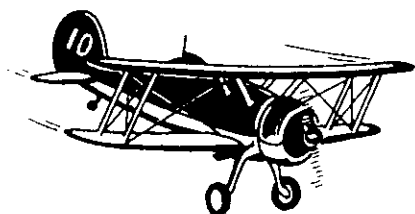
Jag minns speciellt ett ärende som gällde en olycklig alkoholiserad kollegas återinträde i tjänst. Berörda underlydande chefer hade invändningar av olika slag. Vid min föredragning för C-S glädde det mig ofantligt att lyssna till chefens varmhjärtade ställningstagande för den här mannen. Tack vare C-S desavouering av sina underlydande kunde en lösning genomföras som gjorde att kamraten levde ett någorlunda dragligt liv fram till sin pensionering.

Efterträdaren Anders Sjöberg hade en lättsammare framtoning än våra föregående chefer. Det finns personer som misstolkar lättsamheten så tillvida att här är det fritt fram för ryggdunkningar och armen kring halsen. Ett bland många kriterier på en bra chef är att kunna "tala med bönder på bönders vis och med de lärde på latin".

Den för det övervägande antalet anställda största insatsen gjorde överste Sjöberg genom sitt starka engagemang för att övertyga beslutsfattarna om F 10:s berättigade existens i Sydsverige. Detta arbete hade påbörjats av överste Cappelen-Smith och fullföljdes nu av hans efterträdare.

Mitt första "kom-ihåg-intryck" av vår nästföljande chef Bertil Bjäre har jag från Teckomatorps station. Den dåvarande kadetten Bertil Bjäre och jag har våra föräldrahem i ungefär samma bygd. Varje lördag åkte vi hem och varje lördag möttes han på Teckomatorps station av sin fästmö (ordet girl-friend fanns inte i svenskt språkbruk då). Den långa uniformerade kadetten och hans långa vackra fästmö väckte uppmärksamhet där de stod mycket tätt sammantryckta på perrongen, väntande på tåget mot Eslöv.

Enligt min uppfattning är det människan bakom namnet som ger substans och sälta åt händelse som är förknippade med honom. Under skrivandets gång har andra minnesbilder dykt upp och som i mitt minne noterats som något extra.



Exempelvis om den flottiljchef som ytterligare befäste sin ryktbarhet genom att vid en jakt skjuta sin egen ägandes rödbruna irländska setter i tron att det var en räv.

En av våra flottiljchefer var ägare till en lång, låg och lyxig Jaguar som förträffligt matchade hans eleganta yttre (övriga flottiljchefer som vet med sig att ej ha ägt en Jaguar må ursäkta). Till flottiljchefens första Lillejul hade dåvarande kaptenen Henry Ohlsson och co i en bilkyrkogård för 200 kr köpt den till formatet minsta bil man kunde hitta, dvs en Ford Eifel "korvståndet" kallat, även "världens mest omkörda bil". Denna överlämnades till flottiljchefen som julklapp. Flottiljchefen ställde fortsättningsvis in sin Jaguar i garage till förmån för Forden.

Åsynen av den långa "Saville-Row" skrädade översten i den lilla anspråkslösa bilen skapade en image som inte var till nackdel för honom, tvärtom.

En annan flottiljchef råkade ut för smäleken att under flygning glömma en bränslekran eller liknande, vilket innebar motorstopp över Förslöv. Malören vändes till respekt och beundran genom den kalblodighet och skicklighet flottiljchefen visade när han genomförde en perfekt buklandning.

En annan flottiljchef råkade ut för en händelse som förmodligen förorsakade både honom och andra parten en icke så liten blodstörtning, fast av skilda anledningar. Oförmodat kom flottiljchefen vid 7-tiden en morgon in på ett dagbefälsrum och överraskade dagbefälet och hans (?) hustru, just då de utbytte de mest kärvännligaste av ömhetsbetygelser. Utan att ange orsaken varför, utkom föreskrifter som reglerade verksamheten i dagbefälens tjänsterum. Endast ärenden av tjänstekaraktär fick förekomma förmodar jag.

Dessa minnesbilder om flottiljchefer får räcka, annat mtrl i nästa nummer av AKTUELLT F 10.

Bengt Gunnarsson

