



Rätt och slätt: MINNEN

Andra delen

Senare under hösten - 1945 - för vi signalvolontärer till Flygvapnets Centrala Skolor i Västerås för en 9 månaders vice-korpralsutbildning. FCS och Västerås vill jag helst förbigå med tystnad.

Fram till i början av 60-talet grundades respekten för en överordnad i första hand på tjänstegraden och icke på den auktoritet som personen i övrigt eventuellt utstrålade. Den militära hierarkin omöjliggjorde samvaro och samverkan i tjänsten i syfte att nå bästa resultat. Vad den överordnade beslutat, gällde utan appell.

Sett med nutida ögon är det ofattbart att dåtidens befäl kunde och fick uppträda gentemot underordnade som de gjorde. Det är lika ofattbart att vi 17-19-åringar tolererade det. Men allt får ses mot den sociala samhällsstruktur som då rådde: Ett noggrant indelande av människor i socialgrupp 1-2-3. Underbefäl befanns tveklöst i socialgrupp 3. Volontärer inte ens där.

Som exempel på ovanstående förhållande minns jag en händelse som verkligen etsat sig fast i minnet, framförallt för att jag upplevde den så förnedrande.

Dåvarande flygstabschefen general Ljungdahl ("Krax-Axel" också kallad på g a sitt ornitologiska intresse) skulle besöka flotttiljen. Hans besök hade inget samband med att jag fullgjort 3 års utbildning och skulle i samma veva utnännas till furir (ungefär nuvarande fänrik). Då beordrades jag och en kollega att med vars sitt stort suddgummi rengöra kanslihusets övre korridorväggar! Översatt till nutidsförhållande: en 20-årig 3-vinklad kadett putsar väggar inför ett generalsbesök. Jag var topp tunnor rasande, men vågade inget säga. Händelser längre fram i tiden bekräftade att det istället hade syntts desto mer.

I oktober 1948 kom så den efterlängtdade furirsutnämningen. En del sociala förändringar ägde också rum. Fram till hösten 1948 fanns s k blandlönesystem, d v s fri kost, logi, uniformspersedlar samt liten summa pengar per månad. Sista året tror jag månadslönen var knappt 150 kr. Men å andra sidan kostade en standardfika 35 öre.

Från och med hösten 1948 upphörde blandlön och övergick till kontantlön. Jag glömmer aldrig min första lön på den för mig svindlande summan av 457 kr. Som fu-

rir fick jag efter nådig anhållan tillstånd att bo utanför F 10. Tidigare hade vi varit tvingade att bo inne på flotttiljen och att vara till sängs kl 2200.

Tillbaka till sambandstjänsten

Att kunna något som andra inte kan ger en viss trumf på hand. Vi signalister var ganska stolta över vårt kunnande i morsetelegrafering. All radiotrafik (åtminstone långdistans) skedde per telegrafi, även från flygplan. De tekniska framstegen på kommunikationsområdet kom emellertid i snabb takt, framförallt när det gällde flygplan. Radiotelegrafering försvann mer och mer och ersattes i ökad utsträckning med telefoni.

Tiden gick. En av våra förmåner som signalist var att vi fick möjlighet att erhålla civilt internationellt radiotelegrafistcertifikat. När jag väl klarat utbildningen och erhållit mitt "cert", begärde jag ett års tjänstledighet och gick till sjöss som telegrafist på en av Svenska Orient Liniens båtar.

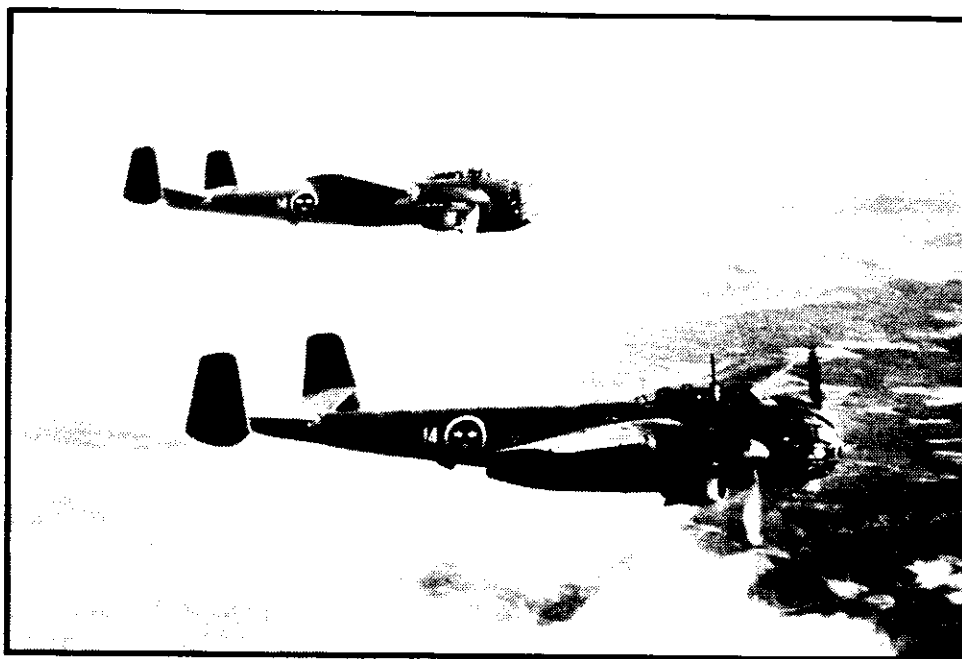
Jag har två dominerande intryck från detta år:

1. Jag var konstant sjösjuk de tre första månaderna.
2. Europa och länderna kring Medelhavet var kraftigt krigsskadade.

Även om man bortsåg från det sistnämnda, så insåg jag tämligen kvickt att bättre land än Sverige fanns inte med dess natur, människor, samhällsstruktur m m. Jag har med erfarenhet från de senaste 20 årens utrikes bil- och flygresor inte haft anledning att ändra uppfattning.

Efter att ha provat att stå på egna ben (om än sjösjuka) återkom jag till F 10 1952. Förändringens tidevarv hade börjat på F 10: Våra propeller J 22 hade ersatts med det enligt dåtida begrepp tekniskt avancerade readrivna fpl J28 Vampire.

Man lade ner stora ansträngningar och kostnader på att konstruera bra flygplan och mtrl därtill. Men för att ge order om insats, d v s order om start, t ex vid Tillö, användes stenåldersutrustning. Det kändes många gånger mycket genant att som sambandsbefäl komma springande med en kabelrulle och fälttelefonapparat fram till ett toppmodernt flygplan med tillhörande utrustning. Jag hade ofta den känslan att vi sambandsmänniskor ute i fält hade ett löjets skimmer över oss. Först nu på 80-talet har det tillförts sambandsutrustning som någorlunda motsvarande motsvarar tidens krav.



Första flygturen ägde rum i en B 18 B, bombfällning mot Ringenäs. Förare: Fdng Stieg Nordin, Tekniska enh, F 10.

Under radiotelegraferingens tidevarv hade jag ofta uppdrag som signalist i flygplan B3 och framförallt i B17. Ett par flygningar har speciellt fastnat i minnet.

Nattflygningar ägde rum då och då. Vad jag minns började de sent på kvällen och höll på till kl 0100, minst.

Dåvarande löjtnanten Astell skulle göra en nav-flygning med B17 och med mig som signalist. Start 2230. Vid radiokommunikation nattetid var det fördelaktigt att använda långvågsvägsfrekvenser, men då måste man veva ut en s k hängande antenn, vad jag minns ca 30 m lång wire med järnklump längst ut.

Det ryktades om att bemålde förare ibland avvek från normalt beteendemönster med fpl B17. Jag såg mig föranlåten att informera honom att väl uppe i luften hade han en långwire med en järnklump hängande efter sig, vilket kanske kunde verka besvärande om han hade för avsikt att utföra vissa manövrar. Han tog påpekandet ad notam, men genomförde istället en noggrann granskning av Kastrup från ovan.

Innan nuvarande Adolfsfält bebyggdes, hade F 10 en radarstation PJ 21 vid Storevång. Transportabla radarstationer skulle diagramflygas och påbud utgick att en sådan skulle ske, men ovanligt nog på hög höjd, 4000 meter och däröver. Signalist i baksits på B17 Gunnarsson. Syrgas och syrgasmask anbefalldes. Flygmedicin visste jag inte mycket om, allra minst om syrgasbrist.

Jag klädde mig i Björnskinnspäls, Musse-Piggskor, sälskinshandskar och Biggles-huva. Sedan fick jag en kort information

av meken på fpl (Börje Clifford Johansson, tror jag) och föraren "Fega-Knega". Vad han hette i verkligheten minns jag inte, Norberg troligen.

Föraren var synnerligen angelägen att syrgasfunktionen fungerade. Den reglerades nämligen från baksits till både förare och signalist. "Om Du börjar bli fnittrig på hög höjd, krana då på 100 % syrgas. Ett annat bra tecken på syrgasbrist är om Du blir blå under naglarna" lydde den kortfattade 10-minuters instruktionen.

Vi startade och segade oss upp mot höjderna. Väl uppkomna kollade jag min sinnesstämning men jag fann att kylan inte inbjöd till några fnittrigheter. OK, då återstår naglarna. Av med sälskinshandskarna, men det dröjde inte länge förrän jag frös alldeles erbarmligt, händer och naglar var alldeles blåfrusna. "Det här kallar jag för syrgasbrist" tänkte jag och kranade sedan på 100 % syrgas för mig och min livförsäkring, föraren. Jämför detta med dagens flygsäkerhets- och flygmedicinska utbildning.



Under en längre period hade jag förmånen och glädjen att arbeta fackligt. I början av min tid vid F 10 fanns även då fackliga organisationen men de uppträdde i verkligheten som en skock tandlösa tigrar. Under mina första år vid F 10 hade dåvarande underbefälsföreningen en ordf vid namn "Sven Bösssa". Han lämnade förbandet och ersattes av framförallt duon Carl Malmberg och Olle Abrahamsson.

Dessa två och deras dåvarande styrelsekolleger var väl de som genom sitt kun-



Dåvarande vicepresident Lyndon B Johnson besöker F 10 1962 på väg till Gustav VI Adolf på Sofiero. Övriga på bilden: Roger Tallham, artikel-författaren, Åke Hansson och Gunnar Lennsert. Med ryggen mot kameran står dåvarande C F 10 Öv Ian Iacobi.

nande och agerande byggde upp respekten för den fackliga organisation de representerade. Som ordförande hade jag sedan den förmånen att medverka i den dynamiska explosion som den fackliga verksamheten genomgått de senaste 20 åren.

Att vara facklig ordförande numera, det innebär att man har makt inom ett visst område, det kan inte förnekas. Att ha makt, att fatta beslut, att delta i beslut kan synas vara något eftersträvt och stimulerande. Det är det också, d v s endast om man inte låter makten bli ett självändamål utan ett instrument för att nå ett visst mål för den eller de man representerar. Ingen facklig representant torde kunna säga att man alltid handlat rätt.

Tittar jag bakåt på min fackliga verksamhet finns det allt ett och annat jag ångrar. Men besluten måste tas utan att ha facit i hand och utskällningarna kommer som ett brev på posten.

Många heta duster har jag varit med om, men den värsta storm jag upplevt råkade jag ut för i samband med att flygteknikeravgångarna till SAS och LIN kulminerade. Jag tillfrågades av en tidning varför teknikerna lämna Flygvapnet. "Det är väl inte så konstigt, de får ju upp till 3000 kr mer per månad. Givetvis gör dom som kon, de betar där gräset är grönast". Maken till utskällning från den samlade teknikerkåren tror jag inte någon facklig representant från någon förening inom F 10 någonsin har upplevt. Jag kan fortfarande inte förstå mina kamraters ilska för att jag använt ett i svenska språket gängse uttryck.

Kritisk diskussion är stimulerande. Tål man inte kritik skall man inte ge sig in i den fackliga världen.

Åter till frågan om facklig makt och ansvar. Nog tycker jag att under åttiotalet har våra fackliga företrädare missbrukat sina vapen då och då. Hädiska tanke, ibland får jag för mig att fackliga pampar på hög nivå skramlar med vapnen för att motivera sitt eget berättigande.

Om jag blickar tillbaka och ser på min verksamhet de gångna 40 åren: Finns det något som jag kan säga "det här är mitt verk". Nej, knappast. Men ett par udda saker bär i varje fall min prägel. Dessutom finns det ett hiskligt monument som den äldre minnesgoda F 10-generationen då och då retar mig med. Så här ligger det till: Dåvarande företagsnämnden utlyste en pristävling rörande flyttning av fljflaggstängen till en lämplig plats samt passande utsmyckning därtill. Mitt förslag vann och jag fick 200 kr i pris. En annan förslagsställare var fastighetschefen och hans medarbetare (namnges inte här för säkerhets skull). Givetvis uppfördes fastighetschefens förslag och jag har fått den tveivelaktiga äran att vara pappa till den bombastiska utsmyckning som nu sprider sig runt flaggstängen.

Ett par andra kvarblivande minnesmärken: I samband med NBO införande skulle benämningarna regoffmäss, kompoffmäss och plutonoffmäss utgå.

Anknytningen till nordiska mytologin borde behållas, därför var namnet Valhall självklart, där höll ju hjältarna och deras valkyrior till. Galten Särimer inte att förglömma. Jag forskade i nordiska gudasagan och fann att "Balders hage" kunder passa på kompaniofficersmässen. "Mycket glyttigt" tycket kompaniofficerarna genom kaptenerna Rune Hasselquist och Sven-Åke Ahl. Det blev till att tänka om. Hos den mäktige guden Oden förlustade sig hans kämpar och sköldmör i Odinslunds



omgivningar. Kunde "Odinslund" passa? Jo, det kunde passa tycket bemålde herrar. Och så blev det. Men även gudomliga varelser måste ju ha sin betjäning. I nordiska gudasagan levde tjänstefolk och vanligt folk i Midgård. Den rollen får marketenteriet och de värnpliktiga spela. Och på den vägen är det. En annan sak är jag rätt stolt över: Jag tog initiativ till att bilda en konstförening. Denna fortlever fortfarande och har glädjande nog fördubblat sitt medlemsantal.

En sammanfattning av mina år i Flygvapnet:

De har varit rika på upplevelser, både negativa och positiva. Men lyckligtvis minns man i de flesta fall bara de positiva. En sak har jag emellertid fullt klart för mig:

Jag vill inte ha tillbaka den s k "gamla goda tiden". I varje fall inte som underbefäl, då man mera betraktades som en muskulär tillgång än en människa av kött och blod. För mina kamrater i den yngre generationen kan det förefalla obegripligt med en sådan bitterhet mot 40- och 50-talets syn på oss underbefäl, både från allmänheten som från våra överordnade.



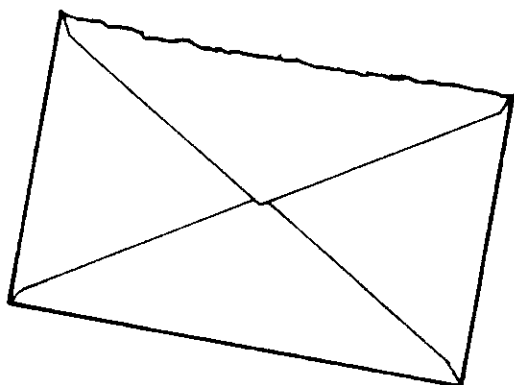
Förändringens tidevarv började i mitten på 60-talet. Bättre skolunderbyggnad, mer kvalificerade arbetsuppgifter ökade respekten för individen både hos allmänheten och hos över- och underordnade. I och med att vi började tala och umgås med varandra, kom den team-känsla fram som faktiskt finns inom Flygvapnet. Trots vardagens kvirr om dåliga löner, otillräckligt med personal m m, så kommer den här teamkänslan fram vid de tillfällen då det verkligen gäller att åstadkomma ett resultat. "Det här skall vi klara". Så blir det.

Dessa minnesbilder från min F 10-tid är på intet sätt heltäckande, massor av händelser finns arkiverade inombords. Mina rader har tillkommit för att fylla ett par spalter i redaktörens "AKTUELLT F 10".

Slutligen, jag är i den avundsvärda situationen att med glädje kunna se tillbaka på den tid som varit och med förväntan se fram mot den tid som stundar.

Bengt Gunnarsson

Det kom ett brev



Finns det något mer irriterande än att mötas av:
- Måste du verkligen ha så många???
- Vi öppnar inte förrän klockan 11
- Det går inte!
- Det kommer att ta tid!!!
när man behöver nyttja "servicefunktioner" i och utom arbetet?
Inte för mig i alla fall!
Därför är det desto mer glädjande att begära tjänster av FIO/SeS REPROCENTRAL.
SNYGGA ARBETEN.
BLIXTSNABBA LEVERANSER.
För oss som tjänstgör vid FIOH är det nästan otroligt att kunna skicka sin beställning med turbil på förmiddagen och få leverans på eftermiddagen SAMMA DAG!
Hatten av för den arbetsinställningen!

Carl Slånemyr
/LI

