

Min tid på F10

Nedtecknat av Börje Jönsson

①

Med anledning av mitt besök på F 10 flottilmuseum vill jag skicka några rader om mina egna upplevelser av flyget på Bulltofta

Jag skickar även en kopia av en artikel i: förord i Sydsvenska Dagbladet med anledning av nedläggningen av Bulltofta flygfält..Därifrån har jag många minnen.

Jag bodde under åren 1932 till 1936 intill flygfältet vid Johanneslustgatan strax intill Gärsnäsplanen och därefter vid den delen som gränsar till Sallerupsvägen. Under perioden på 30-talet fram till krigets början var det mycket civiltrafik, och det var trafikplan av typen högvingade Fokker med tre stjärnmotorer hängande under vingen, Fanns också med endast två motorer under vingen och ingen mittmotor. De svenska planen tillhöriga ABA var målade i ljusblått med ovansida av vingen i silver och undersida i gult. De danska planen var silvervita med främre delen i rött. De holländska dito i mörkare blått och silver och de belgiska i svart och silver. En annan vanlig typ var de Havilland biplan med två motorer på undervingen och helkapslade landningsställ. Ofta engelskregistrerade. Intressanta plan var också de två postflygplanen typ Northrop döpta till Småland och Halland. Smäckra plan helt i aluminium, lågvingade med helt inkapslade landningsställ. Småland störtade senare.

De äldre planen var ofta dukklädda på en rörstomme. De mest kända tyska planen bla Ju 52 var helt i korrugerad aluminiumplåt, ävensom det enmotorigalågvingade Ju W34 som tillverkades på Limhamns Flygindustri och släpades utan vingar efter en lastbil via Dalbygatan till Bulltofta. Många civila sportplan besökte fältet, italienska, engelska mfl. En stor sensation blev det när ett av världens största flygplan, den så kallade flygande vingen typ Junkers G38 med en stor spännvidd och en vingprofil som vid vingroten SB o BB hade inglasade sittplatser för färdmekaniker. Fyra motorer (diesel, tror jag) med väldiga fyrbladiga propellrar. Landningsställ med hjul i tandem och sporrhjul i stjärten. Folk från stan stormade ut till fältet för att beskåda vidunderet. Tack vare bekantskap med stationspersonalen fick jag tillfälle att titta runt i planet liksom i övriga plan i de stora hallarna. En tragedi var det när ett ABA plan typ högvingat med fyra motorer under vingarna, LAPPLAND; Fokker kraschade strax efter start rakt ner på en byggnad i Kirseberg, en person ombord omkom.

Flygvapnet besökte ofta flygfältet med uppställning intill fältgränsen strax intill där man på närhåll kunde beskåda flygplanen. Den tidens jaktplan var biplan, silver färgad duk med nationsbeteckningar tre svarta kronor och stjärten med lodräta blå och gula band. Flygplantypen var bla Bristol Bulldog, Jaktfalken J7[?]. Det äldre lätta störtbomplanet B4, Hawker Hart biplan och det lite modernare B5 lågvingat, även spaningsplanet S 6 Fokker. Skolplanen från Ljungbyhed med de rödgula Tiger Moth, och Stieglitzen.

Vi grabbar hade ofta flygfältet som vårt fritidsområde strax nedanför Gärsnäsplanen där jag bodde. Vid fältkanten låg en meteorologstation med en golfgreen intill. Vi tillverkade egna

klubbor av kvastskäft och træklossar. Bollar kunde vi ofta hitta i det höga gräset i utkanten av fältet, där även aeroklubben låg med sin grönmålade Gipsy Moth. Vi byggde modellplan både segelplan och gummibandsdrivna. Vid den här tiden blev det populärt att själv bygga små enkla plan. I Allers familjjournal infördes ritningar och beskrivningar för självbygge av en fransk konstruktion, Flygande Loppa, med två vingar i tandem och ett sidoroder. Motorn kunde komma från motorcykel. Det inträffade en del svåra olyckor i Sverige och utomlands och typen förbjöds av myndigheterna.

Så kom då kriget 1939. Då bodde jag vid andra sidan av flygfältet nära Sallerupsvägen. Jag minns den dagen väldigt väl. Vi hade haft sommarlov från skolan och gjort en klassutfärd med tåg, Då vi passerade en station på vägen fick vi se löpsedlar med stora bokstäver, KRIG. Vi blev inkallade till rektorsexpeditionen och fick instruktioner om att vara beredda på evakuering och packa en ryggsäck med grova skor, strumpor, underkläder, mugg att dricka ur, hygiensaker tvål tandborste och handduk. Adresslappar att märka våra tillhörigheter med.

Så fortsatte hösten i oro om vad som skulle hända. Statsministern Per Albin lagnade oss med att vår beredskap var god. Efterhand skärptes läget då Sovjet ställde krav på Finland om att få "hyra" Hangö som bas för att kontrollera Finska viken. Det var omöjligt att gå med på som neutral stat. Då invaderade Sovjet både över Karelen och över gränsen i nordöstra Finland i avsikt att dela landet mitt av. Samtidigt bombades Helsingfors och andra städer den 30 november 1939! Sverige sattes i högsta beredskap. Enligt 1925 års nedrustningsavtal hade vi inte mycket att sätta emot. Det blev en intensiv verksamhet på Bulltofta under vintern, Jag såg ofta plan i skyn med finska nationalitetsbeteckningar under vingarna, en vit cirkel med ett liggande blått hakkors. Detta var ett gammalt fornnordiskt tecken som bla även fanns på elektriska maskiner från ASEA som varumärke och hade inte på något sätt att göra med nazismen. Vi avstod de fåtaliga plan vi kunde avvara från vår neutralitetsvakt. Det var också Gloster Gladiator J8 som blev stommen i den uppsatta flygflottiljen F 10 i Malmö för skydd av staden. Även svenska störtbombare B4 med finska beteckningar sändes iväg. Svenska Frivilligkåren bildades. Över 10 000 svenskar sökte sig som frivilliga till svenskfinska arme'förband och flyg. Man kunde på våra gator se svenska frivilliga i finska uniformer och näbbstövlar hemma på permission. Med stora förluster tilltvungade sig Sovjet en separatfred på sina egna villkor.

Så kom nästa chock. Efter den tyska framfarten i västeuropa 1940 överraskades Norden av ett anfall över den danska gränsen i sönderjylland samtidigt som tyska trupper i ett kuppattat anfall landsattes från tyska lastfartyg i hamnen i Köpenhamn. Det var den nionde april 1940. Samtidigt luftlandsattes tyska fallskärmstrupper och tyska marina enheter anföll norska kuststäder Den tyska kryssaren ^{BLÜCHER} sänktes i Oslofjorden med 1200 man. Flygblad kastades ned över Köpenhamn med uppmaning om omedelbar kapitulation. För Sveriges del fruktade man för ett anfall som skulle innebära att Sverige drogs in i kriget. I samband med anfallet mot Köpenhamn befarade man luftlandsättning på Bulltofta. För att förhindra

detta första skede, gick det en budkavle till alla lantbrukare i området att omedelbart och skyndsamt transportera all tillgänglig rullande material ut till flygfältet för att förhindra en luftlandsättning. Jag såg massor av traktorer, jordbruksredskap, hästkärror mm . Hästar som dragdjur piskades på i full gallop för att hinna fram i tid för att sprida ut all blockeringsmaterial, Senare mot eftermiddagen kördes alla tillgängliga bussar, brödbilar, kommunens fordon ut och fältet blev fullständigt blockerat. Men en smal gata öppnades från ena änden av fältet så ett plan kunde starta, jag tror att det var en Fokker S6 ovisst om det var flera. Luftvärn och infanteri i sina värn runt fältet låg i full beredskap.

Den natten låg jag fullt påklädd och väntade på vad som kunde hända. Malmö hamn hade beredskap för att sänka lastfartyg i inloppet och andra sprängningsåtgärder.

Det var tydligt att sydkusten hade behov av jaktflyg som till en början utgjordes av Gloster Gladiator , inget högmodärnt plan men som i Brittisk tjänst hade gjort gott ifrån sig på Malta och i Grekland. Och det var vad F 10 just då hade att sätta emot. När orosmolnen började märkas i världen innan krigsutbrottet hade SVERIGE gjort förfrågningar utomlands om Republic Seversky som blev J 9 . Stockholm fick sina som sitt skydd men återstoden av leveransen lades med embargo av amerikanerna. F 10 i Malmö blev lite av ett improvisorium resten av kriget tills flytten till Barkåkra i Ängelholm. Efter leveransstoppet från USA fick man möjlighet att köpa ett annat jaktplan från Italien Regianne falco 2000 som blev J 20 . Kvaliten var väl inte den bästa med en livslängd på motorn av 7,5 timmar med många lagerskador. Under produktionen blev tillverkningen ofta saboterad, då Italien även deltog i kriget mot de allierade.

Luftkriget hade börjat över Storbritannien . Tyskland utförde ett terror bombkrig mot engelska städer som London och ihågkommas var Coventry ett av de mest utsatta städerna. Men det engelska flygvapnet RAF ,Royal Airforce kämpade hjältemodigt med sina Spitfires och Hurricanes mot de tyska Heinkel 111 flygarmaderna som förlorade en stor del av sin personal och material. Engelsmännen vann slaget om Storbritannien. I fortsättningen blev det de tyska industriområdena som blev bombade. Engelska tunga fyrmotoriga plan av typen Lancaster bombade nattetid tyska industrier och andra strategiska mål. Jag upplevde många nätter, då i den mörklagda skyn hördes det sjungande ljudet från vågor av bombplan som kom på förnatten och sedan efter raiden återvände några timmar efter. Som neutrala var vi skyldiga att avlossa varningseld som säkert inte var riktad att göra någon verkan. Man kunde se hur granater från 40 mm akan ritade ett pärlband av orange glödänder projektiler mot natthimlen som genomkorsades av lvstrålkastarnas ljuskäglor. Brummet från motorerna blandades med kravader från artilleriet. Jag gick på en kurs inne i Malmö stad och hade att cykla hem på kvällen och det inträffade att just då började larmet, men jag ökade tempot för att komma hem så fort som möjligt, Att det inte var särskilt riskfritt förstod jag då jag senare hittade granat splitter längs min färdväg. Jag hörde nog hur det smällde i gatstenarna. Även när vi var hemma på kvällen kunde jag efter en sådan raidnatt hitta granat splitter i trädgården . Det var gulmärkta skarpammunition från 20 mm akan och delar av toppen på

75mm luftvärnsgranater. Luftkriget ökade i intensivitet. Nu började amerikanska B17 Flying fortress, och B24 sättas in på ljusa dagen efter raider över Nordtyskland. Förföljda av tyska jaktplan utspann sig strider över Skåne. Engelska plan störtade vid Skåne kusten. Under 1943 blev flygverksamheten ännu intensivare. Jag blev vittne till flera nödlandningar på Bulltoftafältet, de flesta med synliga skador på stabilisator och vingar, med en eller två motorer ur funktion. Någon med landingsstället ej utfällt och gjorde en buklandning. Bulltoftafältet bedömdes tydligen för litet för de stora tunga maskinerna. Pågrund av skador var planen svåra att manövrera och det kom in plan från olika håll i vissa fall ledsagade av våra J20. I ett fall såg jag ett plan komma in från Risebergehållet, tog mark och rullade med god fart mot andra sidan fältet. Då utlöstes en bromsfallskärm från aktertornet. Det hjälpte dock ej tillräckligt utan planet en B24, Liberator, kasade upp över backen vid fältgränsen. Fastnade i ett värn, snurrade runt och partiet framför vingen bräcktes i sönder. Dock så fort planet låg stilla sågs besättningen lämna planet. Till all lycka nådde ej planet så långt fram till den banvaktstuga som låg nedanför branten. En annan B24 Liberator kom in från Risebergehållet med bägge högermotorerna ur funktion och propellrarna flöjlade på låg höjd för att vinna höjd över backen, drog piloten på fullgas på vänstermotorerna, med resultat att vänstervingen lyfte och höger vingpets tog i marken, planet vek sig åt höger och slog en vädermölla ner på flygfältet, landade på rygg. Jag såg akterskytten hoppa ur sitt torn och sårax efter fattade flygplanet eld. F10 personal försökte rädda den övriga besättningen och lyckades delvis. Ammunitionen började smälla och undsättningsföretaget var livsfarligt. Som tur fanns inga bomber kvar liksom vid tidigare haverier, de var fälld över havet dessförinnan. En annan dramatisk landning inträffade då jag stod nere vid Sallerupsvägen, då en B17 Fortress på mycket låg höjd strök över hustaken och landade precis över staketet till fältgränsen där idag byggvaruhuset ligger. Jag har senare tänkt på att alla dessa mer eller mindre skadade plan kunde ha förorsakat väldiga katastrofer om man missat fältet. Ett sådant fall hade kunnat slutat olyckligt. Det var en annan B17 Fortress som efter det tagit mark ej kunde bromsa utan fortsatte mot Flygstationen och stoppade mot ett vanligt skyddsvärn av stora betongrör intill vägen som begränsade flygplatsområdet efter att passerat och kraschat vingen mot en mindre byggnad. Men några meter över vägen låg en villa i det område som idag kallas Flygstaden. Det hade blivit en katastrof om olyckan varit framme. Ett tjugotal plan landade vid påsktiden. Det blev trängsel på flygfältet och man fick klargöra landningsbanan för alla ankommande plan och ställa upp dem på de platser som stod att utnyttja.

Även tyska plan landade här, jag såg inte själv när de kom, men hel del var uppställda vid fältgränsen det fanns Me 110, FW 190, Fiesler Storch, i mer eller mindre gott skick.

En dag kom en lågtflygande Ju 88 över hustaken där hemma. Svarta rökbollar slog upp i planets färdväg. Luftvärnet som låg inte långt ifrån oss öppnade varningseld men det var inte lämpligt att skjuta ner det bland villorna. Det försvann ur synhåll.

Under den sista tiden av krigsåren fick F10 de nykonstruerade svenskbyggda jaktplanen J22 i träkonstruktion. Amerikanerna förväxlade lätt dessa med Focke Wulf 190 . De matchade bättre de krigsflygplan som stormakterna hade .

På Bulltofta samlades förutom nödlandade plan även rester av havererade plan bakom backen vid fältets inhägnad samt vapen som 50 cal kulsprutor och ammunition med spårljus och pansarbrytande. Plexiglas var ett material som vi inte tidigare haft kännedom om . Det var lätt att bearbeta bla till ringar, aluminiumplåt och diverse annat utväxlades mellan oss och de amerikaner som hjälpte till att ställa i ordning material som kunde användas.

Minnena lever kvar efter alla dessa år med ett starkt intresse för den tidens flyg.

Vid mönstringen 1945 kunde man önska vilket truppslag man ville tillhöra. För mig var det klart Flygvapnet. Som värnpliktig hade jag ingen möjlighet till någon flygutbildning allra minst som jag ej hade fullt godkänd syn. Men för övrigt var jag användbar och då beslöt man att jag fick komma till ett motoriserat vapenslag som ett annat alternativ. Det blev pansartrupperna . Därmed basta !

Mycket annat fick man uppleva under dessa krigsåren, saker som jag bevittnade och som nu många år efter behandlas i böcker. Det har sagts att därom skall ni berätta, för den nya generationen som är ganska historielös.

Men det är en annan historia, och vad jag nu själv har skrivit kan man också till viss ^lläsa om i sådan litteratur som ,Svensk Flyghistorisk Förening.

Jag har på grund av tidsbrist inte tidigare hunnit skriva om mina personliga minnen om då rådande förhållanden som du var intresserad för.

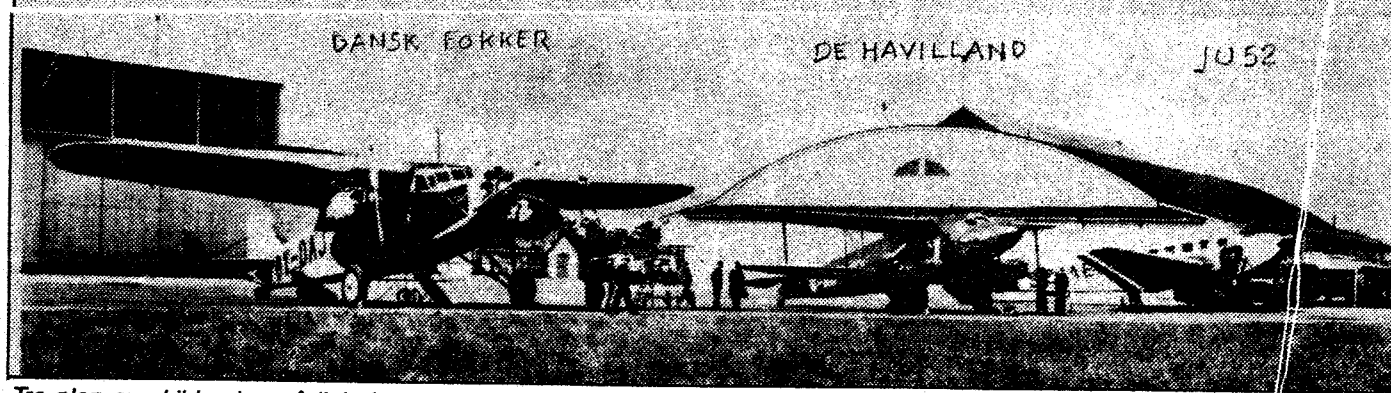
Mina hälsningar och lycka till med F 10 Flottilmuseum

Börje Jönsson

Alekärrsvägen 18

23831 OXIE

Sept 2009



Tre plan av skilda slag på linje i morgonsolen framför hangarerna på Bulltofta. 30-tal

”Flygfältet var vårt fritidsområde”

□ Pristagare efter dragning i förra veckans omgång av tävlingen gamla Malmö, som ju gällde ett parti av flygstaden: Inga-Lisa Lindeberg, Eriksfältsgatan 91 C, 214 54 Malmö; Paul G Nilson, Paddelgränd 3, 216 11 Malmö, och Ingrid Persson, Bältegränd 20, 212 28 Malmö.

De får med posten var sitt exemplar av Ragnar Gustafsons ”Malmöbildern. Kvartsseklet före Baltiskan”.

□

En och annan kommentar fick

*Förstreckade
spalter
insända till
Sydsvenska
Dagbladet*

Börje Jönsson

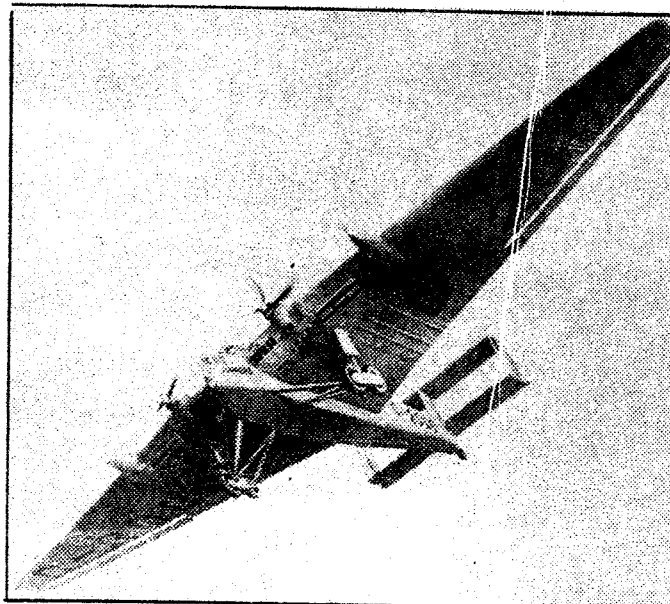
vi på köpet även denna gång. Vi citerar:

”Veberödsgatan hette från början 7:e gatan. Gatorna var då nummerade efter amerikanskt mönster”.

”Från just Veberödsgatan har jag många minnen. Min moster och morbror med familj bodde på nummer 5, huset till höger. Deras trädgård gick ut i en spets med en berså eller ett lusthus som vi kallade det. Där äts och dracks under många sommarkvällar. Hade detta hus och denna trädgård kunnat tala hade de kunnat bjuda på många goda skratt”.

”Här upplevde jag mina lyckligaste barnår under första hälften av 30-talet. På spetsen av triangeln mellan de båda gatorna stod en telefonkiosk modell äldre. Där letade man efter tappade tioöringar under markgallret. Mitt emot i krysset till höger (syns ej på bilden) låg Harald Månssons speci- och mjölkaffär med färgbutik i källaren i den ena av två villor, i den andra en tobaks- och tidningsbutik. Utanför affären fanns en rosenrabatt och en gammal Standard-Oil-bensinpump, som man pumpade för hand. 21 öre litern kostade visst bensinen den gången. Vi gabbbar hade vårt fritidsområde på flygfältet strax nedanför. Stationsbyggnaden och hangarer med verkstäder låg borta vid Dalbygatan längs den nerlagda Genarpsjärnvägen. Vi byggde egenhändigt konstruerade modellflygplan och flög med dem på fältet nedanför Gårnsås plan. Där fanns också en radio- och meteorologstation med en golfgreen utanför. Man spelade nämligen också golf på fältet, och så betade det får där.

Ett lidelsefullt intresse för flyg grundlades här. Som bekant med flygpersonalen kunde man tidiga morgnar på sommarlovet studera



Också den sensationella ”flygande vingen” besökte fältet

olika plan ingående: gamla högvingade Fokkers, de Havillands och Ju 52:or. Icke minst den då sensationellt stora Ju G 38, flygande vingen, med fyra fyrbladiga propellrar och med inglasade sittplatser i den tjocka vingroten.

Och alla militärflygare från flygvapnet! Från Ljungbyhed, Malmslätt osv i sina dubbeldäckare, nu veteranplan, typ J 6. Jaktfalken, Fokker spaningsplan och de gulröda skolplanen m fl.”

”En del år gick buss på Johanneslustgatan för att betjäna flygresenärerna. Men sen byggdes ny flygstation ute vid Sallerupsvägen.”

”Gatan till höger på bilden hette från början Första gatan, jag bodde där med mina föräldrar på nummer 33. Malmö stad sålde efter hand husen. Min far var skomakare med så småningom sex barn, i familjen fanns inte pengar att köpa hus för. Vi hamnade på Östergård, vilket inte var något dumt alternativ.”

”Bebyggelsen påminner om Rostorp, där jag är bosatt sedan tillkomsten 1923. Dock finns på Egna Hem 2 ett och annat brutet tak, vilket inte var tillåtet på Rostorp. Där skulle husen stöpas i samma form, vilket föranledde Edvard Persson att i en revyvisa 1926 besjunga nybyggarens dilemma när han kom hem på nattkröken:

Det här är en riktig korsordsgåta.

Hur skall jag hitta till min kåt
För alla likna de varann
Precis som ett par dropp
vann.”

”Området där bilden togs producerade många bra idrottsmän t ex 400-meterslöparen Thomason, ca 49 sek. och fotbollsspelarna Ove och Tore Björkman, för Häkar:storp, sedan IFK.”

Jubileum vid ”Rosenbergs sjö”

Kvismaren i mellersta Närke är en av Sveriges mest unika och kända fågelsjöar. Den upptäckte av ”den svenska ornitologins fader” – Erik Rosenberg – för snart 70 år sedan. Kvismare fågelstation startade 1961. På lördag firas dess 25-årsjubileet.

Under årens lopp har sjöhotats till sin existens flera gånger. På 60-talet höll den t ex på att helt torrläggas och växigen. Fågelvänner lyckades dock rädda den, vilket vi i dag är mycket tacksamma för, säger Jar Sondell, ordförande i Föreningen Kvismare fågelstation.

Sedan 1973 pågår en omfattande restaurering av Kvismaren. En jubileumsfond skall inrättas med syfte att samlas in 500 000 kr till den sista etappen av arbetet. Det beräknas vara slutfört omkring 1990.