

Ängelholms Flygmuseum och dess historia

Nuvarande museum har sitt ursprung i två tidigare museer. (Innehållet var i stort sett detsamma, frånsett flygplanen, även om museet växte med tiden.) Det första var placerat i en barack strax sydväst om Kanslihuset. Det är om detta museum som Sven Sjöholm skriver i den bilagda artikeln.

Det andra museet var inhyst i två sammankopplade baracker väster om Kanslihuset och i direkt anslutning till detta. Föreståndare för detta museum var Lennart Rydberg.

Museet plockades ner i lådor år 2003 med anledning av nedläggningen av F 10 i december 2002 och i väntan på att det kanske skulle bli ett nytt museum framgent. F 10 Kamratförening började redan år 2002 planera för ett museum och det var många turer om var det skulle kunna vara placerat. Ett förslag var strax bredvid Hembygdsparken i Ängelholm. Ett annat förslag med långt gångna planer var att inrymma museet i befintlig lokal hos Ängelholms Järnvägsmuseum.

Museet kunde inte komma längre än till planering eftersom allt var beroende på om och när Högkvarteret skulle tillföra föreningen tre miljoner kronor. Dessa pengar erhöles i början på året 2004. Då hade det slutligen även bestämts att föreningen skulle få hyra den byggnad som är museets nuvarande placering och museet invigdes i juni 2004.

Dagens museum har sitt ursprung i Flottilmuseet som beskrivs i denna artikel (av Sven Sjöholm).

Hur skulle vi idag ha kunnat spegla Flygvapnets historia om inte de framsynta entusiaster funnits vilka — kanske genom att ha brutit mot en order eller någon bestämmelse — "samlat in" och "gömt undan" utgången flygmateriel med mera, som en gång rubricerades som — "skräp"!?

När jag i början av 1980-talet fick nya arbetsuppgifter kom det också på min lott att organisera F10 utställningsverksamhet. Syftet var och är att göra PR för F 10 och Flygvapnet runt om i Skåne.

Jag fann då att den mesta materielen – som kunde tänkas användas för ändamålet – förvarades, utan någon som helst ordning, på vindar och i skrubbar och utspridd över hela flottiljen. Det var arbetsamt och tidsödande att, varje gång man skulle ordna en utställning, samla ihop materielen och därefter återställa allt igen. Då föddes tanken och förhoppningen att kunna sammanföra alltsammans till en enda lokal.

Det hade kommit till min kännedom att en äldre förrådsbarack på cirka sextio kvadratmeter – belägen strax intill min ordinarie arbetsplats – skulle tömmas på sitt innehåll och därefter rivas.

Här var tillfället!

I en skrivelse till flottiljledningen redogjorde jag för behovet av en förråds- och utställningslokal och föreslog ovannämnda barack samt att man skulle avsätta medel till en viss upprustning.

Svaret blev positivt!

Nu hade jag en positiv flottiljledning, en lokal samt materiel och många duktiga medhjälpare – läs "fixare"!

Arbetet med själva lokalen gick med väldig fart. Den blev både ljus och trevlig. Ett övertaligt torr-luftaggregat installerades för att förhindra att materielen skadades av fukt. Bord och hyllor, som blivit över vid modernisering av expeditioner och andra lokaliteter, hämtades från serviceförrådet, och några byggbara utställningsskärmar inköptes.

Jag kunde nu börja göra skisser och planera utställningsytan.

Grundtanken var att försöka spegla F 10:s – den Kungliga Skånska flygflottiljen – historia med materiel och bilder, att visa hur flottiljen utvecklats sedan den sattes upp, först på Bulltofta i Malmö i oktober 1940 och sedan vid Barkåkra utanför Ängelholm i oktober 1945.

Eftersom ytan var begränsad kunde inte alltför skrymmande saker tas in. Men det spännande arbetet med att bygga upp grunden till något som skulle kunna kallas museum började nu.

Arbetet med detsamma fick inte inkräkta på den ordinarie tjänsten, varför de tog ganska lång tid att få ordning på allt. Men med god hjälp från alla som ställde upp mellan sina lektionspass eller på annan ledig tid, byggdes ställningar, montrar med mera, till de olika föremålen.

Vår skraddare sydde gardiner med kronor på, sådana som fanns överallt i olika färger, från tiden då förbandet var nyuppsatt till långt in på 50-talet.

Några hyllor fylldes med olika flyginstrument som hittats i en "skrub". På en vind fanns en komplett flygradioutrustning modell Fr 11. Glas och porslin med F10-blem hämtades från mässarna och några flygplanstolar gjordes i ordning och kompletterades med fallskärmar. Tidstypiska kläder sattes på dockor vilka ställdes runt flygplanstolarna. En tekniker bidrog med utrustning för bogsering av "korv" efter flygplan. I denna installation ingick, bland annat, en så kallad "fisk" vilken fungerade så, att när mekanikern släppte ut "korven" längs linan så skulle den fastna på "fisken" som var placerad i änden på linan. När ett antal flygplan hade skjutit mot "korven" och den skulle bytas ut, var det bara att gå in över flygfältet och skicka ut en ny efter linan. När den nya "korven" kom ut till "fisken" var denna så sinnrikt anordnad att den – förhoppningsvis – sönderskjutna "korven" släppte och dalade till marken, medan den nya satt kvar att användas för nya skjutövningar.

Flygförarnas säkerhetsmaterielutrustning monterades på de nyinköpta skärmarna och de tomma ytorna i övrigt fylldes med foton, speglade flottiljens historia. Sedan jag slutligen, hemma i källaren,

tillverkat en "besöksbok" vilken pryddes med F10-emblemet, kunde vi se det hela som färdigt, om än inte perfekt i alla detaljer så ändå något att visa upp för intresserade.

Den 13 januari 1984 förrättades invigningen. Flottiljchefen, överste Anders Sjöberg, kom – med saxen i högsta hugg – i spetsen för en liten delegation, för att klippa av bandet med de rödgula skånska färgerna och därmed förklara F10 Förbandsmuseum invigt.

Ännu en attraktion var därmed född och det lilla museet blev mycket uppskattat av invigningsgästerna. Nyheten om F 10 Förbandsmuseum kom snabbt att spridas genom några artiklar i förbandets personaltidning Aktuellt F10. Svensk Flyghistorisk Förening, SFF, förlade bland annat sitt årsmöte på F10 i månadsskiftet mars-april samma år. Utställningen besöktes då av de flesta mötesdeltagarna.

På hösten gjorde Nordvästra Skånes Tidningar en helsida om samlingarna och därmed fick museet en "flygande" start.

Nu började det också strömma in diverse materiel från när och fjärran. F10-personal kom med rariteter som hade varit undanstoppade i skrymslen och vrår. Många ringde och talade om att de hade prylar som "kom från flyget" och undrade om vi var intresserade. Svaret därvidlag blev i regel – ja tack!

Flottiljens förste chef var överstelöjtnant Knut Zachrisson. Den uniform, vilken han bar när han kom till Flygvapnet, har erhållits från en kapten på F 4. Denna uniform har fått en hedersplats i museet. En uniform m/30 med hög krage finns också, och det är mycket trevligt att höra de äldre berätta om dessa kläder.

Till exempel kunde de sitta på "luckan" och spela kort i bara underkläderna och sedan bara "hoppa i" byxor och kavaj, och vips var man klädd för att gå ut på stan och charma någon vacker flicka.

Knappar, märken och medaljer tiggdes ihop från enskilda personer och förråd. Samlingen blev nästan komplett och monterades på en tavla. Flygförarmärket har nummer "26", och det har medfört att många gamla förare, däribland Chefen för flygvapnet, har skruvat av sina märken för att kontrollera vad de själva har för nummer. Ett flertal samlare har beundrat tavlan och önskat kunna göra något liknande för egen del.

Det lyser i ögonen på de veteraner, som flugit och använt den gamla flygradion Fr 11, när de börjar skruva på de många rattarna. Sedan flödar historierna om hur det var då och om hur antennen hakade upp sig. Vi har även fått in många styrspakar, varav flera förknippade med personliga minnen. En flyglotta har bidragit med några akvareller, skissade från ett Ls-torn, där bäringen till vissa utmärkande höjder, byggnader och andra landmärken finns.

Här har nu bara en liten del presenterats av allt som finns bakom väggarna i det sextio kvadratmeter lilla museet. Cirka femhundra personer skriver varje år sina namn i besöksboken och en mångfald prominenta gäster från när och fjärran har under de här första tio åren besökt museet.

När jag 1991 avgick med pension överlämnades museets skötsel och ansvar till Lennart Rydberg, som nu har bekymret att med små medel driva det vidare. Det har också nu vuxit så pass mycket, att det blivit problem med att få plats med allt, speciellt större objekt. Man jagar nya utrymmen både på och utanför F 10. Tyvärr är den nuvarande byggnaden återigen rivningshotad; platsen behövs för annan verksamhet. Flottiljledningen är emellertid positiv till museets fortlevnad och hjälper till för att det skall kunna bevaras.

1985 kom någon med förslaget att man skulle rusta upp en gammal J29 Tunnan, vilken varit uppställd utomhus på F10 i många år. Förslaget antogs och genomfördes med bravur och blev sedan en stor attraktion vid det årets flygdag. Inte minst för de veteraner som en gång "spakat" den.

Efter denna lyckade restaurering kom tanken på att få disponera och rusta upp en av de två J22 som fanns på Flygvapenmuseum i Linköping. Detta med avsikt att kunna visa upp den på den planerade flygdagen vid F 10:s 50-årsjubileum 1990.

Flygvapenmuseum ställde sig positivt och torsdagen den 12 februari 1987 "landade" åter J22 "Röd Kalle" på F10. Flygplanet hade då med varsam hand återställts till ett så gott skick att det, för egen maskin, kunde rulla framför hedersläktaren. Förare vid detta tillfälle var den entusiast som ekonomiskt hela tiden stöttat projektet – Julius Hagander, före detta J 22-pilot vid F 10!

De gamla veteranerna hade mer att ge och ville gärna ha ett nytt projekt att jobba med. Det blev återigen en J 29, denna gång i mycket gott skick och som nu av Flygvapenmuseum har deponerats på

F10. Den genomgår nu en stor översyn, för att kunna visas upp i flygande skick vid nästa jubileum, "F10 - 50 år i Ängelholm", vilket går av stapeln år 1995.

Intresset för flyghistoria är stort på F 10. Det vore av stort historiskt värde, om man kunde sammanföra allt – flygplan, materiel, foto med mera – till ett enda ställe för att där kunna följa flottiljens historia och utveckling. En traditionskommitté har bildats på F 10 för att tillvarata flottiljens traditioner och där museet utgör en del. Kommittén, där representanter från flottiljen och F 10 Kamratförening ingår, disponerar en fond – Eric Bjurhovds Minnesfond, postgironummer 646352-5 – där intresserade har möjligheten att sätta in bidrag.

Om de som samlat inte samlat på så kallat SKRÄP, hade vi idag inte haft någon flyghistoria att se tillbaka på!

Sven Sjöholm som skrivit artikeln

gick efter nära 40 års aktiv tjänst i Flygvapnet i pension den 1 april 1991. Han började sin anställning vid F10 som hjälptekniker 1952. Utnämndes till eltekniker -55 och blev efter flygvapnets elmästarkurs, 1959-60, elmästare vid flottiljen. Dessutom har han under åren hunnit med att skaffa sig en ingenjörsexamen. Han har utbildats på flygvapnets flesta flygplantyper –128, J29 och J35, för att nämna några. Tjänstgjorde även som lärare 1964-74 vid omskolningen av finska och danska piloter till J35. Han har också varit ansvarig för F 10:s utställningar sedan 1982 och även gjort en del flyghistoriska filmer om förbandet. Kapten Sven Sjöholm är initiativtagare till förbandsmuseet och har för detta erhållit F10 förtjänstmedalj i guld 1991 samt Kjell Rasmussons stipendium utdela.

Artikeln har varit införd i Ikaros Flygvapenmusei årsbok 1994



Ursprungliga museet. Fotot taget 2009



*Efter initiativ av
kapten Sven Sjöholm
har denna utställningshall
jordningstälts med syfte att
i liten skala ge exempel på
materielens utveckling –främst
vad beträffar flygtjänstens om-
råde– i den verksamhet som
bedrivits inom F10 sedan
flottiljens tillkomst 1940.*

F 10 / Se S 1984-01-13

Anders Sjöberg