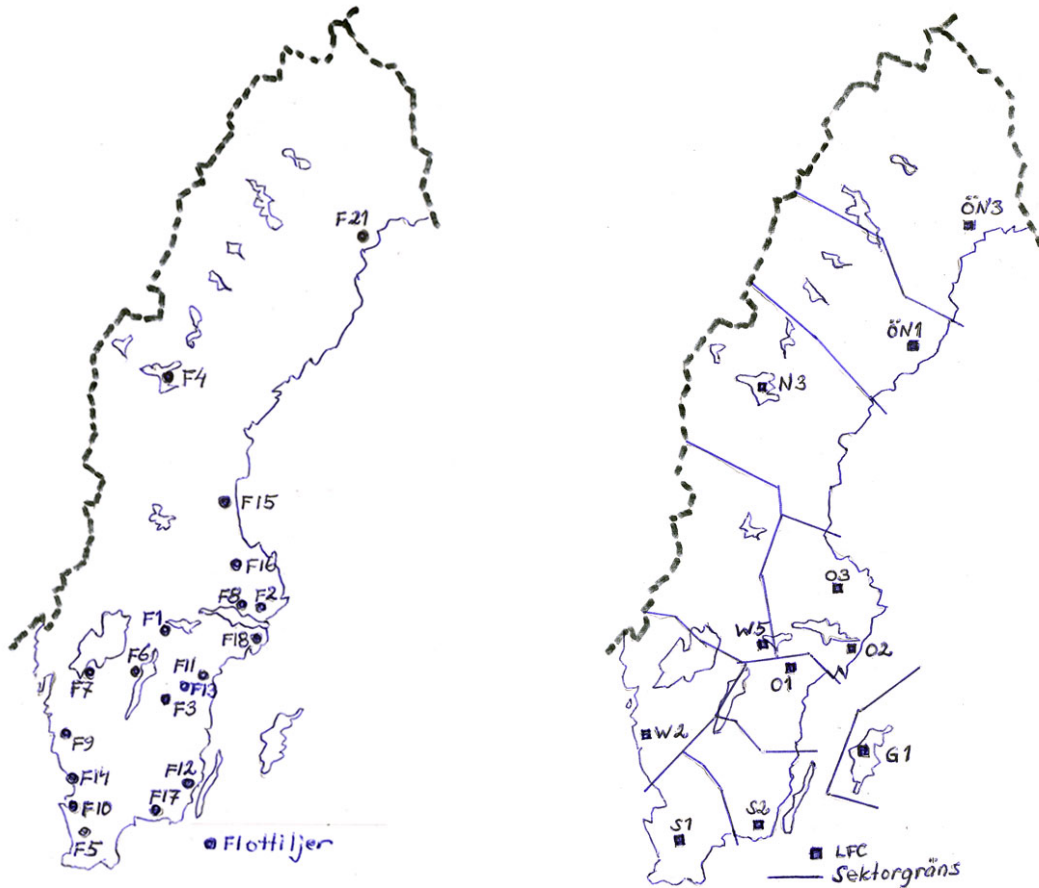


# FHT

Försvarets Historiska Telesamlingar  
Urvalsgrupp Flygvapnet



## Tele- och sektorteleingenjörer i Svenska Flygvapnet

Rolf Hjerter

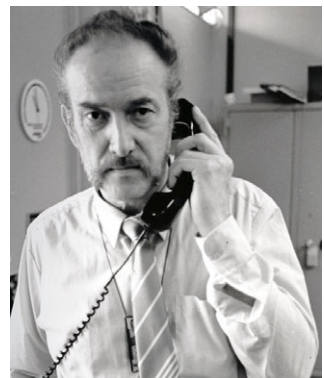
2006-03-20

F02/06

Sammanställningen är framtagen på uppdrag av Försvarets Historiska Telesamlingar (FHT).  
Arbetet utfördes i huvudsak under 2004, men med vissa kompletteringar under början av 2006.

Huddinge den 20 mars 2006

Rolf Hjerter  
Tidigare verksam inom flygvapnets markteleunderhåll



# Tele- och sektorteleingenjörer i Flygvapnet

Innehållsförteckning	Sida
1. Förord	1
2. Bakgrund	1
3. Förteckning över teleingenjörer per flygflottilj	6
4. Förteckning över sektorteleingenjörer per sektorflottilj	9
5. Förteckning över eskaderteleingenjörer	10
7. Uppgifter om enskilda tele-, sektortele- och eskaderteleingenjörer	10
Bilaga 1 1957 års luftförsvarssektorindelning (karta)	
Bilaga 2 Tidningsannons för teleingenjör	
Bilaga 3 Anställningsbesked för de första sektorteleingenjörerna	
Bilaga 4 Summarisk förteckning över flygteleingenjörer	
Bilaga 5 1985 års nya organisation för underhåll av marktelemateriel	
Bilaga 6 Fotobilaga	

## 1. Förord

Arbetet med att presentera alla tele- och sektorteleingenjörer visade sig vara svårare än jag trott när jag tog på mig uppgiften. I vissa fall har det blivit något av släktforskning. De första ingenjörerna började anställas omkring 1950 och under så lång tid hinner många komma och gå. Alla finns naturligtvis inte kvar i livet och några har besvärliga minnesluckor. Glädjen blir desto större när man får tag på en som varit med länge och dessutom tycks komma ihåg bättre än man gör själv.

Jag har valt som arbetsmetod att försöka få muntlig kontakt med alla som inte gått bort, för att få en pratstund istället för att enbart gå på arkivkällorna. Det har vid sådana tillfällen blivit långa telefonsamtal. Ofta är det ju personer som jag träffat i tjänsten. Några har jag även sökt upp och gjort små intervjuer med. Speciellt glädjande är att ingen av de som jag kunnat kontakta har varit negativa utan verkligen bjudit på sig själva och de allra flesta har även bidragit med foto.

Vidare har jag sökt att återge intervjuerna så som sagesmännen berättat istället för att sammanfatta dem till korta likformiga fakta, som är vanligt i många biografier.

Ett stort tack till alla som jag har kontaktat och fått hjälp av. Speciellt vill jag nämna Rudolf Persson i Ängelholm, Eric Westberg i Söderhamn, Lars Nilsson i Rödeby, Tor Hellström i Vallentuna och Sune Ericsson i Ronneby. Tack också till Ingemar Nyman i Halmstad, Ola Svensson i Norrköping, Hans Agnvall i Kivik för bl a ett värdefullt dokument och till Hans Bruno, FMV, för fotoredigeringen.

## 2. Bakgrund

Jan - Henrik Kylberg berättar i sina memoarer, att medan han ännu var detaljchef för markradiodetaljen på FF/EL, gjorde han tillsammans med Chefen för Kontrollbyrån Öv E Raab och ingenjör Blomberg en inspektionsresa i Kontrollbyråns regi. Inspektionen, som gjordes 1945, gällde telemateriel på flygflottiljerna och utmynnade bl a i förslag till att en *teleingenjör* skulle tillföras varje flottilj för att ansvara för teleutrustningen på förbandet. Det skulle dock dröja några år innan FF/Verkstadsbyrå (som var en föregångare till FF/UH) inrättade tjänsterna. De första teleingenjörerna anställdes 1949 på F 1 och F 9. Under året

1950 anställdes teleingenjörer vid inte mindre 14 flottiljer. F 14 och F 7 fick sina ingenjörer 1952 resp 1954. Sist i raden, 1957, kom F 5.



*Bilden är tagen 1950 vid avslutandet av en månadslång introduktionskurs på CVA för de då anställda teleingenjörerna. Festen hölls på Stadshotellet i Arboga och sammanföll med luciafiradet.*

*Stående från vänster till höger ser vi Bengt Brolin F 13, Littåker, Ola Karlsson F 4, Abrahamsson, Gösta "Brian" Andersson F 1, Arne Åkesson radioing CVA senare F 12, Robert Olsson-Seffer lärare och chef elverkstaden CVA, Yvegård, Bengt O Eriksson F 17, Åke Sellin F 18, Lennart Lindohf F 2 senare FF/UH, Rolf Jacobsson F 9, Winquist, Erik Berglund F 15 (senare FF/UH). Sittande från vänster: Edström CVA, Lennart Thornström radaring och lärare CVA, Anders Roll huvudlärare i radarteknik LME, Gussing kurschef och lärare CVA (senare FC), Evert Larsson F 17, Nils Lange F 12 (senare F 1). På golvet från vänster: Braxell FC, Knut Almrot F 3, Nils Bonny F 16, Rudolf (Rulle) Persson F 10, Stig Toresson F 21, Lundberg flygingenjör F 1. Ytterligare två teleingenjörer, Leif Ingevaldsson och Gunnar Thele var anställda, F 7 respektive F 1, men deltog inte i utbildningen eftersom de rekryterats från CVA och därmed inte ansågs behöva gå kursen.*

Arbetsområdet för teleingenjörerna omfattade från början all el- och telemateriel vid flottiljen, såväl flygburen som markbunden utrustning. Efterhand som teleutbyggnaden vid baser och krigsflygfält tog fart utökades åtagandet ytterligare. Uppgifterna bestod i att under tekniske chefen handlägga ärenden som rörde materielens drift och underhåll, tekniska utredningar och materielfelsrapportering, d v s uppgifter av både teknisk och administrativ art. På vissa flottiljer ingick dock i ett tidigt skede även att handgripligt åtgärda inträffade fel.

Lokala underhållsresurser på flottiljen utgjordes till en början av militära tekniker vid divisionerna, signalister vid signalavdelningen (avd VII) och av civila el-, radio- och instrumentmontörer vid flygverkstaden. När det senare under slutet av 50-talet skedde en omfattande utbyggnad av flygbaserna, kabelnät för elförsörjning och telesamband, flygplatsbelysning och andra hjälpmedel för navigering och landning samt sambandsmateriel, så bildades det en särskild driftgrupp (baselektronik, i dagligt tal kallad basel), med civil personal för verkställande underhåll vid den lokala nivån. Ett så gott som dagligen förekommande samarbete mellan teleingenjören och baselektronikgruppen utvecklades. Under 1980-talet kom förkortningen basel att ändras till bastele.

Under senare hälften av 50-talet och en bit in på 60-talet tillfördes flottiljerna nya flygplanstyper, t ex SAAB 32 Lansen och SAAB 35 Draken, som hade betydligt mer omfattande el- och telefunktioner än sina föregångare. Detta tillsammans med tilltagande utbyggnad i övrigt medförde ett behov av resursförstärkning till materielavdelningen. Lösningen blev att flygtele och marktele separerades och att en flygteleingenjör tillkom som biträde till kontrollingenjören. Den ursprunglige teleingenjören blev då basteleingenjör med el- och telematerielen vid flottiljen och krigsbaserna som arbetsområde. Benämningen för honom i dagligt tal fortsatte dock att vara teleingenjör.

Det har inte ingått i min uppgift att presentera flygteleingenjörerna. Jag bifogar dock en högst summarisk sammanställning som jag fått del av över dessa i bilaga 4.

Ansvar för den optiska luftbevakningen överfördes 1948 från Armén till Flygvapnet. En fantastisk utveckling av teleresurser för luftbevakning och stridsledning påbörjades därefter genom utbyggnaden av Stril 50 och något senare av Stril 60.

Landet indelades i luftförsvarssektorer. Inom varje sektor utsågs en flygflottilj till att vara sektorflottilj med bl a uppgiften att vara sammanhållande för luftbevaknings-, stril- och sambandsfunktionerna inom området. För att säkra driften och underhållet av den teletekniska utrustningen genomfördes att en särskild teleingenjör tillfördes sektorn. Benämningen på honom blev *sektor-* eller *sektorteleingenjör*. Bastele- och sektorteleingenjörernas materielområden var närbesläktade med i vissa fall identisk materiel och ett nära samarbete dem emellan kom att äga rum.

Vid den indelning i luftförsvarssektorer, som beslutades 1951, uppgick antalet sektorer till 21. När sedan den fasta utbyggnaden av anläggningar genomfördes minskade dock antalet för att i 1957 års plan uppgå till 11, se bilaga 1. Anledningen till detta var inte enbart av ekonomisk art utan mer av rationellt slag. Man fann det bättre med färre och därmed större sektorer med hänsyn till flygplanens allt större hastigheter.

De fasta luftförsvarscentralerna (Lfc) byggdes i bergtrum. Den först byggda centralen, Lfc O3, togs i bruk i maj 1950 och Lfc O2 två år senare. Det var de enda Lfc, som placerades inom flottiljområden - F 16 respektive F 18. Ytterligare nio fasta Lfc byggdes sedan och togs i bruk mellan 1955 – 1957.

Den nya sektorindelningen, som tillkom 1957 och utvecklingen därefter fram till 1981 framgår av tabellen nedan:

Sektor S1	F 10	1957-81
Sektor S2	F 12	1957-78

	F 17	1978-81	
Sektor W2	F 9	1957-69	
	F 7	1969-81	
Sektor O1	F 13	1957-81	
Sektor G1	F 13	1957-65	Sektor G1 uppgår 1965 i sektor O1
Sektor O2	F 18	1957-65	Sektor O2 och O3 slås 1965 ihop till då nybildade sektor O5
Sektor O3	F 16	1957-65	”-
Sektor O5	F 8	1965-74	
Sektor O5	F1	1974-81	
Sektor W5	F 1	1957-71	Sektor W5 uppgår 1971 i sektor O5
Sektor N3	F 4	1957-81	
Sektor ÖN1	F 21	1957-65	Sektor ÖN1 uppgår 1965 i sektor ÖN3
Sektor ÖN3	F 21	1957-81	

En del läsare reagerar kanske på uppgiften i tabellen ovan att sektorerna O2 och O3 upphörde redan 1965. De aktuella strilbataljonerna fortsatte nämligen att tillhöra F 18 respektive F 16 efter denna tidpunkt. Även materielen redovisades som tidigare och befattningarna för sektorteleingenjörerna låg kvar ännu några år på dessa flottiljer. Man får se förändringen enligt tabellen på ett övergripande sätt och som inriktning för framtiden. Först 1974, när F 8 helt avvecklades och sektoransvaret för O5 fördes över till F 1 skedde en förändring mer reellt för F 16 och F 18 i detta avseende.

De fem första sektorteleingenjörerna anställdes med tillträde den 1 september 1953, se bilaga 3. Ytterligare fem ingenjörer tillkom sedan i samband med att resterande Lfc färdigställdes. Sektor G1 (Gotland) erhöll aldrig någon egen tjänst. Arbetsuppgifterna där utfördes i stället av sektorteleingenjören vid O1 och en teleförman på G1.

Det skall också nämnas att Första flygeskadern erhöll en eskaderteleingenjör med likartade uppgifter som sektorteleingenjörerna. Förteckning över eskaderns teleingenjörer har även medtagits i denna uppsats, se avsnitt 5 och 7.

Sektorteleingenjören var stationerad vid luftförvarscentralen. Han hade till sitt förfogande en telegrupp bestående av en teleförman och några vpl/tekniker. Antalet tekniker bestämdes av materielomfattningen i sektorn. Verkstaden var vanligen placerad i berget i nära anslutning till Lfc-materielen, men det förekom också att den kunde inrymmas i baracker utanför berget. Arbetsuppgifterna var att svara för underhållet av telematerielen inom sektorn. I början verkställde telegruppen så gott som allt underhåll. Viss hjälp kunde dock rekvireras från flottiljens flygverkstad (Avd VI) och när det gällde elverk, master och torn även från flottiljens maskinavdelning (Avd III).

Det stora jobbet bestod i att koppla upp och lägga om förbindelser före övningar. Vidare skulle alla förbindelser i det militära sektornätet kontrolleras mellan luftbevakningsstationerna (Ls) och Luftförvarsgruppcentraler (Lgc) samt förbindelserna från de senare till Lfc. Inne i centralerna tillsågs insatserna i borden. Någon uttryckte det så att tillsynerna slet mer på materielen än användningen. Härtill kom, att i de Lfc som samgrupperats med en radarstation skulle det även finnas tekniker för drift och visst underhåll av radarstationen. När televerkstäderna (TV) hade etablerats under senare hälften av 1950-talet fördes successivt alltmer underhåll över till denna regionala instans.

På striltekniska sidan skedde en del organisatoriska förändringar under sista hälften av 1960-talet. Man fann behov av att bättre kunna leda och samordna drift och underhåll i och med utbyggnaden av Stril 60-materielen. Det inrättades därför driftledningar i sektorerna. Flygdirektörer och flygingenjörer tillsattes som chefer och ställföreträdande chefer för dessa enheter successivt som utbyggnaden fortskred. De tidigare sektorteleingenjörerna inlemmades i driftledningarna och benämningen sektorteleingenjör övertogs även för en tid av de nya civilmilitära cheferna. Benämningen försvann dock helt när beteckningen *strilsystemingenjör* myntades för den nya kategorin tjänster.

De sex regionala televerkstäderna (TV) omvandlades en bit in på 1970-talet till tre teleservicebaser (TSB), som knöts till sektorflottiljens tekniska enhet vid F 10, F 16 och F 21. All underhållspersonal för marktele inom sektorn inklusive flottiljernas baselektronikgrupper, överfördes härvid till TSB.

Vid sektorflottiljernas tekniska enheter inrättades en Systemavdelning Stril/Samband med strilsystemingenjören som chef. Avdelningen fick lokalt förvaltningsansvar för sektorns marktelemateriel med undantag för baselektronikmaterielen, som fick behålla sin förvaltningsmässiga knytning till respektive flottilj. Vid dessa inrättades analogt med strilsidan en Systemavdelning Basel vid den tekniska enheten.

Förhållandet mellan systemavdelningarna och TSB kan beskrivas som ett kund-leverantörsförhållande. Efter att från början ha varit teknikinriktat, ofta på detaljnivå, hade teleingenjörens arbete i takt med teknikutveckling, ökande materielmängd och organisatoriska förändringar, blivit mer inriktat mot system och teknisk förvaltning, med administrativa uppgifter typ planering, beställning, ekonomisk budgetering och kostnadsuppföljning som ett betydande inslag i verksamheten. Ekonomisk styrning skedde från före detta Flygförvaltningen, som 1968 uppgått i nybildade Försvarets Materielverk (FMV). Samordning och uppföljning genomfördes av FMV-FUH genom regelbundet återkommande budget- och uppföljningsmöten, som förlades till olika platser i landet.

Utbyggnad och modernisering av marktelesystemen, inte minst på sambandssidan, gjorde det möjligt att 1981 reducera antalet luftförsvarssektorer till fyra storsektorer enligt följande:

Sektor S - Syd	Bildas av S1, S2 och W2 med beteckningen	F 10/Se S
Sektor M - Mitt	Bildas av O1 och O5	”- F 16/Se M
Sektor NN - Nedre Norrland	Bildas av N3	”- F 4/Se NN
Sektor ÖN - Övre Norrland	Bildas av ÖN3	”- F 21/Se ÖN

Fyra år senare, den 1 juli 1985, skedde en ny stor ändring av markteleunderhållet genom att:

- TSB-organisationen upphör
- Resurser ur TSB för bakre regionalt underhåll tillförs Verkstadsförvaltningarna (VF)
- Resurser ur TSB för främre baselektronikunderhåll överförs till den nyinrättade Baseldetaljen vid respektive flygflottiljs tekniska enhet. Övriga främre resurser ur TSB för Flygvapnets del överförs till nyinrättade driftgrupper vid strilanläggningar och placeras organisatoriskt under strilchef vid berörda sektorflottiljer.
- De tidigare nämnda Systemavdelningarna Basel respektive Stril/Samband upphör varvid uppgifterna överförs till de nybildade Marktelekontoren (MTK) vid de fyra sektorflottiljernas tekniska enheter. 1985 års omfattande omorganisation framgår närmare av bilaga 5.

Basteleingenjörerna går bra att följa genom alla organisationer fram till 1985. Efter det årets förändringar återfinns en, i viss mån, motsvarande tjänst bara vid de fyra storsektionernas Marktelekontor. Förteckningen över teleingenjörer slutar därför med några undantag vid denna tidpunkt.

Till skillnad från teleingenjörerna är spårbarheten sämre för vissa av sektorteleingenjörernas tjänster redan från slutet av 1960-talet. Anledningen är, som framgått ovan, strilsystemingenjörernas intåg på arenan som chefer för driftledning och systemavdelningar. Vidare har sektorteleingenjörernas odelade ansvar från 1950-talet för stridslednings- och luftbevakningsmaterielen splittras och delats upp på flera befattningshavare i senare skeden. Det innebär att förteckningen över sektorteleingenjörer generellt sett avslutas betydligt tidigare än för teleingenjörerna. En naturlig fortsättning skulle därför vara att på motsvarande sätt följa strilsystemingenjörerna från mitten av 1960-talet och framåt, men den uppgiften ligger utanför detta uppdrag.

För att göra ”sektorresan” fullständig ska slutligen nämnas att 1993, den 1 juli, organiseras tre flygkommandon med staber på F 10, F 16 och F 21. Flygkommandona tar över ansvaret från luftförsvarssektorerna (storsektorerna), som utgår. Sektorbegreppet från 1951 är därmed till ända.

Södra Flygkommandot (FKS)	Bildas av F 10/Se S	1993-2000
Mellersta Flygkommandot (FKM)	”- F 16 /Se M	1993-2000
Norra Flygkommandot (FKN)	”- F 4/Se NN och F 21/Se ÖN	1993-2000

Flygkommandona fick verka i sju år tills även de lades ner den 1 juli 2000 i samband med inrättandet av Flygtaktiskt Kommando (FTK) och ändrad ledningsorganisation för försvaret i stort.

### **3. Förteckning över teleingenjörer per flygflottilj**

#### **F 1**

1949-1960 Gösta ”Brian” Andersson  
1960-1962 Börje Pettersson  
1962-1972 Nils Lange  
1972-1982 Erik Hahn  
F1 avvecklades 1982

#### **F 2**

1950-1956 Lennart Lindohf  
1956-1974 Tage Gillgren  
F 2 avvecklades 1974

#### **F 3**

1950-1971 Knut Almroth  
1972-1974 Åke Oscarsson  
F 3 avvecklades 1974

#### **F 4**

1950-1984 Ola Karlsson



1984-1994 Nils Storm  
1994-2001 Jan Berglund  
F 4 avvecklades 2005

#### **F 5**

1957-1985 Stig Kruse  
F 5 avvecklades 1998

#### **F 6**

1950-1955 Leif Ingevaldsson  
1955-1960 Gunnar R Ohlsson  
1960-1964 Dan Degerman  
1964-1985 Roland Rayståhl  
F 6 avvecklades 1994

#### **F 7**

1954-1955 Rune Robedal  
1956-1959 Lennart Swidén  
1960-1963 Bernt Eriksson  
1963-1985 Lars Finnman

#### **F 8**

1951-1956 Harald Thomsen  
1956-1959 R A Karlsson  
1960-1961 Larsson  
F 8 omvandlades 1961 till F 8 Depå och 1963 till Svea flygkår för att helt läggas ner 1974

#### **F 9**

1949-1969 Rolf Jacobsson  
F 9 avvecklades 1969

#### **F 10**

1950-1992 Rudolf Persson  
F 10 avvecklades 2002

#### **F 11**

1950-1959 Gunnar (Johansson) Thele  
1959-1980 Roland Carlsson  
F 11 avvecklades 1980

#### **F 12**

1950-1958 Nils Lange  
1958-1980 Arne Åkesson  
F 12 avvecklades 1980

#### **F13**

1950-1984 Bengt Brolin  
1984-1985 Ingemar Jacobsson  
F 13 avvecklades 1994

**F 14**

1952-1955 Uno Nordberg  
1956-1961 Bengt Ellström  
1962-1973 Ingen tjänst tillsatt  
1974-1985 Ingemar Nyman

F 14 omvandl. 1961 till Hallands flygkår, F 14 och 1972 till Flygvapnets Halmstadsskolor,  
F 14

**F 15**

1950-1955 Erik Berglund  
1956-1978 Eric Westberg  
1978-1985 Roland Hultqvist  
F 15 avvecklades 1998

**F 16**

1950-1961 Niels Bonny  
1961-1985 Birger Larsson  
F 16 avvecklades 2003

**F 17**

1950-1954 Bengt O. Eriksson  
1954-1955 Stig Toresson  
1955-1985 Stig Nedin

**F 18**

1950-1956 Åke Sellin  
1956-1985 Olof Kämpe  
F 18 avvecklades 1986

**F 21**

1950-1954 Stig Toresson  
1954-1955 Bengt O. Eriksson  
1955-1957 Herbert Ekholm  
1957-1961 Sune Danielsson  
1962-1967 Reinhold Svensson ("Svisse")  
1967-1968 Martin Fredriksson  
1968-1981 Håkan Isakson  
1981-1983 Tommy Klein  
1984-1985 Herbert Thurfjell

**4. Förteckning över sektorteleingenjörer per luftförvarssektor****Sektor ÖN 1**

1958-1961 Roland Lööf  
1962-1963 Lennart Edström  
1963-1965 Folke Öhman

**Sektor ÖN 3**

1953-1962 Reinhold Svensson ("Svisse")  
1962-1967 Martin Fredriksson

### **Sektor N3**

1956-1970 Einar Ericsson  
1970-1972 Kjell Bergman

### **Sektor O3**

1953-1955 S G Norling  
1955-1962 Evert Björklund  
1962-1973 Niels Bonny

### **Sektor O2**

1953-1956 Stig Carlström  
1957-1961 Harald Wretmalm  
1961-1965 Roland Lööf  
1966-1969 Hans Agnvall  
1970-1971 Bengt Sundberg  
1971-1973 Jan-Olaw Persson

### **Sektor O1**

1954-1956 John-Åke Bengtsson  
1956-1962 Tor Hellström  
1962-1970 Börje Tiderman (f d Jacobsson)

### **Sektor W5**

1957-1962 Börje Tiderman (f d Jacobsson)  
1962-1968 Bengt Sundin  
1968-1973 Anders Sturesson

### **Sektor W2**

1953-1969 Erik Wessberg  
1969-1979 Rolf Jacobsson

### **Sektor S1**

1953-1985 Lars Hydén (f d Arvidsson)

### **Sektor S2**

1956-1958 John-Åke Bengtsson  
1959-1965 Rolf Larsson  
1966-1974 Tommy Klein

## **5. Förteckning över eskaderteleingenjörer**

### **E 1**

1972-1981 Erik Wessberg  
1982-1985 Uno Nordberg  
1985-1994 Lars Forsberg

## 7. Uppgifter om enskilda tele-, sektortele- och eskaderingenjörer

### **Agnvall, Hans**

Född den 19 mars 1932 i Urshult, Kronobergs län. Vpl elmek 1952-53. Anställning 1953 vid F 12 som Hjälp tekniker Elektro med verksamhet vid radarn Pj-21. Elteknikerkurs 1952-53. Flygtekniker Elektro 1956 vid F 12 resp F 2. Yrkeslärare i Borås dec 1956 till febr 1960. Elmästarkurs 1960-61. Elmästare F 2 1961-63. Driftchef 1963-64 för Harry (PS 08-anläggningen tillhörande F 18). Ingenjörsexamen 1964. Sektorteleingenjör vid sektor O2 (F 18) 1966-69. Chef Drift/Uh strilsystemmtrl vid Lfc S1 (F10) 1969-78. Milostab Syd 1978-79. Skyddsingenjör vid F 10 från 1982 till pensioneringen 1992. Hans bor numera i Kivik.



### **Almroth, Knut**

Född 1923 i Köpingsbro, Malmöhus län. Ingenjörsexamen 1943 vid Malmö Högre Allmänna Läroverk. Anställning 1944 på ASEA i Västerås respektive Sundsvall i tre år. F o m 15 juni 1947 tre års anställning på SAAB i Linköping. Teleingenjör 1950 på F 3 fram till 1971, därefter anställning på CVM som chef för TV 6. Knut stannade kvar där till 1985 då TSB överfördes till Verkstadsförvaltningen. Slutade då och började på FOA, avd 3 i Linköping. Kvar på FOA tills pensioneringen 1988. Knut bor nu i Linköping.



### **Andersson, Gösta**

Född den 18 september 1918 i Kila socken i Västmanland. Arbetade på ASEA i Västerås innan han började på F 1. Enligt uppgifter från kolleger till honom så var Gösta från början instrumentmakare men läste sig till ingenjörsutbildning på korrespondens och var i mitten av 1940-talet chef för elverkstaden på F 1. Han verkade från 1949 som teleingenjör på F 1. I Västerås skaffade han sig ett tillnamn – ”Brajén”, som var vanligt vännern emellan. Gösta var duktig bandyspelare, bl a spelade han i landslaget en del matcher och det är troligt att han fick tillnamnet i det sammanhanget. Det var också under en bandymatch, som han fick en skridskospets i ena ögat och fick det förstört.

I februari 1960 tog han tjänst i det kejserliga flygvapnet i Etiopien. Det var många svenskar som arbetade där under 1950- 60- talen. Anledningen var att SAAB hade sålt ett antal flygplan av typen B 17 till Etiopien och i köpet ingick bl a att SAAB skulle svara för utbildning av inhemska personal.

Som kuriosa kan jag nämna att dagen efter min vpl-inryckning till F 14, närmare bestämt den 1 oktober 1954, så samlade den ny tillträdde flottiljchefen Bo Lindgren, all personal på idrottsplatsen för avtackning av sin företrädare i tjänsten överste Christian Nilsson. Denne satte sig sedan i Etiopiska flygvapnets transportflygplan för resa till Etiopien där han skulle tillträda som chef för det kejserliga flygvapnet. En grupp (ev rote) med J 28 Vampire- plan från F 14 eskorterade sedan, som en hedersbevisning, sin förra chef till den svenska territorialgränsen.



Gösta tjänstgjorde som Signal Master i Harar Meda (Bishoftu) en ort 40-50 km utanför Addis Abeba. Det Etiopiska flygvapnet hade sin huvudbas där med verkstäder som utförde större tillsyner m m. Tjänstgöringen i Etiopien blev inte långvarig för redan året därpå - augusti 1961- tog han anställning vid Svenska Radioaktiebolaget (SRA) i Stockholm. Hans uppgift där var att organisera och leda drift- och underhållsverksamheten för LFC typ 1. Dessa två stora anläggningar ingick i det nya Stril 60, som just höll på att byggas upp. Flygvapnet hade inte möjligheter att med egna resurser ta fram så många teletekniker - det rörde sig om ett 60-tal på vardera anläggningen (till en början)- utan man valde att lägga ut verksamheten på entreprenad till SRA. Lösningen kom att fungera mycket bra och det kan inte minst tillskrivas Gösta. Han verkade på SRA och dess efterföljare tills pensioneringen. Han och familjen bodde i Bålsta, där Gösta också avled i december månad 1997.

### **Bengtsson, John-Åke**

Född den 21 dec 1922 i Kallinge. Efter realskola i Ronneby jobbade John-Åke ett år på Kockums Jernverk i Kallinge. Han får nu själv berätta om sin fortsatta verksamhet:

*-Jag kom sedan in på Malmö Tekniska Läroverk i Malmö, berättar John-Åke. Han fortsätter:*

*-Jag gick på allmän linje vilket innebar att vi läste ungefär lika mycket inom både maskin-, elektro-, kemi- och byggnadsområdet. 1943, när jag tog min ingenjörsexamen, så var det fullt krig i världen och det var bara att hoppa in och göra värnplikten. Den kom att vara i 1 ½ år. Efter detta jobbade jag ett halvår på Vattenfallsstyrelsen med konstruktioner för dammluckor och hissar.*

*Efter Vattenfallepoken började jag på Kungl Telegrafverket, där jag arbetade mellan åren 1945-51. Under de tre första åren fick jag en gedigen utbildning till automatingenjör. Efter utbildningen blev jag placerad i Nässjö och den huvudsakliga uppgiften var att bygga om de gamla manuella telefonstationerna till automatiska stationer.*

*En episod som etsat sig fast i minnet från Telegrafstyrelsen i Stockholm inträffade under utbildningen 1946. Den sommaren var ovanligt varm och på takvåningen i huset med det bekanta telefontornet vid Malmskillnadsgatan steg temperaturen till bastunivå. Vad säger då en ambitiös utbildningsansvarig till sina adepter?*

*Jo: "Nu pojkar är det så varmt så vi slutar att jobba, vi tar schemaläsning istället och vi tar itu med registret till 41:orna". Han kunde inte ha kommit med något värre. Den som inte svettades då var inte normal. Han var sådan den gode Engerfelt, vi skulle härdas.*

*Efter att ha automatiserat nästan halva Småland sökte jag mig 1951 till Örlogsvarvet i Stockholm för att arbeta som driftingenjör och chef för tre minverkstäder, belägna på öar i Stockholms skärgård. Även här har jag ett minne jag kan berätta. Det var några kalla vintrar då, i början av 1950-talet. Isarna hade lagt sig mellan öarna i Stockholms skärgård. Våra verkstadsanläggningar i skärgården bevakades av en militär styrka och vakthund. Basen för styrkan, en förvaltare, ser en dag en ovanlig besökare- en råbock. Den måste ha vandrat över isen. Första tanken: den blir ett offer för vakthunden.*

*Bäst att koppla upp hunden. Helt onödigt visade det sig, kanske rent av farligt för hunden, bocken gick till anfall mot hunden. Den visade sig dessutom helt respektlös för militär*



gradering, den jagade nämligen upp förvaltaren på den långa trappan till den bostad han disponerade och där dörren gått i baklås vid den tidigare snabba utryckningen. Bocken gillade inte trappan och tröttnade så småningom att vänta på förvaltaren, som klarade sig utan men.

Jag stannade på Örlogsvarvet tills jag 1954 tog anställning i Norrköping på F 13 som sektoringenjör (det hette så på den tiden) på sektor O1. Jag blev placerad i det nya lfc m/50, som då var under uppbyggnad. Mina kunskaper från televerket kom väl till nytta här. Jag stannade kvar till den 14 juni 1956 för att då flytta till en motsvarande tjänst, som blivit inrättad vid sektor S2 (F 12). Anledningen till att jag flyttade söderut var att få komma närmare hemtrakterna i Blekinge.

I ansvarsområdet för sektor O1 ingick även anläggningar på Gotland. Anläggningarna skulle revideras och provas regelbundet, så det blev många resor ut till ön. En minnesrik sådan inträffade den sommar på 50-talet då total solförmörkelse drabbade Hemse på Gotland. Förmörkelsen varade någon minut men gav en förnimmelse av domedagsstämning. Fåglarna, som just kvittrat så vackert, tystnade och en iskyla hann sprida sig över nejden. Livet på denna jord är verkligen beroende av moder sol.

En lärdom från min militära verksamhet är att vill du ta reda på något hemligt, vänd dig till en chaufför. Som exempel kan nämnas att det hände att förvaltningsfolk kom till centralstation i Norrköping för att ta sig ut till lfc-anläggningen. När vederbörande försökte med någon adress så nära anläggningen som möjligt, så grep chauffören in med: "Jag vet vart du ska, den adressen kan jag. Hoppa in så kör vi".

Ett annat exempel med chaufför inblandad inträffade på Örlogsvarvet, som jag tidigare jobbade på. En i företaget anställd och vederbörligen godkänd chaufför körde en dag förvaltningsfolk till varvet. Man skulle betitta en pågående försöksverksamhet med en akustisk mina. Chauffören, som befann sig på respektabelt avstånd från deputationen, såg dock att man kom till ett föremål väl dolt under en presenning. Presenningen avlägsnades och återställdes efter inspektionen. Nyfikenheten hos chauffören var så stor att han gick fram till en på verkstaden verksam montör och frågade vad som fanns under den där presenningen. Svaret blev att det visste han inte, varvid chauffören undrade: "Kan det vara den där minan som kommer när man visslar på den?" Nog var han på rätt spår den gode chauffören även om det krävdes motorbullen från ett fartyg för att få upp denna mina från havets botten där den lurade på sitt byte.

Jobbet som sektoringenjör vid O1 och S2 medförde mycket resor till de utspridda anläggningarna för kontroll och revideringsarbeten samt för övningsverksamhet. Detta innebar mycket bortavaro från familjen med uppväxande skolbarn. När därför en tjänst i matematik och tekniska ämnen utannonserades 1958 vid Örlogsskolorna i Karlskrona grep jag chansen och sökte den, med anställning som följd.

Anställningen varade i två år, precis den praktiktid som behövdes för att få delta i Skolöverstyrelsens ämneslärarutbildning i Malmö. En ansökan till denna utbildning resulterade i antagning ht 60. Så det blev till att sätta sig på skolbänken i mogen ålder för ämnesfördjupning i matematik och fysik. Den teoretiska delen av utbildningen bedrevs vid Lunds universitet medan den praktiska delen, vt 61, genomfördes vid Borgarskolan i Malmö.

*Efter avslutad utbildning väntade ht 61 en tjänst som ämneslärare vid Yrkesskolorna i Karlskrona (nuvarande Chapmanskolan). 1969 övergick jag till en lärartjänst i teknologi vid Chapmansskolans 4-åriga linje och tjänsten kombinerades efter en tid med en studierektorsbefattning. Skolorna har sedan dess undergått många förändringar. Jag fortsatte med utbildningsverksamhet fram till min pensionering 1987. Som pensionär bor jag fortfarande kvar i Karlskrona och jag har fått mer tid över åt mina fritidsintressen som golf, orientering och sommarstugejobb.*

### **Berglund, Erik**

Född den 26 september 1920 i Kiruna där han växte upp. Ingenjörsexamen 1941 vid Örebro Tekniska Gymnasium. Därefter anställning vid CVM. Flyttade 1945 till Söderhamn och arbetade i fem år på Söderhamns elverk. Sedan anställd som teleingenjör på F 15 under åren 1950-1955. Flyttade därefter till Stockholm och verkade vid Driftbyrån på FF/UH 1956-1963. Anställning vid SAAB fr o m 1963 tills pensioneringen 1985. Erik avled den 27 april 2002 och var då bosatt i Linköping.



### **Berglund, Jan**

Jan berättar här själv om sin civila och militära bana och lämnar även sin syn på teleingenjörskapet och en tänkvärd tidsskildring, som har med jämställdheten att göra.

*-Född i Söderhamn 40-10-08*

*Gick några år i realskolan, men ville komma hemifrån och arbeta.*

*Sågverksarbetare en kortare tid innan jag som 17-årig hade turen att bli antagen som instruktörsaspirant vid I 14, Gävle.*

*Skulle bli kapten med egen tjänstebil. Tänk vilka planer man kan ha.*

*Flyttade till I 13, Falun, där jag gick IS 1 och IS 2.*

*Telegrafistutbildning på S 1 med inriktning som telegrafistinstruktör.*

*Undfick den slutgiltiga kärleken, samtidigt som insikten att den militära karriären och jag inte gick ihop -62.*

*Flyttade till den nyss nämnda kärleken, som bodde i Östersund.*

*Tänkte mig en framtid inom byggnadsbranschen och praktiserade som grovarbetare hos en småhusbyggare. Han gick dessvärre i konkurs (min medverkan fortfarande oklar).*

*Fick krypa till korset och dra på mig uniformen igen, den här gången på I 5.*

*Gifte mig vintern -64.*

*Började läsa på aftonskola till teleingenjör.*

*Övergick till studier på dagtid -66 när det blev för jobbigt med både arbete och kvällsstudier efter dotterns tillkomst.*

*Tog fackingenjörsexamen -68. Det var första året då inte arbetsgivarna stod och erbjöd arbete direkt vid trappan.*

*Fick arbete på Televerkets driftsektions utbildningsavdelning, Jacobsbergsgatan i Stockholm.*

*Stod ut ett halvår innan längtan efter familjen blev för stark.*

*För att få komma hem hade jag att välja mellan ett arbete som processingenjör på en spånplattfabrik eller ett som kollektivanställd vid Bastele, F 4. Jag valde i april -69 det senare, eftersom det förra innebar skiftjobb.*

*Verkmästare vid samma avdelning -72.*

*Verkmästare vid sedermera Basel, ingående i TSB N under F 21 administration.*





*Fick ett anfall av vasaloppssyndromet (40-årskrisen) och började läsa enstaka kurser på halvfart på högskolan i Östersund och Umeå universitet. Ekonomisk inriktning med tyngdpunkt på organisation och förvaltning. Då jag insåg att ingen ville anställa en lätt ålderstigen fil kand, avbröt jag -96, 10 poäng från målet.*

*C Basel -85 (tror jag).*

*C Baselavd, MTK NN -94*

*Avtalspension febr 2001.*

**Om teleingenjören:**

*När jag började som kollektivanställd vid F 4 1969 fanns det en helig treenighet inom den tekniska delen på en flottilj. Det var tekniske chefen, verkstadschefen och så teleingenjören. Man hörde från en del andra flottiljer att förhållandena inte var särskilt goda mellan den ledningen och övrig personal. På det viset tyckte jag att vi hade det bättre på F 4. Visserligen hade väl vår Enderlein sina sidor (liksom alla vi andra), men lade sig för det mesta inte i detaljer på verkstadsgolvet. Verkstadschefen, Örneldh, hade sin örnblick mest riktad åt flygplanssidan. Ola Karlsson, teleingenjören, var en bra karl. Lätt att diskutera problem med och utan att lägga sig allt för mycket i detaljer. Han gjorde vad han kunde gentemot verkstads- och flottiljledning för att underlätta vårt arbete.*

*I samband med OLLI-U, som genomfördes under 70-talets mitt, försökte han påverka flottiljledningens agerande mot delar av OLLI-U för att begränsa de förutsebara skadorna. Bland annat insåg han tidigt riskerna med att överföra driftgrupper utanför flottiljens, och sin, kontroll – och inte minst- skyddsnet. Han fick rätt. Det utanförskap som med tiden uppstod gentemot den egna flottiljen gynnade definitivt inte samarbete, effektivitet och resultat. Vad jag har hört var inte detta specifikt för F4 utan gällde för de flesta driftgrupper som fick en annan huvudman.*

*Teleingenjörens roll förändrades starkt i samband med Marktelekontorens införande under 80-talets mitt. Åtminstone blev det så inom sektor NN, som ju var Sveriges minsta sektor med endast en flottilj. Från att ha varit en relativt stark röst inom flottiljen reducerades nu funktionen mot en mer administrativ roll, där huvuduppgiften blev budget- och kontrollarbete. Kommunikationsvägarna blev också längre gentemot driftgrupper, verkstads- och flottiljledning. Det är möjligt att det var specifika förhållande för just oss. Mycket snart, efter det att jag efterträtt Nils Storm -84, insåg jag att jag inte skulle stå ut fram till pensionen om jag huvudsakligen skulle fortsätta att detaljgranska fakturor. Pensionen var ju avlägsen då, mer än 10 år.*

*Av arbetstiden anslog jag så litet som möjligt åt fakturagranskning och andra rutinärenden, max 50 %. För resten av tiden fanns det en uppsjö av intressanta, och enligt min mening, nödvändiga projekt. I den mån de befrämjade återkopplingen mot flottiljen, var de desto intressantare. Under en följd av år hade främlingskapet gentemot flottiljen ökat oroväckande av samma orsaker som jag berört tidigare. Vissa saker bedrev jag självsvåldigt (förlåt Kjell Bergman), andra var sanktionerade. Vad fanns det då att göra?*

*Marktelekontorens struktur, arbetssätt och teknikstöd var saker, som tog en del av tiden. I den mån mina insatser inom området har givit några bestående intryck kan bara omvärlden bedöma.*

*En god draghjälp i det arbetet blev det när flygsäkerhetsarbetet inleddes. Där fanns också möjlighet att skapa en struktur där "teleingenjören" kunde få möjlighet att återta något av*



*sitt forntida tekniska engagemang och ansvar. Den möjligheten fanns i en nära koppling mot den nyinrättade flygplatsenheten som teknisk chef.*

*Ett annat viktigt område, som Rolf Hjärter drev från Underhållsavdelningen på FMV, var att få en struktur inom elsäkerhetsområdet som uppfyllde lagens krav. Jag är stolt att säga att F 4 kom väldigt nära ett fullbordat avtal under min tid.*

En tidsskildring:

*Många gånger kan det bli integritetsproblem när man byter arbete, vilket följande skulle belysa.*

*Jag blev som sagt kollektivanställd på F 4 efter ett antal år som militär och en kortare tid som ingenjör vid Televerket. Den militära hierarkiska ordningen var jag väl bekant med. Den var ju rätt tydlig vid den här tiden, inte minst inom infanteriet. Men en liten chock fick jag när jag insåg att statuskänslan även fanns i de djupare leden.*

*Som kollektivanställd stod man längst ner på skalan. Det yttrade sig bland annat så, att vid nödvändiga besök på tekniska enhetens kontor, gärna med mössan i handen och inte alltför skitiga kläder, fick man anstränga sig en stund för att somliga av de kvinnliga assistenterna skulle värdigas anslå erforderlig tid.*

*En konstig förvandling skedde i anslutning till att jag som nybliven verkmästare hade ett ärende på samma kontor. Jag vill inte påstå att damerna ifråga neg rent fysiskt. Det var mer en andlig känsla. Jag kände definitivt att jag nu var en man i karriären, tjänsteman – inte kollektivanställd.*

Jan avslutar med en liten anekdot med sensmoral:

*Det var på den tiden då Kepner Tregoes (eller vad det nu hette) läror spreds inom flygvapnet. Själv fick jag aldrig tillfälle att delta i den utbildningen. Vi var hopplöst underbemannade på Basel, som gruppen hette efter OLLI-U's omorganisationsvåg. Kontinuerliga och långa övningar på flygbaserna gjorde att man ständigt var ute på någon bas, som regel ensam. Kubbebasen var speciellt frekventerad eftersom vi fick ta övningar även från andra baser inom sektorn och ÖN vid dåligt väder. Kubbe blev av någon konstig anledning sällan drabbad av vädergudens makter i samma utsträckning.*

*Vid det här tillfället var dock en överordnad ingenjör med under en av sina resor. Låt oss för enkelhetens skull i fortsättningen kalla honom för Ö. Någon gång under övningens början valde den gamla kära Anita (PN-60) att sluta fungera. Vi åkte dit. Jag konstaterade efter en blick på mätvärdena, att genomföringskondensatorerna i slutsteget måste bytas ut, en grundsvaghet hos Anita.*

*- "Nej Janne", sa Ö. "Nu ska vi ta det här metodiskt och tillämpa Kepners system". En man som Ö sade man inte emot på den tiden, så det fick bli Kepner. Eftersom jag saknade kunskaper inom det specifika området så tog Ö kommandot, kavlade upp ärmarna och satte igång. Fyra timmar senare, med Anitas lekamen sorgligt kringspridd i hyddan, kom Ö på att det var dags för honom att dra vidare på sin resa. Expertis kunde jag tillkalla från CVA i Arboga.*

*En, till en och en halv timme senare var Anita sig lik, med nya fräscha genomföringskondensatorer. Och spann som en katt.*

*Sensmoral: Läror i all ära, men underskatta aldrig beprövad erfarenhet.*

## **Bergman, Kjell**

Född den 1 maj 1940 i Piteå. Grundutbildning till elektriker vid verkstadsskola. Började sedan på SJ i Älvsbyn och verkade där åren 1957-60 som "16 och 2/3" elektriker. SJ hade som bekant 16 2/3 Hz som systemfrekvens.

*-Ja, nu var det dags att göra lumpen vid I 19 i Boden, berättar Kjell och fortsätter: -Jag såg det först som pest och pina, men fick snart upp ögonen för att man kunde vända det till något positivt. Det fanns möjlighet till en bra utbildning och jag tog den. Först fick jag gå igenom Kadettskolan på Ulriksdal i Stockholm och sedan Försvarets läroverk i Uppsala. Jag gick ut därifrån 1964 med studentexamen i bagaget. Kände för en mer tekniskt inriktad bana än vad Armén kunde erbjuda, så jag började då vid Tekniska gymnasiet i Luleå och 1967 tog jag min ingenjörsexamen på el-/televinjen. Den 1 januari 1968 fick jag anställning på F 21 på Systemavdelning Stril/Samband med placering vid Lfc ÖN 3 i Boden. Jan Savander var då chef för avdelningen.*



*Under hösten 1970 slutade sektorteleingenjören Einar Eriksson på F 4. Jag sökte hans jobb kunde börja den 1 november samma år som sektorteleing på stril/sambandsavdelningen. Jag lydde då direkt under Enderlein, som var flottiljingenjör. Teleingenjör Ola Karlsson blev min kollega. Efter några år "lockade" jag över Sam Masman till strilssysteming-jobbet. Tyckte det var bra att ha en chef som kunde ta "stötarna" uppåt. När TSB bildades 1975 flyttade Sam tillbaka till F 21 och jag fick tillbaka den tidigare befattningen och behöll den till Gustav Nilsson kom som ny strilssysteming. Men han gick snart till Telub och efterträddes då av Anders Jonsson. Mellan åren 1988-90 hoppade jag av från F 4 till ett jobb på Telub/Enator här i Östersund, men när Anders Jonsson 1990 drog iväg till FMV blev jag "uppraggad" tillbaka till F 4 - nu som chef för marktelekontoret - och därvid är det även om marktelekontoret sedan några år tillbaka bytt namn till markteleenheten.*

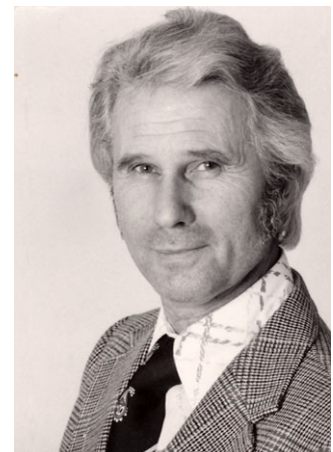
*Så kom försvarsbeslutet 2004 som "sopar" bort; inte bara F 4 utan hela Östersunds garnison från den militära kartan. Vår ÖB vill inte ha kvar något förband i Östersund så nu pågår avveckling för fullt. Vad gäller marktelematerielen så har det nya totalförsvarsförbandet FörsvarsMaktens Telenät och Marktelevförband (FMTM) skapats med sin Stab i Örebro.*

*För närvarande avvecklar jag all markteleverksamhet och lämnar över anläggningar och materiel m m till denna nya organisation.*

*Jag går nu (febr 2006) på lite övertid och hinner fylla 66 innan allt är avvecklat och kan konstatera att jag haft 38 trevliga år inom marktelegorganisationen. Det har varit ett rikt och omväxlande arbete tillsammans med många trevliga kamrater över hela landet.*

## **Björklund, Evert**

Tyvärr kom jag mig inte för att intervjua Evert om hans bana i FV medan han levde. Ändå hade jag honom som chef under ett par år i mitten av 1960-talet. Jag har inhämtat att han var född i Skokloster i Uppland den 10 maj 1919. Han tog värnning i marinen omkring



1937 och genomgick deras underbefälsskolor. Enligt en uppgift från Per Ståhl (FF/UH) var Evert 1943 förste radioman på pansarskeppet Drottning Victoria. Hans privata anropssignal var SM5YK. Per minns honom som ett befäl med mycket gott omdöme, som bl a tog avstånd från det rådande oskicket att behandla nyinryckta som "kaniner" på ett kränkande sätt. Evert var en mycket duktig gitarrspelare, säger Per. Vid lediga tillfällen kunde han dra sig undan och "leta fram" toner från gitarren som våra stora gitarrister brukade göra. Per berättar vidare att Evert var med på jagaren Klas Horn när den och två andra jagare - Klas Ugglå och Göteborg- låg trippelförtöjda en sommardag 1941 vid Märsgarn i Hårsfjärden. En kraftig explosion inträffade när ett antal torpeder briserade på däck. Ett 40-tal av manskapet omkom. Ännu har väl inte orsakssammanhanget klarlagts. Det var naturligt att man i det rådande krigsläget spekulerade i att det kunde vara sabotage. Everts uppfattning om orsaken var klar. Han hade gjort egna iakttagelser och hävdade bestämt att explosionen utlösts genom slarv från personalens sida. Man hade strax innan övat med torpederna. Evert räddade sig iland från jagaren genom att gå armgång på en av förtöjningstrossarna till kajen.

Han skaffade sig ingenjörsutbildning per korrespondens och "muckade" från flottan omkring 1946-47. Under några år därefter drev han tillsammans med en kamrat en radioaffär i Eskilstuna. Sedan tog han anställning på F 16 i Uppsala och blev sektorteleingenjör omkring 1955 för sektor O3. Han stannade på befattningen till 1962 då han avlöstes av Nils Bonny. Han arbetade sedan på FFs Radarbyrå med bl a väderradarn PV 30. Under början av 1964 kom han till FF/UH och blev min chef på FF/UHs Driftbyrå, men inte så länge. Redan under slutet av året gick han vidare till konsultföretaget Talab (senare Teleplan) där han arbetade med stora projekt såväl i Frankrike som i Irak. Typiskt för Evert så arbetade han i förväg med att lära sig så mycket av både franska som arabiska så att han kunde klara sig hjälpligt i de båda länderna på deras egna språk. Evert arbetade kvar på Teleplan till pensioneringen 1984 och var kyrkobokförd sedan 1974 i Gottsunda, Uppsala län där han avled den 6 juni 1992. Jag upplevde honom som mycket kompetent och uppskattade hans sätt att vara chef och leda arbetet på sektionen där jag arbetade.

### **Bonny, Niels**

Född 1920. - *Första jobbet jag hade, berättar Niels, var på SRA vid deras rundradioavdelning. Det var 1937. Första tiden var det monteringsjobb vid bandet av vanliga radioapparater som t ex Radiola, men när kriget var i annalkande blev det mer militärt inriktade apparater och då fick jag jobba mest med provning och trimning. Efter ett par år var det dags att göra lumpen och 1943 tog jag anställning på Arméförvaltningen i Stockholm. Det var samma år som jag tog ingenjörsexamen vid Stockholms Tekniska Institut efter att ha läst där på kvällarna under några år. På Arméförvaltningen fick jag jobba med allt möjligt. Allt ifrån reservelverk och radiomottagare till bärfrekvenstelefoniutrustning. Jag stannade kvar där till 1947. Då flyttade jag till CVA i Arboga och fick jobba med underhåll av fast markradio ute på flottiljerna. 1949 eller 1950 tog jag så anställning på F 16 som teleingenjör. Jag fick då jobba med både tele i flygplanen och markbaserad telemateriel. 1961 tog jag tjänstledigt på F 16 för att jobba något år på FOA, men i början av 1962 blev det ett ledigt jobb på F 16 som sektorteleingenjör vid O3. Jag fick det och stannade kvar på den befattningen tills 1973 då sektorerna O2 och O3 mer konkret uppgick i sektor O5. Vi "gamla" sektorteleingenjörer kom då att*

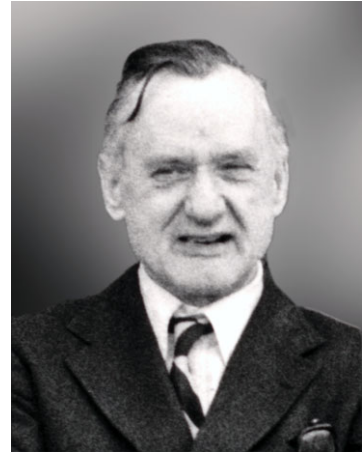


*ingå i driftledningen för O5 under strilssystemingenjören. Jag kallades sedan strilteleingenjör. 1985, när marktelekontoren bildades var det dags för mig att gå i pension och sedan dess bor jag i Uppsala, slutar Niels.*

### **Brolin, Bengt**

Född den 16 april 1919 i Bo församling i Örebro län. Anställdes under hösten 1950 på F 13 som teleingenjör. Enligt en obekräftad uppgift skulle Bengt ha arbetat på L M Ericsson innan han började på F 13. Han stannade kvar i befattningen på F 13 till sin pensionering 1984. Han var välkänd av många radiotelegrafister under anropssignalen SM5F3. Bengt avled år 2001 och var då bosatt i Norrköping.

*Bengt får här nedan berätta lite radarnostalgi från F 13: När jag kom till F 13 hösten 1950 fanns en ER-IIIB (AMES MKVI, SCR 602) på hangarkullen vid tredje divisionen. "Precisionslandningar" av J28A genomfördes utan anmärkning. Operativa personalen samt i viss mån tekniker angreps av en okänd sjukdom; kallad "radarsjuka". Den yttrade sig som trötthet och synbesvär när man kom ut i solskenet. Det blev väl aldrig klarlagt vad det var? HF-nivån var nog ganska hög inne i tältet bl a.*



*I J28A fanns ingen radar om man undantar IK-stationen PI-15A, ett engelskt "risbo" från andra världskriget (IFF). Markstationen PI 11 T däremot var amerikansk och en dröm för radioentusiaster. Övl Hedberg (PB) var den enda som tordes använda systemet under flygning. PI-11T monterades slutligen fast i kanslihuset. Indikator fanns hos telegrafisterna Berg och Mattsson.*

*I fpl J29A var PI-15A kvar, men på marken kom PJ-21 med AMES13 och AMES14. Det var en modern jaktstridsledningsradarstation. Den stod först i "Ekbacken" men flyttades senare till "Radarhöjden" då ekarna ej fick fällas på Frank Cervells tid. Radarn vårdades av de två radarteknikerna Lund och Lindell, vilka var som "gifta" med stationen. Förste flottiljingenjören Ekstam ansåg dock att det inte fanns "radartekniker" utan de var endast flygtekniker! Dock svåra att ersätta medgavs motvilligt.*

*Den första flygburna radarn kom till F 13 först med J35A. Typbeteckning var PS-02 av fabrikat LM Ericsson - men det var något franskt över det hela!*

*I de första serieflygplanen J35A saknades PS-02 och ersattes då av gjutjärnsvikter vilka kallades "Grängesbergs-Radarn". Förmodligen var vikterna gjutna av Grängesberg. Vid besök på Malmensamlingarna för lite sedan såg jag en nästan komplett PI-11T med alla reservdelslådorna (I TÄLTET)!*

### **Carlsson, Roland**

Född den 22 maj 1921 i Motala. Roland arbetade på Luxor i Motala innan han omkring 1946 började på CVA som montör. Blev sedan chef för CVA radioverkstad under Robert Ohlsson Zeffers ledning. Under CVA-tiden studerade Roland på kvällarna till ingenjör vid Köpings Tekniska institut. Efter ingenjörsexamen slutade han på CVA och började under första halvåret 1959 på F 11 som teleingenjör och var tillika chef för fotosektionen. Han stod kvar i teleingenjörsbefattningen tills F 11 avvecklades





1980. Roland fortsatte efter nedläggningen att arbeta på Skafstaflygplatsen med service och installation på de el- och teletekniska anläggningarna. Han avled den 31 mars 1994 och var då bosatt i Nyköping.

### **Carlström, Stig**

Stig Carlström anställdes den 1 september 1953 som sektorteleingenjör vid sektor O2 med placering Tullinge (F 18). Enligt en uppgift kom Stig, som så många andra sektorteleingenjörer, från Televerket. Han slutade 1956 på F 18. Ytterligare uppgifter om honom saknas.

### **Danielsson, Sune**

Sune Danielsson föddes 1930 i Unbyn mitt emellan Luleå och Boden. Tog realexamen i Boden 1948 och ingenjörsexamen 1951 på eltekniska linjen vid Luleå Tekniska Gymnasium. Det var en blandad linje med mycket elteknik och något teleteknik. Direkt efter examen blev det värnpliktstjänst under 12 månader, först 3 månader ”militär utbildning” vid LV 3 på Linnégatan vid Gärdet i Stockholm, sedan 9 månaders radarutbildning vid arméns radarskola på Marieberg.



Sune får nu själv berätta fortsättningen på sin blandade militära och civila bana:

*- Efter muck på försommaren 1952 och en planerad sommaresemester fick jag min första anställning efter ingenjörsexamen. Det var ett 40 dagars vikariat som lärare i matte, fysik och kemi vid läroverket i Haparanda. Det kändes något nervöst, men blev en trevlig erfarenhet eftersom mina relativt färska ämneskunskaper räckte till gott och väl.*

*Efter lärarjobbet fick jag anställning på Luleå radiosektion inom Televerket med placering på radiostationen utanför Luleå. Arbetet bestod av drift och underhåll inom sektionen av Televerkets alla rundradiosändare, teletrustningar för civilflyget, betjäning av Luleå kustradio samt reparation av utleasade radioutrustningar till svenska handelsfartyg. Arbetet spände över ett stort teknikområde och var mycket lärorikt och varierande.*

*Den 1 februari 1957 anställdes jag som teleingenjör vid F 21. Det kändes både spännande och som en stor utmaning att få underhållsansvaret för all markbunden el- och telemateriel på F 21 och dess många krigsflygfält samt flygplanens elsystem och teletrustningar. Tekniskmässigt var det ett mycket brett område med olika system allt ifrån elkraft med frekvensen 50 Hz till 1000 billioner Hz i en molnhöjdmätarens gnistsändare.*

*Jag vill i det följande informera grovt om verksamheten samt berätta om några speciella händelser som etsat in sig i mitt minne.*

*Förutom att ansvara för att sedvanliga drift- och underhållsarbeten fortlöpte på ett optimalt sätt var det mycket ut-, om- och nybyggnad av olika marksystem på F 21 och dess krigsflygfält under slutet av 50-talet. Dessutom fanns ansvaret för flygplanens elsystem och teletrustningar. Speciellt för dessa system var det viktigt att se till att det fanns erforderliga resurser i form av dokumentation, reservdelar och utbildad personal. Man måste också vara noggrann med att ordningen var god, att modifieringar utfördes inom föreskriven tid och på föreskrivet sätt och att alla arbeten journalfördes till fullo.*

*Mitt första uppdrag efter anställningen blev att byta ut den svaga och uråldriga glödlampsbelysningen i flygplanverkstaden mot modern lysrörsbelysning. Med hjälp av litteratur om god belysning beräknade jag erforderlig ljusstyrka och antal armaturer. Jag upprättade ett program och en elfirma i Luleå fick utföra bytet under semesteruppehållet. Resultatet kändes bra, men jag hörde även i början kommentarer från någon flygplanmontör som tyckte att det blivit alltför ljust (?).*

*Ett annat uppdrag jag fick var att förbättra tidsvisningen i trafikledartornet. De klockor som användes var gamla, slitna, och svåravlästa analoga väggur. När minutvisaren rörde sig i uppförsbacke hängde den efter en halv minut och i nedförsbacken låg den före en halv minut. Jag undersökte marknaden och hittade en passande digitalklocka som anskaffades och installerades till trafikledarnas stora belåtenhet. Denna typ av klocka installerades sedan i alla flygvapnets trafikledartorn.*

*Inför en av vintersäsongerna var det nödvändigt att justera riktningen av banbelysningens armaturer. Vi hade inga egna instrument för detta utan lånade av polismyndigheten i Luleå deras luxmeter för kontroll av bilars belysning. För att luxmetern skulle ge tillräckligt utslag måste inställningarna göras i mörker. Uppmätningen av luxmeterens position för varje armatur och att rikta om de flesta armaturer tog mig och vår elektriker ett helt nattskift att utföra.*

*En annan händelse med elkraft hände när man ringde från en av våra hangarer och sade att det var problem med elkraften. Felet bestod i att bara vissa lampor lyste och en elomformare hade stannat och bara brummade. Jag ringde vår elektriker och bestämde träff i hangaren. Efter överläggningar var vi ense om att det var fel på en av faserna. Vi beslöt att kolla de tre inkommande faserna för att få fram om felet låg i hangaren eller utanför. Tyvärr hade ingen av oss med något mätinstrument. Då får vi göra så här, sade vår elektriker, och tog bort locket på den första fördelningslådan i elcentralen. Sedan ställde han sig stadigt och något bredbent på hangargolvet framför centralen, slickade på den högra tummens insida, tryckte tummen mot jordskruven i fördelningslådan och med långfingret kände han av fas efter fas. "Dom två översta är heta och den nedersta är kall" sade han. Jag blev enormt imponerad och tänkte: "Återigen har jag lärt mig något värdefullt". Men plötsligt blev jag tveksam till hur jag skulle agera eftersom jag nyligen hade skaffat mig elbehörighet och kände väl till gällande säkerhetsbestämmelser. Efter en stund kom jag dock fram till att i nödsituationer får man inte alltid vara så formell.*

*I slutet av 50-talet infördes ett nytt navigerings- och landningssystem med två olika fyrar på marken och en transceiver, kallad PN 50, i flygplan S 29. Samplaneringen mellan installationen av systemet, utbildning och framtagning av dokumentation och reservdelar var dålig, vilket, till en början, resulterade i mycket dålig systemfunktion med många anmärkningar i flygplanens loggböcker. Jag blev därför ombedd att i samband med flygdivisionens briefing informera om orsakerna till systemets dåliga funktion. Jag informerade bl a om att piloterna ofta gjorde felrapportering när indikatorn för "följning" försvann vid sväng med stark bankning. Detta var fullt normalt eftersom signalen kunde försvinna p g a att antennerna just då kunde skärmas av flygplanets vingar. Omedelbart efter det jag hade sagt detta ställde C F 21 följande fråga till divisionschefen: "Sjökvist – visste du detta?" Jag hann tänka att nu måste stackars flygchefen svara "nej" inför chefen och alla oss andra, men istället kom ett för mig oerhört imponerande svar: "Chefen - nu vet jag det!" (Det gäller att tänka positivt).*

*En gång frågade en "flygare" mig om funktionen för fyra gula lampor på instrumentbrädan i våra S 29. Under en av hans flygningar hade dom börjat blinka. Då hade han slagit ifrån alla strömställare han vågade och när han slog ifrån en, som var märkt "PQ 17" så slocknade lamporna. Som bekant hade flygplan S 29 ingen beväpning och för att informera piloten om anfallande flygplan bakifrån fanns en liten radarmottagare och antenn inmonterad i bakdelen av S 29 och när ett anfallande flygplan riktade sin radarantenn mot en S 29 tändes en eller flera av de gula lamporna beroende på avstånd och riktning.*

*Vid den här tiden var den 4:e flygeskadern, E 4, placerad vid F 21. Jag fick då och då uppdrag av eskaderns signalofficer. En dag ringde han mig och sade: "Sune, imorgon tänker jag besöka fält XX för att följa upp läget och projektera vissa ändringar av fältets signalslinga. Jag önskar att du följer med. Jag beställer en SK 16, så att du kan åka med i baksitsen." När vi nästa dag kom till plattan för flygplanen fick vi besked att vårt flygplan hade ett fel med flygförbud som följt. Då frågade flygofficern om det inte fanns något annat plan vi kunde få som ersättning. Svaret blev: "Vi har en S 14, Fiesler Storch, så om du är influgen på den får du ta den". Signalofficern svarade: "Jo, jag har en och en halv timmes flygtid på S 14." Då blev jag skräckslagen och beslöt att inte åka med. Jag visste nämligen att signalofficern inte längre flög så ofta och så kom jag ihåg den andre "flygarens" okunskap om dom gula lamporna i S 29. Men när jag skulle framföra det kände jag att det kunde jag inte säga utan att skämmas ögonen ur mig. Vi flög lågt och navigerade längs Piteälven och när vi flög över den långa Storforsen med en fallhöjd på drygt 80 m kändes det som att flyga i uppforsbacke.*

*En ganska stor arbetsuppgift var att följa upp el- och telematerielens funktion vid de omfattande vinterproven i snö och kyla vid de olika krigsflygfälten inom ÖN. När proven sedan var avslutade skulle det varje vår upprättas en rapport, som redovisade materielens funktion med motiv om vad som varit bra och dåligt. Rapporten skulle också, om möjligt, innehålla förslag till förbättrande åtgärder.*

*Under de två sista åren på F 21 hade jag en egen firma och utförde på fritiden radarservice på fartyg i olika hamnar i norr- och västerbotten samt i österbotten i Finland. När jag inte hann med själv anlätade jag dom bästa handplockade radartekniker från F 21.*

*Den 1 april 1961 slutade jag på F 21 för att börja en anställning vid Försvarets robotförsöksplats, RFN i Vidsel, som ansvarig för inmätningssektionen.*

*Vid min anställning pågick fortfarande uppbyggnad av olika system. Det rådte en ganska unik nybyggaranda med stor gemenskap på försöksplatsen där man kunde se montörer och civilingenjörer stå på knä sida vid sida och med uppkavlade armar dra kablar, koppla och löda.*

*Trots, eller kanske tack vare, att Vidsel var en "liten skogshuggarby långt inne i skogen" trivdes även den mest genuine skåning utmärkt där. Naturen bjöd på utmärkta möjligheter till friluftsliv och umgänget med mycket samvaro var större än vad man behövde.*

*När barnens skolgång närmade sig gymnasiet var det dags att planera för framtiden. Dom alternativ som fanns var att söka ny anställning söderut eller att bo kvar och samtidigt boka plats på pensionärshemmet i Vidsel.*

1970 gick flyttlasset till Växjö för anställning vid Telub. Där arbetade jag som konsult med olika projekt. Ett uppdrag var att projektera installationen av Väder 80 Regionala Vädercentral vid F 21. Det var en osannolik upplevelse att återigen "utöva tjänst" på F 21 och få träffa gamla kollegor. Cirkeln var slutet efter 26 år.

1992, vid 62 års ålder, tog jag förtida uttag av pension för att hinna med att vara pensionär medan hälsan ännu var god och det är den fortfarande år 2006.

### **Degerman, Dan**

-Jag är född i november 1935 i Byske, Västerbottens län berättar Dan när jag kontaktar honom. Han fortsätter:

-Min pappa var fjärdingsman/distriktpolis/förste poliskonstapel och tjänstgjorde i huvudsak i Byske. Efter avslutad skolgång, 7-årig folkskola, kom jag in vid Verkstadsskolan i Vännäs linjen för flygmekaniker. Tyvärr drabbades jag av reumatisk feber och efter en längre sjukdomstid fick jag sluta i skolan. Läkare bedömde att jag inte kunde arbeta som mekaniker utan borde ägna mig åt kontorsarbete istället.

Jag läste vid folkhögskolan i Frostkåge - en två-årig realskola. Mönstrade och kom via F2 till Flygstaben/Kungl Flygförvaltningen som expeditjonsbiträde.

Här träffade jag flera ingenjörer, som tyckte att jag skulle söka till Stockholms Stads Tekniska Aftonskola och sedan till Högre Tekniska läroverket vid Thorildsplan.



När jag gick ut HTL var jag gift och en son var född. Min hustru arbetade under min studietid som mentalsköterska vid Beckomberga Sjukhus och vi var bosatta i en "etta med kokvrå" i Sundbyberg.

Jag sökte och fick arbete som mätningenjör vid Svensk Flygtjänst och skulle egentligen ha arbetat på RFN men det blev istället RFK i Karlsborg.

Sökte sedan efter ett år tjänsten som teleingenjör vid F6 och började där 1960. Utbildning vid F2 Radarskola kompletterad med typutbildning på A32.

Sökte sedan i början av 1964 tjänst vid KFF/UH som handläggare av automatiska testutrustningar för i första hand flygplan AJ 37. Här jobbade jag ända fram till 1982, och hann under den tiden med att besöka alla flottiljer, CVA, CVV, CVM, Saab Flygdivisionen, Ericsson, AGA, SATT m fl. Vid tjänstgöringen träffade jag en massa trevliga och kunniga människor som jobbade för att vi skulle ha ett slagkraftigt Flygvapen. Många glada minnen "poppar" upp när jag tänker tillbaka på tiden vid FUH som vi då hette.

Nästa steg vid FMV var Flygplanavdelningen, Flygelektrobyrån där jag blev sektionschef för Flygsystemsektionen och senare bitr byråchef. Ett par år senare blev jag chef för Sensorsystembyrån vid Flygplanavdelningen. Sensorsystemen omfattade radar, motmedel, kamerautrustning samt vissa vapenfunktioner.

En kort sejour som stabschef på Flygplanavdelningen har jag hunnit med innan jag slutligen flyttade till Flygmaterielledningen där jag ansvarade för flygplanfrågor under ett par år.

Jag gick i pension 1997. Opererade hjärtat, ny Aortaklaff. Kanske hade han rätt läkaren som bedömde att jag inte kunde arbeta som mekaniker utan istället skulle sitta vid ett skrivbord !



*Min hustru drabbades av sjukdomen ALS medio 1997. Jag hade då förmånen att tillsammans med mina två döttrar och min son kunna ta hand om henne och hon fick enligt sitt önskemål somna in i vår villa. Min hustru avled i jan 1999. Sjukdomstiden för ALS är 1,5 – 2 år. och sjukdomen är obotlig.*

*Jag bestämde mig för att lära mig spela golf efter min hustrus död och jag fick mitt officiella handicap 2001. Villan i Åkersberga där vi bott sedan 1964 har jag sålt och numera bor jag i en bostadsrätt för 55+ are. Jag har nio barnbarn.*

*I fjol drabbades jag av prostatacancer och opererades i jan 2004. Tränar nu golf för fullt igen för att behålla mitt handicap.*

dan.degerman@tele2.se

### **Edström, Lennart**

Född 1935 i Nordmaling. Tekniskt Gymnasium i Luleå på el och telelinjen med examen 1956.

*-Sedan vidtog andra året på Armén radarskola i Göteborg, berättar Lennart.*

*-Första året hade jag redan gått 1955, när jag gjorde värnplikten på A2 (2 månaders exercis och tio månader på radarskolan). Efter ingenjörsexamen började jag en anställning på L M Ericsson i Stockholm. Jag arbetade på deras dataavdelning, som då var i sin linda. Fick till mitt första patent inom dataområdet innan jag slutade i protest vid midsommaren 1959. Protesten var inte riktad mot arbetsgivaren i första hand utan mer mot facket som motarbetade en löneökning som L M var beredd ge ett flertal anställda inom det expanderande dataområdet. Ingen skulle ha mer än någon annan, ansåg man!*



*I ett litet mellanspel därefter hamnade jag på Statens Vägintitut för att konstruera en dator. Vi hade lokaler och folk men när det gällde så fick vi inga pengar!*

*I november 1959 flyttade jag tillbaka till Luleå och fick en anställning på TV 4, F 21. Jag fick arbeta inom radarområdet. Det blev en trevlig tid med många fina arbetskamrater, t ex den dynamiske Lennart Åkerlund och K-G Andersson. Under några år undervisade jag även på kvällarna vid den tekniska aftonskolan i Luleå. Jag efterträdde sedan Roland Lööf som sektoringenjör för ÖN 1 med placering i Umeå. Jag började 1962 och blev kvar till 1963. Då tog jag anställning vid Billman Regulator. Där stannade jag egentligen alldeles för länge, ända till 1969. Men då tyckte jag det var dags att starta något eget och det blev ett företag, som jag döpte till Abelko (AB Elektronikkonstruktioner). Företaget sysslade med reglerteknik och konstruktioner av t ex ljudförstärkare. Ja, jag har hållit på med mycket annat sedan dess men år 2000 tyckte jag det var lämpligt att sälja av och ta det lugnare. I sommar (2004) har jag även flyttat från Luleå till Söderköping och hoppas få njuta av tillvaron här, slutar Lennart*

### **Ekholm, Herbert**

Född den 10 juli 1927 i Nederkalix församling. Att detaljerat redovisa Herberts alla skolor, pedagogiska utbildning, anställningar och tjänster, lärar- och skolläroverfarenheter samt

offentliga uppdrag m m skulle uppta allt för många sidor i denna uppsats varför jag begränsar mig till några huvuddrag i kronologisk ordning enligt nedan.

Tekniska kurser vid Hermods och NKI 1944-46.  
Radarmekanikerutbildning 1948-49. Ingenjörutbildning vid Högre Tekniska Läroverket i Stockholm 1951. Behörighet som elinstallatör. Mångsidig pedagogisk utbildning. Högskoleutbildning. Filkand-examen avseende sociologi och pedagogik.

Anställningar vid flera mekaniska verkstäder i Kalix 1941-44. Radiotekniker och föreståndare för radioserviceavdelningen vid en elbyrå i Kalix 1944-49. Utvecklingsarbete, som ingenjör vid Armétygförvaltningen i Stockholm 1951-54. Teleingenjör och chef för regional televerkstad med inbyggd lärlingsutbildning vid F 21 åren 1954-59. Arméingenjör vid Tygtekniska kåren 1959-64. Lärare på kvällstid under åren 1952-57, i huvudsak vid tekniska skolor i Solna och Luleå. Rektor vid Centrala yrkesskolan i Kalix 1959-69. Rektor för landstingskommunal gymnasieskola och högskola i Umeå från 1970-1982. Rektor för Kalix folkhögskola 1982-92. Härtill kommer en mångfald offentliga uppdrag, utredningar och en stor publicistisk verksamhet.



Vid mina telefonsamtal med Herbert bad jag om några hågkomster från hans tid vid F 21. Han villfor min önskan och lämnade följande glimtar:

*-Som förberedelser för min tjänst på F 21 arbetade jag några månader på Flygförvaltningens sektion för länkförbindelser med Hans Franzén som chef. Vi gjorde några förbindelseprov mellan fasta stationer på land och d:o i skärgården. För ändamålet hade jag hos chefen för F 21 rekviderat två höjdundersökta beväringar. Utrustad med dessa soldater skulle jag anbringa antenner i en 40 meter hög antennmast. 20 meter upp i masten började soldaten A:s horisont snurra och vi på marken fick hastigt ta skydd för hans ymniga kräkning. "Kom ned omedelbart utan att förorena masten", så löd min order. 50 % av mitt manskap var nu förbrukat.*

*Själv var jag inte höjdundersökt. Men nu skulle antennerna upp! Jag klättrade upp i masten tätt följd av soldaten B. Jag måste bekänna att jag upplevde de sista 5 metrarna som pirriga, eftersom sista biten var en stege utan omgivande skydd. Masten hade två stagplan men gungade betänkligt. Förbindelseprovet genomfördes.*

*Nämnda beväringar vållade mig senare mer bekymmer. Vi gjorde en gemensam resa till nya uppdrag. Vi var utrustade med matsäck från F 21:s matsal. När jag som "gruppchef" föreslog matrast och vila upptäckte jag att beväringarna ensamma i smyg ätit upp all mat! "Matstölden" borde ha bestraffats med arrest! Men nåd fick gå före rätt.*

*1957 blev jag beordrad att åka till American Airbase i Wiesbaden för utbildning på en passiv radarstation för meteorologiska mätningar, som skulle utföras i Luleå under de geofysiska åren 1957-58. Jag tvekade till uppdraget eftersom jag inte trodde att min språkkunskap skulle räcka till. Men min gode vän, planeringsingenjören på F 21 Gunnar Wikström, uppmuntrade mig att resa med orden "om några år är det ett faktum som gäller, nämligen att du har varit i Wiesbaden". Med facit i hand fick Gunnar rätt.*

*Kåringenjören Egil Björk höll hårt på titulaturen. Både han och jag förenade våra tjänster med att vara timlärare på Tekniska Gymnasiet i Luleå. På lärarkollegiet föreslog rektor för gymnasiet att alla lärare skulle lägga bort titlarna. På det viset blev jag du med min chef!*

*När jag en gång vikarierade som kåringenjör ringde kårchefen och ville ha några upplysningar. Han avslutade samtalet med "tack ska du ha" varefter jag svarade "tack ska du ha". Strax ringde kårchefen igen frågande om en banalitet och avslutade med "tack så mycket då" varvid jag svarade "tack så mycket då" och ordningen var därmed återställd. Kårchefen tillämpade, som många andra, det enkelriktade duandet.*

*Arbetet på "sexan" var omväxlande och stimulerande. Rent tekniskt borde jag ha försökt att ändra på tillsyns- och översynsrutinerna för teleteknisk utrustning. Det fanns risk för att vi inte bara reparerade fel utan och orsakade fel med våra grundliga översyner. Att vara ansvarig för två års yrkespraktik för "Västeråseleverna!" var också både lärorikt och ansvarsfullt.*

### **Ellström, Bengt**

Född den 9 februari 1917 i Ljusdal. Hans far drev inte mindre än tre biografier och Bengt började sin karriär med att vara biografmaskinist där samtidigt som han läste på korrespondens för vidare utbildning. Han flyttade till Stockholm och arbetade vid Svenska Radioaktiebolaget (SRA) under första delen och mitten av 1940-talet. Avlade ingenjörsexamen vid Stockholms Tekniska Institut omkring 1945. Flyttade till Arboga 1947 och började arbeta på CVA med radarmateriel (främst IK-radar). Tog sedan anställning 1956 som teleingenjör vid F 14 och stannade kvar där tills flygverksamheten upphörde omkring 1960. Bengt flyttade då till Stockholm och började på Flygförvaltningen 1961. Här arbetade han först på Radarbyrån och senare på Flygelektrobyrån. Enligt uppgift gjorde Bengt flera värdefulla uppfinningar inom radarområdet. Han pensionerades omkring 1982 och avled i maj månad 1998.



### **Eriksson, Bengt O.**

Född den 30 juli 1925 i Boden. Teleingenjörsexamen 1947 vid Tekniska Läroverket i Örebro. Anställningar:

48 06 16-50 02 14	Radiodetaljen vid Arméförvaltningens Signalmaterielbyrå
50 02 15-50 11 09	Centrala Flygverkstaden Arboga
50 11 10-54 06 30	Teleingenjör vid F 17
54 07 01-55 11 30	Teleingenjör vid F 21
55 12 01-85 09 30	Norrlands Kustartilleriförsvar med Marinkommando Nord

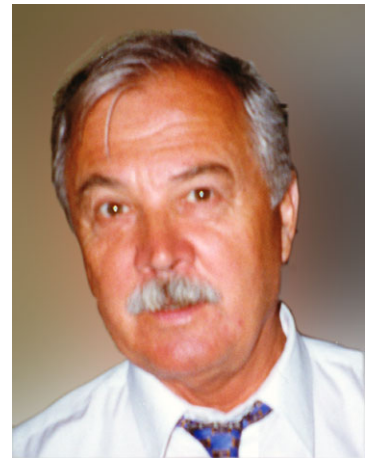
Bengt var den förste teleingenjören vid F 17. Efter drygt tre och ett halvt år "bytte" han tjänst med sin kollega vid F 21 - Stig Toresson - men stannade där knappt ett och ett halvt år. Han verkade



därefter på KA-förbandet i Härnösand till dess att han pensionerades 1985. Bengt bor numera i Helsingborg.

### **Eriksson, Bernt**

Född 1933. Bernt kom in 1949 på telelinjen vid Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås. Efter två år på skolan följde två års praktiktjänstgöring på radarverkstaden på F 1. Sedan var det dags för värnplikten, som gjordes på F 2, F 16 och FCS, med muck i november 1954. Bernt gick ut från värnplikten som färdigutbildad flygtekniker och läste sedan in realexamen vid Kristinehamns Praktiska skola på sex månader. Ingenjörutbildning vid Högre Tekniska Läroverket i Stockholm under åren 1955-57. Åren 1957-60 arbetade Bernt på Philips Teleindustri med utveckling av flygradar.



Flygvapnet hade en mycket stor dragningskraft, lär han ha sagt. Han tog därför anställning 1960 som teleingenjör på F 7. Fick gå på många kurser under den tiden och var själv lärare vid någon kurs i Västerås. Lämnade F 7 och Flygvapnet 1963 för anställning vid AGA i Gävle, där han arbetade med utveckling och försäljning av kommunikationsradio fram till 1970. Tog sedan anställning samma år på SRA i Kumla som produktionschef för att 1973 avancera till fabrikschef. Var kvar vid SRA till 1984. Mellan åren 1984-88 arbetade Bernt vid Ericsson Radios produktionsfabrik i Kista. 1988 fick Bernt tillsammans med Sten Forseke möjlighet att köpa ut den udda verksamheten, Fordons och Industrielektronik, från Ericsson Radio och bildade företaget Berifors. Bernt gick i pension 1995 och bodde i Örebro när han avled 2004.

### **Eriksson, Einar**

Född den 26 november 1922 i Hackås, Jämtland. Einar avlade ingenjörs examen vid Tekniska Läroverket i Hässleholm och arbetade sedan på FOA i Stockholm. Han anställdes på F 4 1956, som den förste sektoringenjören vid sektor N3 och verkade i den befattningen till 1970. Samma år övergick han till Landstinget i Östersund. Han avled den 20 juli 1981 och var då bosatt i Hackås.



En kollega -Tor Hellström- skriver så här om Einar: *-Mycket duktig konstruktör av telemateriel. Insåg omedelbart transistorns betydelse. Konstruerade bl a en apparat att fästa vid den 6-polia alphakontakten på ett Ls-torn där annars telefonapparaten anslöts. Då man ringde telefonabonnemanget som Ls-tornet var anslutet till laddade ringsignalen upp en kondensator, som sedan genererade en svarston och därmed visste man att förbindelsen mellan Ls-tornet och telefonstationen fungerade. Telefonutrustningen vid Lfc N3 var ett hembygge, präglad av enkelhet och lätthet att underhålla, helt i Einars anda. Han kom att påverka andan och stämningen bland personalen vid Lfc N3 genom sin personlighet och var omtyckt av alla.*

### **Finnman, Lars**

Född 1932 i Kalmar. Realexamen 1949. Anställning i Kungl Flottan mellan åren 1949-53 vilket bl a innebar utbildning i





diverse ämnen och inte minst utbildning till radiotelegrafist. Anställning i Handelsflottan 1953-57.

Efter nära åtta års gungande på sjön tog så Lars anställning 1957 på landbacken, närmare bestämt i Flygvapnet vid F 3 och fick börja med att gå flygteknikerkursen på FTS i Västerås. Direkt efter den utbildningen blev det studier vid Tekniska Gymnasiet i Linköping med ingenjörsexamen 1961 på telelinjen. Anställning 1961-63 vid SAABs Robotavdelning. Den huvudsakliga arbetsuppgiften här gällde Rb 05 och beväpning AJ 37.

Anställning 1963 vid F 7 som teleingenjör, en anställning som skulle komma att vara ända till pensioneringen i oktober 1997. Dock ska sägas, att efter den för marktele så omfattande förändringen 1985, så överfördes tjänsten till F 10. Lars blev då Huvudman BASEL vid MTK. Stationeringsorten bibehölls dock vid F 7 och boendet är, när detta skrivs år 2003, fortfarande Lidköping.

Vid min kontakt med Lars gjorde han en kort nostalgisk tillbakablick som jag inte kunde låta bli att notera:

*-Det har hänt en del under mitt liv hittills. Radiotelegrafistyrket existerar överhuvudtaget inte idag. Ändock var det på sin tid ett viktigt inslag inom kommunikationsområdet. När jag studerade på gymnasiet i Linköping "labbade" vi på SAABs kalkylmaskin (den tidens "stordator") med minne på ett antal kb (tror jag). Utrymmet för maskinen var ett ordinärt vardagsrum. Maskinen användes bl a vid utveckling av J 29 Tunnan.*

### **Forsberg, Lars**

Född den 31 mars 1929. Började sin bana i FV 1956 på TV 5, Göteborg. Arbetade inom området telefoni och radiolänk. Fortsatte på FTG, Göteborg när TV 5 uppgick i den organisationen. Började på E 1 1962 och verkade inom den organisationen fram till pensioneringen 1994. Mellan åren 1985-1994 var han eskaderteleingenjör. Lars är bosatt i Göteborg.



### **Fredriksson, Martin**

Jag föddes 1932 i Bureå, ca två mil söder Skellefteå, berättar

Martin för mig när jag kontaktar honom under slutet av 2003. Han fortsätter så här:

*- Förflyttades 1941 till Boden och kom redan då i kontakt med försvaret och försvarsmateriel. Min pappa var maskinist vid Bodens Tygstation Signalverkstäderna (BTSi) och vi hade en tjänstebostad, som låg vägg i vägg med verkstadsdelen. BTSi blev senare en del i Underhållsregementet.*

*Som 14-åring fick jag anställning som hjälpare på BTSi:s mekaniska avdelning där jag bland annat fick lära mig löda, svetsa, svarva, mm. I arbetsuppgifterna ingick även att reparera 100-tals radioapparater av typ RA100. Apparaterna var surplusmateriel, som blev kvar i Europa efter invasionen i*



*Normandie och som Försvaret nu hade köpt in. Många apparater hade skottskador och vissa hade blodrester i sig.*

*BTSi:s teleavdelningen blev snart min nya arbetsplats och där modifierade vi 1000-tals telefonapparater m/37. En apparat, som nog alla militärer kommit i kontakt med någon gång. Modifieringen innebar bl a att nuvarande klyka kom till. Efter lumpen blev det Sunderby Folkhögskola och därefter Högre Tekniskt Läroverk i Luleå med examen 1959.*

*I juni 1959 tog jag anställning hos Svensk Flygtjänst i Vidsele, som där skötte teknikerarbetet vid RFN (Robot Försöksplats Norr). Jag tjänstgjorde på en avdelning "Inmätning" där vi försökte hålla rätt på obemannade robotar och följeflygplan. Vintern 60/61 hade jag nio månaders tjänstledighet för att tjänstgöra som ämneslärare i matte, fysik och gymnastik vid Sunderby Folkhögskola.*

*I maj månad 1962 fick jag anställning som sektorteleingenjör vid F21 sektor ÖN 3. I november 1967 tillträdde jag tjänsten som teleingenjör vid F21. Redan efter ett år, i november 1968, gick jag tillbaka till ÖN 3 och till en där då etablerad driftledningsgrupp.*

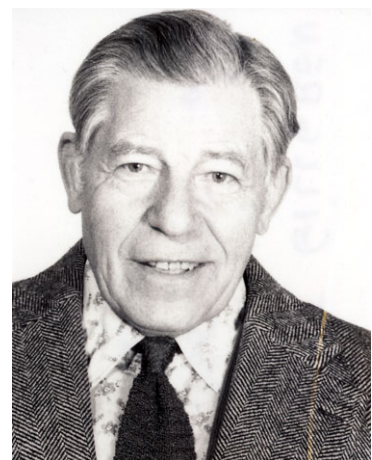
*Begreppet driftledning ändrades senare till Systemavdelning Stril/Samband och som i sin tur ändrades till Marktelekontor året 1985. Ett kontor med tre driftavdelningar: Driftavdelning Stril, Bas och FTN (Försvarets telenät). I denna organisation tjänstgjorde jag som chef för FTN - avdelningen fram till min pensionering i december 1997.*

*Nu är jag pensionär sedan sex år tillbaka. Har hälsan i behåll bortsett från några småkrämpor. I hela mitt vuxna liv har jag sysslat med föreningsverksamhet och gör så än idag. Sen några år tillbaka sköter jag vicevärdskapet i vår bostadsrättsförening, som har 135 lägenheter. Jag tycker att det är en lämplig pensionärssyssla så länge kropp och själ fungerar hyggligt. Mår bra med andra ord.*

### **Gillgren, Tage**

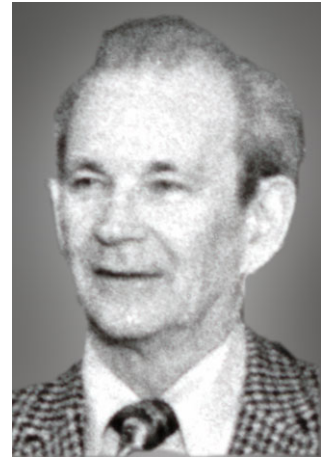
Jag kontaktade Tage i november 2003. Han berättade då följande i sammandrag:

*-Född 1920 i Södertälje. Gick ut, efter fyra års kvällsstudier, från Stockholms Tekniska Institut med examen 1943. Började redan 1935 som springpojke på F 2. Sedan avancerade jag till olika befattningar. 1952 var jag flygtekniker på F 8 och arbetade bl a på Avd VI. Jag arbetade också några år på Flygförvaltningen i Stockholm under Olof Hörberg på Luftbevakningsbyrån. När Lennart Lindohf 1956 slutade på F 2 som teleingenjör efterträdde jag honom i den tjänsten. Jag innehade sedan den befattningen tills F 2 upphörde 1974. Då följde jag med in i den nya TSB - organisationen och fick en tjänst i stabsdelen. Lämnade tjänsten i Ursvik 63 år gammal, d v s 1983, i samband med pensioneringen, men är fortfarande bosatt i Täby.*



### **Hahn, Erik**

Född den 16 juli 1917 i Umeå landsförsamling. Ingenjörsexamen vid Göteborgs Tekniska institut (eller ev Läroverk). Tjänstgjorde redan i början av 1940-talet i FV på F 15. Var verkmästare på F 1 och arbetade även på CVV i Västerås som chef på deras elverkstad. Teleingenjör 1972 på F 1 där han efterträdde Nils Lange. Verkade sedan som teleingenjör till sin pensionering 1982. Erik avled den 23 februari 1990, bodde då i Färila, Ljusdals kommun.



### **Hellström, Tor**

Född 1923. Tog ingenjörsexamen 1943 vid Örebro Tekniska Läroverk på maskinlinjen. Tor berättar här själv om sin fortsatta karriär:

*-Efter examen var det dags att göra värnplikten under två år vid Kustartilleriet. Jag var bl a med om att ta emot baltflyktingar sommaren 1944. Efter kriget var jag arbetslös under några månader, men 1945 fick jag anställning på Aspö Bruks Sulfatfabrik som ritare under nio månader. Jag hade ingenstans att bo så jag slutade där och började i stället på Televerkets ritkontor i mars 1946. Då omskolade jag mig till teleingenjör genom att läsa på Hermods. Det gick bra.*



*Under åren 1952-54 hjälpte jag brorsan att driva ett varv, men sedan tog jag anställning på Flygförvaltningen på Valhallavägen 55 i Stockholm. Jag arbetade under Strandlund med telefontät. Bl a hade vi fem nyanställda sektorteleingenjörer (t ex Svisse F 21) som vi introduktionsutbildade.*

*Jag tog sedan själv anställning som sektorteleingenjör på sektor O1 mellan åren 1956-62. Jag "avlöste" då Åke Bengtsson, som var den förste sektorteleingenjören på O 1. Efter anställningen på F 13 började jag på Svenska Radioaktiebolaget, som låg på Alströmergatan i Stockholm och var där mellan åren 1962-69. Här efter började jag 1969 på TELUB där jag arbetade fram till 1988.*

*Tiden på flygförvaltningen var en upplärningsperiod, mycket var svårt att ta till sig och komma in i. Bl a tog det en stund att komma underfund med att telefonmaterielen i lfc m/50 var samma prylar som jag sett konstrueras på Televerkets ritkontor i slutet av 40-talet av Tage E Magnusson. Materielen ersatte dels den provutrustning m/48 som provades på lfc 03, dels den AN/TTQ (Army Navy /Transportabel Telephone Equipment) som inköpts i 10 ex som surplus efter kriget. När jag började på flygvapnet fanns lfc O3 och Lfc O2 i bruk, övriga var under planering. Man hade först tänkt sig betydligt fler lfc, därav den det litet udda beteckningarna. Områdena betecknades efter väderstrecken, men Norrland delades i N(orrland) och Ö(vre) N(orrland). Man hade tänkt sig S1, S2 och S3; W1, W2, W3, W4 och W5; O1, O2 och O3; N1, N2, N3 och N4; ÖN1, ÖN2, ÖN3, ÖN4 och ÖN5 samt G1.*

Lfc ÖN4 i Tjåmotis tedde sig dock orealistiskt liksom en del andra utan telefonnät eller andra stödfunktioner. I stället gjordes områdena större och S1, S2, W2, W5, O1, O2, O3, N3, ÖN1 och ÖN3 blev realiserade. Telefonutrustning m/50 hade beställts i 7 ex. En var monterad i Lfc O2, övriga låg i förråd. Detta räckte inte. O3 hade m/48 och N3 och ÖN1 fick klara sig med hembyggen. G1 hade AN/TTQ men lades under O1.

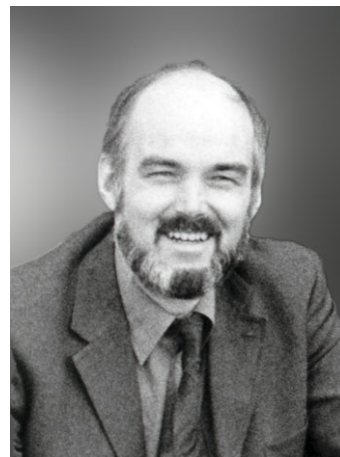
Lars Erik Larsson anställdes under slutet av 1950-talet som teleförman på Gotland. Han kom från Sveriges Radio och var ensam tekniker på G1. Så förblev det tills underhållsavdelningen på flygförvaltningen lade näsan i blöt och bestämde att televerkstäder skulle inrättas. Vid dessa skulle sektoringenjörerna beställa underhåll. Sektorernas driftpersonal hade alltså inte förtroendet att som tidigare själva sköta underhållet. Jag uppfattade då underhållsavdelningen som ett ton vit bomullsvadd; det kändes mjukt; man gjorde sig inte illa, men var helt omöjligt att flytta på. När televerkstäderna skulle ta över Gotland också var gränsen nådd - jag slutade som sektoringenjör.

Under tiden på SRA och Telub arbetade jag som konsult åt flygvapnet fram till pensioneringen. Mycket finns att säga om den tiden också, men vi kanske återkommer. Nu är jag pensionär och bor i Vallentuna, avslutar Tor.

### **Hultqvist, Roland**

Född 1938 i Söderhamn. -Jag var tidigt intresserad av flyget, berättar Roland, när jag ringer upp och frågar hur det kom sig att han började på F 15. Han fortsätter:

-Som grabb gick jag med i flygpojkarerna. Det innebar att varje måndag så fick vi komma ut till flottiljen och hålla på med en massa trevliga saker, som t ex att flyga i link-trainer, lära oss att signalera med morse och jobba lite med elektronik. Jag kom på god fot med två tekniker och nämnde att jag var intresserad av att börja jobba på F 15 när jag var klar med den 2-åriga verkstadsskolan, som jag gick på. Ja, det går nog bra så de. Det är bara att du skickar in en ansökan. Men så fick jag ett tips av dem: Skriv att du vill jobba med tele, för det är framtiden!



Ja, jag skrev ett handbrev och adresserade det till flygdirektör Åkerlind och ett år efter att jag gått ut verkstadsskolan eller närmare bestämt den 15 oktober 1956, så fick jag börja som hjälpmontör, en befattning som egentligen inte fanns. De placerade mig på PJ 21-stationen som låg inom flottiljområdet ute på den sk "Radarhöjden". När jag sedan mönstrade, säger förrättaren: "Du som redan jobbar inom försvaret måste ju få vara kvar därute på F 15." Så blev det också. Jag blev uttagen till elektrobiträde på 2:a divisionen. Men snart så ringde fanjunkaren på radarstationen till divisionschefen: "Vi har kort om folk så vi vill låna Hultqvist". Det resulterade i att jag fick göra huvuddelen av "lumpen" ute på radarstationen, d v s med samma arbetsuppgifter som jag hade haft innan.

Efter värnplikten sökte jag en befattning som hjälptekniker och blev antagen. Vid den tiden tog man in hur mycket eltekniker som helst, eftersom det då var en bristvara. De kallades "extra- tekniker". Normalt skulle man gå tre år som hjälptekniker innan man avancerade till flygtekniker, men nu kunde jag efter bara ett år som hjälptekniker bli antagen till den nya befattningen. 1960-61 fick jag gå teknikerkursen på FTS nere i Västerås. Det var sista året som skolorna var kvar där. Sedan flyttades alltihop till Halmstad.



När jag kom tillbaka till F 15, så skulle man lägga om banorna m m, så divisionerna låg hela sommaren nere i Halmstad och flög. Vi som var nyutbildade fick hålla på med Fpl 32 – utbildning eftersom vi skulle ha det flygplanet då. Alla attackflottiljer hade vid den tiden börjat med centraliserad värnpliktsutbildning och när jag var färdig med min egen utbildning så blev jag satt att leda denna nya vpl- utbildningen på instruktionsverkstaden. Men hösten 1962 fick jag lämna över arbetet till en kollega och återgå till radarstationen på grund av personalbrist där. Nu var stationen flyttad till nya fina lokaler några mil utanför flottiljen.

I mitten på 1960-talet försökte man höja lönen för flygteknikerna, men bara för kategorin tele eftersom det var fortsatt stor brist på det området. Facket motsatte sig detta om man inte på motsvarande sätt höjde lönen även för de andra teknikerna. Motdraget för arbetsgivaren blev att man inrättade civila ingenjörstjänster för teleteknikerna på strilsidan. Nu var det bara att välja och naturligtvis tog jag av mig uniformen och satte på mig ”ingenjörrocken”. Ja, jag fortsatte att jobba med PJ 21:an tills den las i malpåse 1969. Istället kom PS 65. Den byggdes på samma plats som 21:an. Under byggåren fick vi vid ett par tillfällen dra fram den gamla radarn och delta i övningar tillsammans med F 4. Jag fick delta som platschef under hela byggtiden. Den nya radarn blev klar 1972. Då kom det kompanichef, observatörer och tekniker. Ja, vi fick t o m en husföreståndarinna som lagade mat åt oss. Vi hade nu nya fina lokaler med bastu och moderna toaletter. Tidigare hade vi fått klara oss med utedass och kallvatten.

Jag jobbade vidare på den nya anläggningen. Under ett besök 1978 nere på F 18 fick jag ett telefonsamtal från Ture Svensson som då var teknisk chef på F 15. Han undrade om jag var villig ta på mig teleingenjörjobbet efter Eric Westberg, som nu fått andra arbetsuppgifter. Jag bestämde mig ganska omgående att tacka ja till erbjudandet. Jag hade ju varit på den här radaranläggningen i tjugo års tid och det hade tillkommit mycket folk. Det är lätt att man på en sån här liten anläggning går och skaver på varann. Små problem förstoras upp och det kan lätt bli ömma tår. Jag tyckte helt enkelt att det skulle bli skönt att pröva på något nytt.

Jag arbetade nu som teleingenjör i 7 år eller fram till 1985, då marktelekontoren (MTK) bildades och mycket annat förändrades. TSB upphörde och baselektronikgrupperna skulle åter organiseras under respektive flottilj. Vidare skulle man inte längre ha en egen teleing på varje flottilj utan jobbet skulle centraliseras till storsektorflottiljernas MTK. Man frågade mig om jag ville flytta till F 16 och ta det jobbet där. Jag tackade nej för jag såg en möjlighet att kunna jobba kvar på F 15 med en annan arbetsuppgift.

En bit in på 1980-talet hade nämligen detta med ADB börjat sätta sina spår ute på flottiljerna. CFV, eller om det var ÖB, hade sagt att alla försvarsförband skulle ha en egen ADB-samordnare. De uppgifterna hade man nu plockat på mig parallellt med teleingjobbet. Jag såg också hur de nya uppgifterna svällde. I början var det bara två datorer med kanske åtta terminaler, som i första hand skulle placeras på kassan. Där hade man pekat med hela handen att Uniplexen skulle införas. 1987 fick jag sätta upp en egen ADB-avdelning med två medarbetare. Så småningom när vi 1990 fick egna lokaler uppe i gamla marketenteriet, som intendenten hade rustat upp, så anställdes ytterligare en medarbetare plus att jag hade två flickor på utbildningsavdelningen. Sedan köpte vi även en hel del tjänster utifrån.

Från början var det mest bara minidatorer med terminaler, men sen då Microsoft och Internet- köret kom, så svällde det otroligt. Alla människor skulle ha datakraft. Då satt jag och budgeterade allting och skötte utbildning och allt som hade med detta att göra fram till

*dess att man 1997 slutade att flyga. Under det sista året fram till den 3 juni 1998, då flottiljen officiellt avvecklades, fick hålla på med att hjälpa andra flottiljer med det som de kunde behöva av datorer eller annat de önskade sig.*

*I februari 1998 fyllde jag 60 år och kunde då gå den 3 juni samma år med avtalspension och det har jag faktiskt inte ångrat avslutar Roland sin berättelse.*

### **Hydén, Lars**

Född den 25 maj 1920 i Borås. Arbetade först på Televerket i c:a 10 år därefter studier på Tekniskt Gymnasium i Göteborg med examen på telelinjen 1949. Anställning på Arméförvaltningen (tygförvaltningen) åren 1949-1953.

Lars fick sedan anställning fr o m den 1 september 1953 som sektorteleingenjör på Sektor S1 (F 10) med placering i Hässleholm. Verkade som sådan på S1 fram till pensionen 1985, d v s samtidigt som Marktelekontoren inrättades. Han nämnde vid vårt samtal, våren 1993, att det var flera sektorteleingenjörer som anställdes ungefär samtidigt. Han hade anställningsbeslutet kvar på vilket han och fyra andra ingenjörer är upptagna, se bilaga. Lars bodde som pensionär i Lund och avled där 2004.



### **Ingevaldsson, Leif**

Född 1926 i Lysekil. Examen 1947 från Tekniska Läroverket i Örebro på telelinjen. Skolan var först bland läroverken i Sverige med att inrätta en telelinje och Leif tillhörde den första kullen som utexaminerades på den linjen.

Leif berättar själv vidare: *-Direkt efter skolan vidtog värnplikten, som jag fick göra vid Luftvärnet 1947-48. Där fick jag göra mina första lärospån i radarteknik. Det var en rejäl utbildning. Försvaret hade köpt in tyska eldledningsstationer "Würzburg", ER IIB på försvarssvenska. Den hade en rejäl parabol, som skulle ha bräckt vilken villaägare som helst. Våglängden 50 cm krävde en stor parabolantenn för att åstadkomma en tillräcklig smal radarstråle. Efter muck 1948 blev det att söka jobb. Jag hade blivit biten av den nya radartekniken och tog anställning på CVA där jag fick jobba med denna teknik under Anders Roll och Lennart Thornström. Högre upp i chefshierakin fanns en man som hette Gussing, som jag vet sedan gick vidare till FOA.*



*När jag började på CVA fick jag nästan en liten chock då jag konfronterades med flygvapnets spaningsradar ER IIIb. Luftvärnets radar var ju transportabel, stabil och fältmässig medan ER IIIb såg nästan labmässig ut. Och yagi-antennerna ser mera ut som något man hänger tvätt på. Nåväl, man vände sig förstås, funktionen var det inget fel på och en hel del flottiljer fick man bekanta sig med på serviceresorna.*

*Ett uppdrag med modernare surplusmateriel från CVA fick jag så småningom: att översätta och anpassa serviceinstruktionen för den flygburna spaningsradarn APS4. Våglängden var 3 cm (10 000 MHz). Den radarn var gjord för att hängas under flygplanet. Med kåporna på såg den ut som en dryg meter lång bomb. Vitsen var förstås att minimera installationskraven till att gälla indikatorn och manöverpanelen.*

*Kåporna måste av för att man skulle komma åt mätpunkterna, så gällde det att veta var man hade fingrarna! "När den ovane blir van blir han vårdslös" som det står i något flygvapen häfte. Det fick jag erfara, när jag testade ett exemplar på hangarplattan före ett flygprov på F 11. Jag råkade sätta tummen i luftgapet i ett överspänningsskydd för magnetronen, som normalt behövde 10 kV. Det kändes allt. Precis som om tummen var i vägen för en rejäl hammare när man bommat spiken. Det, och ett sotspår över tumspetsen kom jag undan med. Efter detta tog handen automatiskt omvägar förbi överspänningsskyddet ...*

*Jag stannade två år på CVA. När teleingenjörstjänsterna inrättades 1950 sökte jag till F 6 i Karlsborg. Jag blev antagen och tillträdde tjänsten den 1 juni samma år. Här fick jag arbeta såväl praktiskt som med administration och arbetsledning. Stämningen och kamratskapet var lika god där som brukligt i flygvapnet. De fem åren i Karlsborg hade säkert blivit över fyrtio, om inte chansen att få arbeta som lärare vid Flygvapnets Tekniska Skola (F T S) i Västerås hade yppat sig.*

*Avskedsfikat på el- och radioverkstan vid avd VI glömmar jag aldrig. Fotot därifrån (se bilaga 6 sid 17) visar ett uppsluppet gäng, där den som är mest dubbelvikt av skratt är jag. Förutom en pekpinne och annat smått och gott fick jag en resväska, modell mindre, snyggt lackerad i ljusgrått. Den presenterades som reservdelsutrustning till min relativt nyköpta bil. Innehållet var rikhaltigt: trälistor av diverse dimensioner, plywoodbitar i olika former och storlekar, träskruv, pergamoidbitar (ett ganska tjockt material, likt vaxduk), mm mm, Vad var det nu för roligt med det? Jo, fotot på bilannonsen, som visar IFA F8, är en Östtysk kopia av DKW, vars fabriker hamnade i Östtyskland efter kriget. Den hade en träkaross, klädd med pergamoid.*

*Jag sökte mig alltså efter fem år i Karlsborg till Flygvapnets Centrala Skolor (FCS) i Västerås och fick börja där hösten 1955 som lärare på FTS. Utbildningen på skolan riktade sig mot blivande tekniker och mästare i FV och jag fick undervisa, främst i ellära, matte och radioteknik. Första året hade jag civil anställning, men därefter blev jag flygingenjör, d v s civilmilitär.*

*När det fem år senare blev aktuellt att flytta den tekniska utbildningen från Västerås till F 14 i Halmstad ville jag och familjen inte följa med. Sommaren 1960 tog jag istället anställning vid SAAB på deras flygavdelning och blev civil igen. Jag jobbade bl a med utprovning och tekniska systembeskrivningar i samband med exportärenden angående Draken. 1970 gick jag över till utbildningsavdelningen på DataSAAB och arbetade där till 1978.*

*Sedan var jag med om att starta ett litet företag som specialiserade sig på en speciell programutvecklingsmetod som Mikael Jackson tagit fram. Företaget hette först Michael Jackson Systems Internationell Limitid. Namnet ändrades sedan men inriktningen var i stort sett den samma. Jag trappade ner min verksamhet efter 1990, tog pension omkring 1992 och tillbringar nu mina dagar i Motala.*

## **Isakson, Håkan**

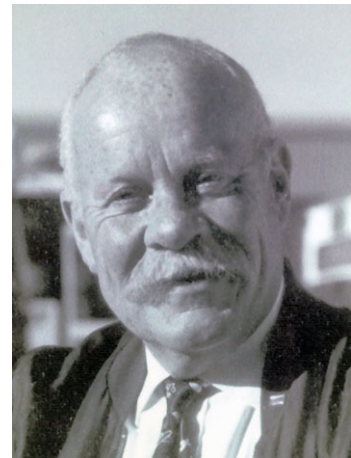
Håkan berättar här själv om yrken och anställningar:

*-Född 26 december 1940 i Vittjärv, en by strax utanför Boden. Min far var civilanställd verkstadsmekaniker, en av de först anställda med anställningsnummer 15, vid Bodens Tygstation så viss koppling till försvaret fanns redan under uppväxten. I tonåren blev det också sommarpraktik vid Tygstationen - en sommar vid förrådsdetaljen och en sommar vid fastighetsunderhållet, som då även omfattade Tygstationens bergrumsförråd med elverk och avfuktningssystem.*

*Efter realskola i Boden 1953-1957 fortsatte jag att läsa vid Högre Tekniska Läroverket i Luleå där jag tog examen våren 1960 som gymnasiingenjör från elkraftteknisk linje med specialisering på industriell elektronik. Värnplikt vid S3 i Boden 1960-1961 som radiotelegrafist med guldmärke i telegrafi i bagaget.*

*Anställdes som ingenjörsaspirant vid Televerkets ingenjörskontor i Luleå våren 1961 och bytte arbetsgivare till Norrbottens Kraftverk redan samma höst. Hösten 1961 började jag också arbeta som lärare vid Luleå Stads Tekniska Aftonskola där jag på kvällstid undervisade i telekommunikationslära, elektronik och reglerteknik.*

*På aftonskolan blev jag bekant med en ingenjör från F21 TV4, Lennart Edström och när han hösten 1962 bytte tjänst till sektorteleingenjör i Sektor ÖN1 tipsade han mej om att söka tjänsten vid radiodetaljen TV4. I november 1962 började jag så vid F21 under den dynamiske chefen Lennart Åkerlund. Inom radiodetaljen låg även telefon/transmissionsresurserna.*



*Jag hade tätt samarbete med dåvarande teleingenjören vid avd VI, Reinhold "Svisse" Svensson, så när han lämnade F21 efterträddes han först av Martin Fredriksson och något år senare 1968-07-01 tillträdde jag teleingenjörstjänsten.*

*Lärarsysslan på kvällstid fortsatte jag med fram till läsåret 1972/73 och ett antal F21-anställda, både civila och civilmilitärer, hade jag förmånen att ha som elever, genomgående mycket duktiga elever. Både Folke Öhman och "Svisse", vill jag minnas, arbetade också som lärare på aftonskolan.*

*Teleingenjörstjänsten innehöll både flyg- och marktelefrågor och jag kunde, sedan jag fått en biträdande teleingenjör, Lennart Svensson, tidigare tekniker vid Stril, ägna mig i huvudsak åt flygtelefrågor. En bit in på 70-talet organiserades flottiljerna om och flyg- resp. marktele fick egna ingenjörstjänster vid avd 6. Jag valde då teleingenjörstjänsten för marktele på flygbaserna vilket jag tillsammans med Lennart S sysslade med fram till 1981.*

*Åren som teleingenjör innehöll många intressanta arbetsuppgifter, nytt trafikledningstorn 1974, utbyggnad av både befintliga och nya flygbaser, vinterutprovning av materiel mm.*

*På F21 rådde ett mycket gott samarbete mellan sambandsavdelningen, teleing och baselunderhållsresurser. Vi arrangerade årligen gemensamma kurser ute på flygbaserna där sambandspersonalen fick öva uppkopplingar i bas- och bankabelnät samt hur detta skulle dokumenteras så att vi alltid hade aktuell dokumentation. Vi på den tekniska sidan fick inblick i sambandspersonalens arbetsuppgifter och de i våra. En trevlig social samvaro på kvällarna bidrog också till ett bra resultat i den dagliga verksamheten.*

1981 anställdes jag av Luftfartsverket som flygstationschef i Luleå inför en förestående 120-miljonersutbyggnad av en helt ny flygstation. Under november 1982 fick LFV pengar till bygget, 17 februari 1983 startade utbyggnaden och 1 november 1984 invigdes den nya flygstationen under medverkan av kungaparet. Under 80-talet pekade de flesta kurvor inom flygsektorn uppåt och 1991 reste för första gången över 1 miljon passagerare till/från Luleå flygplats.

1992 började jag känna behov av att göra något annat och fr.o.m. februari 1993 veckopendlade jag till Luftfartsverkets huvudkontor i Norrköping där jag arbetade med teknikfrågor och kvalitetsfrågor i koncernstabben. Våren 1994 fick jag anställning som VD för Luleå Lokaltrafik AB, ett kommunalägt bussbolag med 70 bussar och ca 150 anställda. Jag hade redan tidigare i livet bestämt mig för att gå i pension vid 60 års ålder och så blev det också.

Fr o m 1 januari 2001 är jag pensionär och njuter av tillvaron i fulla drag. Dagarna ägnar jag åt underhåll och restaurering av mina fyra veteranmotorcyklar, skötsel av en gammal släktgård i Vittjärv utanför Boden med stall där vi hyr ut stallplatser. Ibland får vi stiga upp tidigt, när vi vissa dagar har stallpass och skall släppa ut 6 hästar.

Jag och min fru Anita bor i villa mitt i världsarvet Gammelstads kyrkby och har också ett byggnadsminnesmärkt sommarställe uppe i Vittjärv. I övrigt sitter jag i kulturnämnden i Luleå och sysslar en del med musik.

För två år sedan öppnade en ny pub Bishop Arms i Luleå och ungefär samtidigt utredde jag och en f.d. intendent vid F21 på uppdrag av LFV och F21 frågan om ett Norrbottniskt flygmuseum. Idén om att hitta en träffpunkt för f.d. F21-veteraner föddes under utredningsarbetet och den nya puben med flygplanbilder på väggarna befanns lämplig. Den 21 (F21) varje månad träffas nu ett allt större gäng av f.d. F21 och LFV anställda kl 16 på puben för ett par timmars samvaro och berättelser om åren som gått. Vi har blivit stamgäster och får t.o.m. rabatt på ett öl med flyganknytning, Spitfire. Tisdagen den 21/1 2004 var vi 32st F21-are på plats.

Vi har upptäckt att ju äldre vi blir desto intressantare är det att minnas alla åren på F21, en fantastisk arbetsplats för oss som fått vara med under de gyllene åren. Även om jag trivts bra både i Luftfartsverket och i det kommunala bussbolaget i Luleå så är nog åren vid F21 de som mest påverkat mig i min fortsatta yrkesutövning. Vi fick bra internutbildning på hög teknisk nivå och hade intressanta arbetsuppgifter.

### **Jacobsson, Ingemar**

Född den 21 juni 1921 i Gammalkils socken i Östergötland.

Ingemar berättar själv så här om sin karriär i FV:

-Jag var nästan färdigutbildad bilmekaniker när kriget bröt ut. Jag tog då värnning som volontär 1940 på F 8 och blev signalist. Bl a fick jag vara med om att starta F 10 nere i Malmö och snart blev min tjänst överflyttad dit. Efter närmare fyra år i Malmö, som signalist och telegrafist, sökte jag 1944 förflyttning till F 13 i Norrköping. Jag är ju ursprungligen äkta östgöte. Men då konstaterade dom, att de skulle behöva ha en signalist på F 16. Och så blev jag placerad där istället.





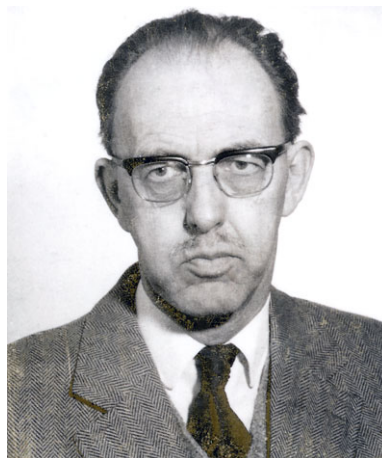
*Ja, jag fick också tjänstgöra som instruktör på F 20 och där började jag med utbildning på den första radarn i FV, ER IIIB. Sedan sökte jag och fick gå elmästarutbildning i Västerås. Det var 1947. Efter detta blev det en gedigen radarutbildning på F 2. Sedan anställdes jag som elmästare med placering på F 16, där jag ett tag fick ta hand om elverkstaden på avd VI. Därefter flyttade jag över till F 20 och basade för deras elavdelning på kadettskolan. När det sedan blev tal om att flytta över en elmästare till radarn på F 16 så var jag ju som klippt och skuren för det.*

*Därifrån sökte och fick jag 1959 en verkmästartjänst på F 12. Och då blev jag placerad som teknisk chef på den nyss färdigställda PS 08:an där. Ett par år senare blev jag ombedd att söka motsvarande tjänst på 08:an vid F 13, som just blivit ledig, och så var jag åter tillbaka i Östergötland. Efter ett tag kom det direktiv att det skulle vara civila tjänster på den tekniska sidan och då fick jag byta ut den civilmilitära verkmästartjänsten till en ingenjörstjänst.*

*Ja, så gick tiden och TSB kom in i bilden och omkring 1979 var det dags att lägga ner 08:orna. Jag blev nu placerad inne på F 13 och fick biträda teleingenjören Bengt Brolin, som då hade gått ner till halvtidstjänstgöring. När han 1984 gick i pension efterträdde jag honom som chef för systemavdelning basel, som teleingenjörbenämningen då hette. 1985 tillkom Marktelekontoren och då blev jag chef för baseldetaljen vid MTK Mitt och fick ta hand om all baselektronikmateriel söder om Mälaren inom Sektor Mitt. Tjänsten flyttades också till F 16, men jag fick ha kvar stationeringen på F 13. 1986 gick jag i pension och nu bor jag i Norrköping och njuter mitt otium.*

### **Jacobsson, Rolf, alias ”Jack”**

Född den 9 februari 1919 i Mölndal där han också växte upp. Efter realskolan fortsatte Rolf direkt på Chalmers Lägre med examen 1938 eller - möjligen 39. Han började sedan att studera på Chalmers Högre, men militärtjänst i samband med kriget kom emellan och förryckte studierna. Det medförde att han inte tenderade i alla ämnen. Enligt Rolfs hustru var han musikaliskt lagd med absolut gehör vilket innebar fördelar när han i det militära skaffade sig telegrafiutbildning. För att slippa de ideliga militärinkallelserna tog Rolf anställning vid CVM i Linköping. Där fick han ägna sig åt att rita/översätta italienska ritningar till svenska för flygplanet J 11 (ev J 20). På köpet lärde han sig italienska.



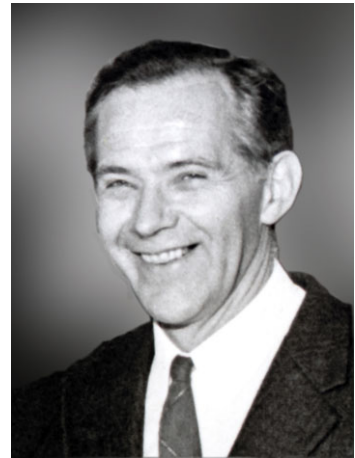
1943 återvände Rolf till Göteborg och tog anställning på F 9. I en flottiljorder från 1944 benämns han som kontrollingenjör på avd VI. Han är sedan upptagen varje år i ordnarna fram till dess att F 9 läggs ner den 1 juli 1969. Han är upptagen som teleingenjör fr o m 1949 och tillika ställföreträdande chef för avd VI. Efter det att flottiljen läggs ner flyttas hans tjänst till F 7 och han placeras på sektor W 2 i Mölndal som sektorteleingenjör. Han innehade den tjänsten tills han avled den 24 mars 1979, d v s innan han hunnit gå i pension.

### **Karlsson, Ola**

Född den 2 december 1917 i Tvärålund, Vindeln (f d Degerfors). Bor nu som pensionär i Piteå med sin kära hustru Ingegerd sedan omkring 1990. Jag kontaktade Ola och fick en lång pratstund med honom. Han berättade om krämpor som kommit med åldern, som t ex ryggont,

som gör det svårt för honom att gå utomhus. Hans alltid så vänliga och timida sätt var oförändrat. Jag återger här lite kortfattat det han berättade för mig.

*-Jag fick gå i Umeå läroverk efter den vanliga skolan och tog studenten i slutet på 30-talet. Hade tänkt läsa vidare men det blev avbrott hela tiden genom att jag var inkallad långa perioder vid Ingenjörstrupperna nere i Stockholmstrakten. Jag var också anställd under kriget vid Marinförvaltningen på Gärdet i Stockholm. Vi höll på med en del experiment med radio på olika båtar. Jag kommer ihåg en chef som hette Blomqvist. Inger och jag gifte oss 1944 och vi bodde då i Fredhäll i Stockholm.. På kvällarna läste jag på Stockholms Tekniska Institut och tog ingenjörsexamen 1946 eller 1947. Jag minns att jag också hade en del kortare jobb på radiofirmorna ORION och SRA. Bl a gjorde vi en sändarutrustning till Grimeton på 30-metersbandet.*



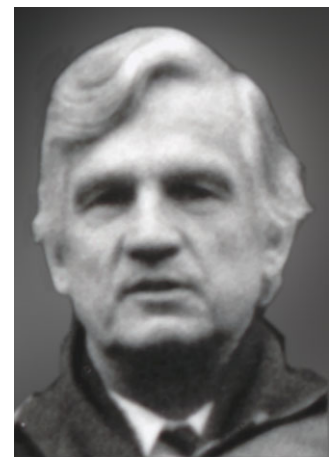
*Från Stockholm flyttade vi så i början av 1948 till Skellefteå. Det var en vän som hade en radiofirma där. Men det visade sig inte vara mycket att hänga i julgran. Det blev två tråkiga år. Sökte sedan flera jobb inom försvaret i Arboga, Kalmar och Östersund och valde slutligen F 4 eftersom jag var norrlänning. Kom dit 1950 och blev den förste teleingenjören som de haft. Ja, sen rullade det på och åren gick. De första 20 åren fick jag hålla på med både utrustning i flygplanen och på marken, sedan blev det marktele på heltid. Jag gick i pension 1984 och bodde kvar i Östersundstrakten till 1990 då vi flyttade till Piteå, som är Ingers hemtrakt.*

### **Karlsson, R A**

R. A. Karlsson finns upptagen som teleingenjör på F 8 mellan åren 1956 och 1959. Obekant varifrån han kom eller vart han tog vägen efter anställningen på F 8.

### **Klein, Tommy**

Född 1938. Började i Flygvapnet redan 1953 genom att bli antagen vid Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås. Skolan, som var fyraårig, var inrymd i en ombyggd hangar intill det gamla krigsflygfältet vid Johannesberg, strax söder om Västerås. Här skedde undervisningen under de första två åren -teori blandad med praktiskt arbete. Eleverna var inkvarterade i KFUMs anläggningar vid Lövudden och Johannesbergs gamla herrgård strax intill skolan. De två sista åren utgjordes av praktik på någon flottiljverkstad eller Central verkstad.



*-För min del, säger Tommy,- så praktiserade jag under 1955 på F 9 och under 1956 på F 21.*

*-1957, berättar Tommy vidare: - så tog jag anställning som telemontör på F 21 och den 1 september 1959 blev jag hjälptekniker på samma flottilj. Det dröjde bara ett halvår innan jag anställdes som extra flygtekniker för att ett år senare bli ordinarie. Jag begärde så småningom tjänstledigt under två år för studier på Tekniska Gymnasiet i Luleå och tog min examen där i maj 1965.*

*Anställning på F 4 1965 med placering på radaranläggning 65 i Härnösandstrakten och den 1 mars 1966 blev jag sektortelevingenjör på Sektor S2, som då F 12 svarade för, berättar Tommy. Jag fortsatte som sektortelevingenjör till den 6 juni 1974 då Per Månsson kom till F 12 som strilsystemingenjör. Då fick jag bli chef för materiel- och driftdetaljen under honom.*

*Den 1 juli 1978 tog F 17 över sektor S2 och jag fördes över dit, men fick sitta kvar i Torkorsberget tills verksamheten där lades ner 1981. Då flyttade vi in på F 17, men jag stannade bara tre månader för att sedan flytta till F 21 och bli teleingenjör där. Jag stannade på F 21 fram till 1983. Den 1 september detta år flyttade jag till F 10 driftledning i Hässleholm.*

*I början av 1986 fick jag så komma tillbaka till Ronneby och gå parallellt med Stikkan Nedin som teleingenjör på F 17. Han gick i pension vid årsskiftet 1986/87 och då tog jag över hans jobb som chef för Systemavdelning bastele på marktelekontoret. Tjänsterna var placerade på F 10 sedan den 1 juli 1985. Tommy avslutar min lilla intervju med att berätta att han gick i pension den 1 juni 2000.*

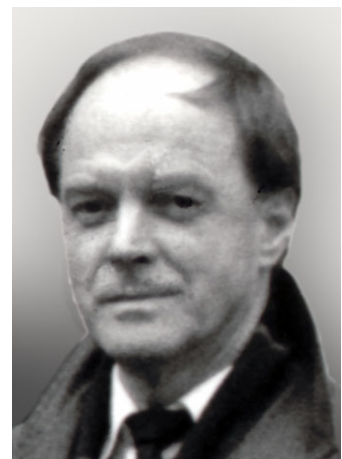
### **Kruse, Stig**

Född den 21 maj 1923 i Örebro. Examen 1949 från Tekniska Läroverket i Örebro på telelinjen. Började strax efter ingenjörsexamen på Televerket i Norrköping, sedan förflyttning till Televerkets huvudkontor i Stockholm där han var kvar till mitten av 1950-talet. Då tog han anställning på Försvarsstabens Signalavdelning i Stockholm. Där tjänstgjorde han ett till två år och sedan började han 1957 på F 5 som teleingenjör. Enligt uppgift så hade F 5 inte någon teleingenjörstjänst tidigare. Stig gick i pension 1985 i samband med att Marktelekontoren inrättades. Han avled i april månad år 2000 och var då bosatt i Helsingborg.



### **Kämpe, Olof**

Född den 23 maj 1929 i Hofors. Ingenjörsexamen i början av 1950-talet vid Örebro Tekniska Läroverk. Efter examen anställdes Olof vid CVA, där han arbetade inom radarområdet fram till 1956 då han började på F 18 som teleingenjör. Han stannade sedan kvar i den befattningen tills flottiljen avvecklades 1986. Efter den stora förändringen för marktele den 1 juli 1985 överfördes dock tjänsten till F 16 och Olof blev då huvudman för baselektronikmaterielen vid MTK Mitt fram till pensioneringen 1994. Han avled den 8 oktober år 2000 och var då bosatt i Bandhagen i Stockholm.



### **Lange, Nils**

Född den 26 januari 1908 i Helsingborgs stadsförsamling. I minnesboken *Telefon och Telegraf i Sverige* (1935), upptas Nils som extraordinarie ritare vid Distriktsbyrån i Malmö. Han inträdde i Telegrafverket 1933. Sedan tog han anställning vid F12 mellan åren 1950-1956 som teleingenjör. Enligt F 12: s



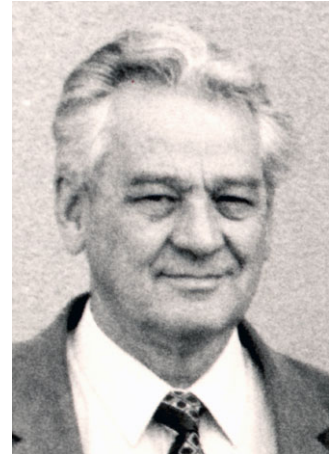


flottiljordrar var han tjänstledig f o m den 16 september 1956 till mitten av 1958. Anställningen vid F 12 upphör tydligen då.

I Telegrafverkets Personalstat 1958 resp 1961 upptas Nils som arméingenjör i tekniska kåren vid Marinen. Han är tjänstledig och verkar vid Örlogsvarvet i Karlskrona. Nils anställs 1962 som teleingenjör vid F 1, där han efterträder Börje Pettersson. Han stannade kvar i befattningen vid F 1 till sin pensionering 1972. Därefter flyttade han tillbaka till sina hemtrakter i Skåne och dog den 29 juli 1993 i Båstad.

### **Larsson, Birger**

Född den 14 augusti 1921 i Timrå. Birger efterträdde 1961 Niels Bonny som teleingenjör vid F 16 och stannade kvar på befattningen tills pensioneringen 1985. Eventuellt var Birger även teleingenjör på F 8 något år innan F 16-anställningen påbörjades, se Larsson nedan.



### **Larsson, Rolf**

Född den 22 april 1930 i Falun. Ingenjörsexamen 1950 från Tekniska Läroverket i Örebro. Efter värnplikten i Luftväret, med en utmärkt radarteknikerutbildning, tog jag anställning vid Kungliga Telegrafverket, berättar Rolf. Det hette så på den tiden. Rolf fortsätter:

*-Efter en kort tid på Telegrafverket flyttade jag till Kungliga Flygförvaltningen, Luftbevakningsbyrån. Under åren 1956 – 1959 blev det civil anställning på firman Aeromateriel, som låg på Kungsgatan i Stockholm. Här arbetade jag med försäljning av transmissionsutrustningar och inte minst nödsändaren SARA, som väl kan sägas var den tidens GPS.*

*Den 1 maj 1959 tog jag anställning på S 2 (F 12), som sektorteleingenjör. Den anställningen varade till 1965 och därefter gick jag till driftledningen för stril på S 1 (F 10). Strilsystemingenjör Göran Tidman var då min chef.*

*Fr o m juni 1967 fortsatte jag vid Milostab Syd fram till 1980. Under den anställningen fick jag vid flera tillfällen tjänstledigt för arbeten vid SWEDTEL, som drev utvecklingsprojekt i flera länder. 1980 blev det anställning vid Televerket i Kristianstad, men av och till tog jag ledigt för att delta i olika projekt i Saudi-Arabien och Indonesien. Så småningom tröttnade väl Televerket på att ha en anställd som var borta så mycket som jag och därför slutade jag och blev freelance. Jag arbetade då i huvudsak utomlands under tio år med olika projekt. 1996 pensionerade jag mig och nu bor jag i Jonsered utanför Göteborg.*



### **Larsson, ?**

I F 8:s flottiljorder från hösten 1960 finns en teleingenjör Larsson upptagen på Avd VI telesektion. I Flottiljorder från 1962 anges teleingenjörstjänsten som vakant och i höstordern och senare ordrar finns inte telesektionen medtagen, vilket tyder på att tjänsten inte längre var aktuell. Inga uppgifter i övrigt lämnas om Larsson, som gör det möjligt att identifiera honom. Ev kan han vara identisk med Birger Larsson, som f o m 1961 är teleingenjör på F 16, se ovan.

### **Lindohf, Lennart**

Född den 1 juli 1917 i Karlskrona. Kom till F 2, Hågernäs 1936 som stamanställd. Efter kriget beslutade han sig för att fortsätta studierna. Först blev det teknisk utbildning inom FV som ledde till elmästarbefattning. Sedan kvällsstudier på Stockholms Tekniska Gymnasium vid Thorildsplan i Stockholm med examen 1950. Då fanns det lediga teleingenjörbefattningar både på F 2 och F 8. Han valde F 2. Hans hustru, som jag talat med, berättar att det var ingen tvekan om vart han ville. Det blev Hågernäs, för Lennart var "Karlskronit" och gillade vatten. Han började på F 2 1950 och var teleingenjör fram till 1956. Då började han på FF/UH som robotingenjör. Till en början var han placerad på F 2, men kom snart in till underhållsavdelningen, som då hade sina lokaler på Narvavägen 32 i Stockholm.



Robotsystem 68 skulle snart bli aktuellt. Under 1964 flyttade Lennart till Arméförvaltningen för att jobba med Hawk-systemet. Han gick i pension 1982. Hans hustru berättade att han var en stor seglingsentusiast; 43 års erfarenheter med olika segelbåtar. Han var viljestark och fullföljde alltid vad han föresatt sig. Ett halvt år före pensionen började han t ex lära sig italienska och fortsatte tills han talade det språket flytande. En annan princip var att inte skaffa och köra bil. Cykel, tåg och båt var fortskaffningsmedel, som han prioriterade. Lennart dog den 26 december 1997.

### **Löf, Roland**

Född den 3 oktober 1922 i Gävle. Verkstadsskola i Gävle 1938-40. Stamanställd 1940-45 vid Hälsinge Regemente (I 14). Flyttade sedan till Stockholm och gick på Stockholms Tekniska Läroverk åren 1946-48 där han avlade ingenjörsexamen på starkströmslinjen. Roland tog sedan anställning på L M Ericsson under åren 1948-55 och arbetade med automatstationer. 1955 började han på Marinförvaltningen, Linnégatan 89 och Skeppsholmen, där han arbetade med minfällningsbåtar på Minbyrån.



Under 1958 arbetade Roland ett halvår på Arméförvaltningen med reservdelsanskaffning. Tog därefter anställning den 1 december 1958 på sektor ÖN 1 (F 21) som sektorteleingenjör och arbetade där till den 31 oktober 1961. Han fortsatte sedan som sektorteleingenjör vid sektor O2 (F 18) till den 30 september 1965. Mellan åren 1965 till pensioneringen 1987 hade han anställning först vid CVA i Arboga, sedan vid F 8, F 1 och F 16 med placering i Bålsta. Efter pensioneringen fortsatte Roland med konsultarbete med fortsatt placering i Bålsta t o m 1993.

### **Nedin, Stig**

Född den 22 juni 1921 i Knivsta, dåvarande Uppsala län.. Efter ingenjörsexamen och utbildning på Karlberg och Radarskolan på F 2 kom Stig 1955 till F 17, Ronneby och verkade där som teleingenjör till sin pensionering 1986 (från den 1 juli 1985 var dock tjänsten placerad vid marktelekontoret F 10). Stig var mycket idrottsintresserad och spelade själv tennis och bordstennis. I unga år var han allsvensk handbollsspelare i VHF, Västerås. Stig dog den 11 januari 1999. Han var då folkbokförd i Ronneby.



### **Nordberg, Uno**

Uno Nordberg föddes den 26 februari 1920 i Annedal. Han var den förste teleingenjören på F 14. Tjänsten på F 14 inrättades under början av 1952 och Uno finns upptagen första gången i höstens flottiljorder för det året, som avsåg organisationen vid F 14 för tiden oktober 1952-april 1953. Uno verkade som teleingenjör på F 14 till omkring årsskiftet 1955-56. Han flyttade då till Göteborg och blev chef för TV 5 vid F 9.



Vid sammanträde den 30 maj 1960 beslöt Försvarets Förvaltningsdirektion att rekommendera Arme-, Marin- och Flygförvaltningen att på försök inrätta en gemensam televerkstad förlagd till Örlogsvarvet i Göteborg (ÖVG).

Lokaler på ÖVG byggdes om och TV 5, med all personal och utrustning, flyttade den 1 juli 1961 från F 9 på Säve till ÖVG. Namnet på den nya verkstadsenheten blev Försvarets Televerkstad i Göteborg (FTG). Även Uno följde med och blev chef för den tekniska sektionen på FTG som var inriktad på underhållsföreskrifter och översättningar m m.

Den 1 juli 1964 ansågs provorganisationen klar att permanentas och FTG fördes över till Försvarets Fabriksverket (FFV) i Eskilstuna, med bibehållen lokalisering och med samma uppgifter som tidigare. Den 1 januari 1969 hyrdes FTG ut till Telub i Växjö och man började att flytta över verksamhet från Nya Varvet till nybyggda lokaler i Västra Frölunda.

Den 1 juli 1973 var det dags för en ny förändring för den av omorganisationer hårt prövade FTG-personalen. Underhållet av marktele fördes då in i den provisoriska teleservicebasorganisationen (TSB).

Efter två år d v s den 1 juli 1975 gjordes TSB-organisationen permanent med F 10 som administrativ myndighet. Samtidigt togs namnet FTG bort och det nya namnet blev TSB Syd Produktionssektor 3. Enheten verkade i Driftområde 3 d v s västra Sverige. Uno Nordberg

blev chef för produktionssektorn. Han verkar i denna befattning till den 1 juli 1982. Han blir eskaderteleingenjör för E 1 i samband med att han då efterträder Erik Wessberg på den tjänsten när Erik går i pension. Uno är sedan eskaderteleingenjör tills han går i pension 1985. Han dog den 28 juni 1989 och var då bosatt i Göteborg.

### **Norling, S. G**

Anställdes 1953 som sektorteleingenjör vid sektor O3, Uppsala. Enligt Niels Bonny kom Norling från Televerket. Han var i samma ålder som Bonny, d v s född omkring 1920. Bonny minns att de delade rum på F 16 och att Norling var duktig på att spela dragspel. Norling stannade bara ett par år på sektor O3. Troligtvis gick han tillbaka till Televerket varifrån han hade haft tjänstledigt.

### **Nyman, Ingemar**

Född 1922 i Norra Vings församling, som ligger i närheten av Skara. Arbetade först på SAAB i Trollhättan. Gjorde därefter värnplikten på F 7 och tog sedan under 1943 anställning i Flygförvaltningen med placering på kontrollavdelningen vid SAAB i Trollhättan. Ingemar berättar att de första kontrollobjekten var fyra B3:or från Tyskland. Därefter övergick man till att kontrollera det nyproducerade flygplanet B 17.



1945 tog Ingemar anställning på den nya flottiljen, F 14, som en av de först anställda på 1:a divisionen. Gick flygteknikerkursen 1952-53 på FTS i Västerås. Under flera år sysslade han med utbildning på elsidan på olika flygdivisioner ute i landet. Från 1956 tjänstgjorde han även under en tid som eltroppschef på F 14s 2:a division. När sedan den flygande verksamheten på F 14 las ner i slutet av 1950-talet blev Ingemar placerad som chef för baseelektronikgruppen på flottiljen.

I samband med att TSB inrättades framkom önskemål om att även F 14 skulle ha en teleingenjör för att kunna leva upp till "kundrollen". Ingemar, som var väl lämpad för uppgiften, anställdes 1974 som teleingenjör och bibehöll den uppgiften till sin pensionering den 30 mars 1987. De två sista åren tillhörde dock Ingemar Marktelekontoret vid F 10. Ingemar fortsatte att verka ytterligare i 5 års tid inom teknikområdet genom att arbeta på uppdrag från FMV:ELEKTRO (Sten Martin Ericsson och Åke Nykvist). Uppdragen gällde bl a utbildningsanläggningen vid F 14.

### **Ohlsson, Gunnar R**

Född i Oskarshamn 1929. Gick Högre Folkskolan i Västerås 1943-46. Elektroteknisk ingenjörskurs vid NKI-skolan 1947-1953. Ett antal tekniska kurser, varav några motsvarande vad som lästes på KTH, 1949-59. Examen från SAAB Högre Flygtekniska kurser 1966.

Anställning vid ASEA 1946- 55, kontorselev, ritbiträde, apparatprovning och konstruktionsarbeten.

Teleingenjör vid F 6 1955-1960.





Arbetade sedan vid SAAB 1960-70 med mekanisk och elektrisk kontroll av robotar, biträdande utprovningssledare och slutligen som objektledare för ett attackrobotsystem. Anställning vid Swedair 1970-79 som bolagets platschef och tillika chef för försöksplatsens FFK tekniska sektion. Anställning vid FFK 1979 till pensionen som chef för försöksplatsens tekniska sektion.

Innehäft sedan 1977 en mångfald olika uppdrag i Karlsborgs kommun, bl a varit ordförande i kommunfullmäktige, ordförande i AB Karlsborgsbostäder och deltagit i ledningsgruppen för utveckling av Karlsborgs fästning. Verkat inom det kyrkliga området, bl a som kyrkvård och ordförande i kyrkorådet. Gunnar har också hunnit med att delta i ledningen av flertalet loger i Karlsborg.

### **Oscarsson, Åke**

Åke efterträdde Knut Almroth som teleingenjör på F 3 1972 och uppbar den tjänsten till F 3 avvecklades 1974. Därefter arbetade Åke på LME i Mölndal fram till 2002 då det var dags för pension.

### **Persson, Jan-Olaw**

Född den 12 augusti 1938, S:t Pauli församling i Malmö. Efter fullgjord folk- och fortsättningskola och ett par år som springpojke påbörjade han 1954 en treårig utbildning till varvselektriker vid Kockums Mekaniska Verkstads verkstadsskola i Malmö. Efter värnplikten som elmekaniker vid F17 började J-O den 2 januari 1960 på CVM i Linköping som radarmonter vid TV6. J-O får nu själv berätta om sin karriär i Flygvapnet:



*-TV6 höll på att sättas upp på CVM just som jag började där. Det var mycket som var provisoriskt i början. Vår arbetsplats var ett bord med två stolar bakom en presenning i en av hangarerna. Jag minns att Jan Björk höll i radioverksamheten, Lennart Ek basade för länkfolket, Henry Braxell var min chef och Öing Gunnar Leiman var den "store hövdingen" över hela verksamheten.*

*Efter ett drygt år på TV6 fick jag anställning vid F18 som extra flygtekniker och fick genast gå flygteknikerkursen på FTS i Västerås. Kursen började i augusti 1961 och examen var i juni 1962. Det var för övrigt den sista teknikerkursen som genomfördes i Västerås. Utbildningen flyttades därefter till Halmstad. Efter kursen placerades jag på F18-stril och min uppgift blev att ta hand om den PJ-21 radarstation som tillhörde Lfc O2. Jag minns att då jag anmälde mig för strilchefen, övlt Karl-Erik Nittve, granskade han mig noggrant och hade uppenbara betänkligheter hur han skulle våga anförtro en så avancerad utrustning som PJ-21 till en nykomling som mig. Jag stannade kvar till slutet av 1963 för att den 1 jan 64 börja som radartekniker på "Harry" (storradarstationen PS-08 som tillhörde F18).*

*Efter sju år på "Harry" ville jag pröva på något nytt och tillträdde den 1 oktober 1971 jobbet som sektorteleingenjör för sektor O2. Under mina år på "Harry" hade jag ägnat en hel del tid åt studier och tog Ingenjörsexamen, tele, vid Södertälje tekniska aftonskola 1966. Jag efterträdde Bengt Sundberg som lämnade F18 för en befattning på TV2/TSB M. Den 1 juli 1973 genomfördes en omorganisation och sektorsammanslagning. F18 och F16 upphörde*

*då som sektorflottiljer. Förvaltningsansvaret överfördes till F1, som blev ny sektorflottilj för sektor O5 (gamla sektor O2 och O3). Kvar på F18 och F16 blev en strilbataljon. Vi tidigare sektorteleingenjörer för O2 och O3 (se Nils Bonny) kom då att ingå i driftledningen för O5 under strilsystemingenjören. Då Nils Bonny blev pensionär 1975 utökades mitt ansvarsområde till att även omfatta strilbataljonen vid F 16.*

*En ny omorganisation kom 1981. Strilbataljonen vid F18 lades ner och min tjänst överfördes från F1 till F16, som blev ny sektorflottilj den 1 juli 1981 efter F1 nedläggning. Min placering vid F18 var inte längre möjlig.*

*Försvarsstaben skulle vid denna tidpunkt bygga upp och organisera nätdriftledning för Försvarets Telenät (FTN). Jag sökte och fick jobbet med placering på Fst/ OP3/Sb. Min tjänstgöring började den 1 oktober 1981. Tidpunkten sammanföll med att Fst just då flyttade till de nya lokalerna på Lidingövägen, MSB. En av mina arbetskamrater på Fst var Hans Richter och vår chef hette Ulf Ribbing.*

*Efter några lärorika och stimulerande år på Fst tog jag den 1 juli 1984 så klivet över till FMV. Jag började då hos Bengt Berg på FMV:ELEKTRO. Jag arbetade tillsammans med Gerhard Persson - som höll på med DBU/RGC - för att så småningom ta över när han skulle gå i pension. Det blev tyvärr inte så långvarigt trots att jag trivdes bra. Med en aning dåligt samvete började jag ett nytt jobb den 1 oktober 1986 på FMV:FUH, hos Rolf Hjerter, efter att ha blivit övertalad att komma tillbaka till FTN- och telekommunikationsverksamheten. Nu fick jag åter jobba med underhållsfrågor för denna materiel fast på central nivå.*

*Arbetsplatsen låg till att börja med på Narvavägen 32 intill Karlaplan, men efter några år flyttade vi till Linnégatan 89. En bidragande orsak till flytten var avlyssningsrisken med tanke på den alltmer ökande datoranvändningen. Vi hade t ex andra privata hyresgäster i huset på Narvavägen, utländska ambassader vägg i vägg och för övrigt ett dåligt skalskydd. I slutet på 1980-talet fick vi åter flytta, denna gång till "Grå Huset", gamla MSB, Östermalmsgatan 87.*

*Vid omorganisationen av FUH den 1 januari 1990 skapades en Marktelebyrå med materielspecifika sektioner. Jag blev då chef för sambandssektionen inom Marktelebyrån. Jan Flodin blev samtidigt chef för denna nyinrättade byrå. Jag upplevde tiden på FUH fram till mitten av 1990-talet som väldigt stimulerande. Jag kände att jag hade ansvar för ett viktigt område. Arbetet var självständigt, jag hade engagerade medarbetare, bra arbetskamrater och en god arbetsmiljö även om det tidvis kunde vara nog så stressigt.*

*Jan Flodin försvann tyvärr efter några år till utlandstjänst i Saudi-Arabien. Många nya omorganisationer och arbetsätt kom nu att genomföras i rask takt med bl a flytt till Tre Vapen. När därför ett tillfälle yppade sig att få gå några år i förtid tog jag detta erbjudande tillvara. År 2000 lämnade jag FMV och nu tillbringar jag min tid i Järna med underhåll av hus och hem, att se efter barnbarn och med kassörsjobb i F18 kamratförening.*

### **Persson, Rudolf (alias Rulle)**

Född 1927 i Munka Ljungby, Kristianstads län. Realexamen 1943. Tekniskt gymnasium, allmänteknisk merkantil linje, vid Högre Tekniska Läroverket i Malmö med examen 1947. Värnpliktstjänstgöring 1947-1948 vid artilleriet (A1 i Stockholm, A9 i Kristinehamn, A2 på Kviberg i Göteborg). Efter dessa data får "Rulle" själv berätta om sin karriär.

*-Efter värnplikten tog jag anställning på L M Ericsson mellan åren 1948-49 med placering vid utvecklingsavdelningen i Midsommarkransen i Stockholm och där fick jag jobba med utveckling av deras telefonsvarare. Sedan blev det arbete vid Statens Järnvägar åren 1949-1950 med placering i Malmö hos telegrafingenjören i III:e distriktet. Arbetsområdet var telefoni (kabelnät, växlar, bärfrekvensutrustningar), högtalaranläggningar, radio och radar på tågfärjorna i Malmö och Trelleborg.*

*Under sommaren 1950 såg jag en platsannons om en teleingenjörstjänst vid Kungl Skånska Flygflottiljen, F10 i Ängelholm. Jag sökte, fick arbetet och tillträdde tjänsten den 1 september samma år. Arbetsområdet för teleingenjören vid avd VI omfattade flottiljens telemateriel, såväl flygburen som markbunden, den senare i huvudsak vid flottiljanläggningen, eftersom teletutbyggnaden vid krigsflygfält ännu var av liten omfattning.*

*Arbetsuppgifterna bestod i att under tekniske chefen, som då hade tjänstebenenämningen 1. flottiljingenjör, handlägga ärenden angående telematerielens drift och underhåll, tekniska utredningar och materiefelsrapportering enligt order och anvisningar från Kungl Flygförvaltningen.*



*El-och telematerielen i flygplan utgjordes utöver flygradion av elektriska hjälpapparater och instrument.*

*Flottiljens markradio omfattade kortvågsstation, som betjänades av radiotelegrafister vid signalavdelningen (avd VII). UK-radio (surplusmateriel från krigsåren) hade installerats i trafikledartornet och en handmanövrerad UK-pejl på avd VII betjänades av telegrafisterna. Motsvarande radioutrustning fanns installerad i en barack och en lada på flygfältet i Hagshult och betjänades av en från avd VII utdetacherad radiotelegrafist.*

*Trafikledartornet utgjordes av en påbyggnad på kanslihuset med utvändig spiraltrappa från kanslihusvinden, där också tornets apparatrum var inrymt. En markradarstation av tidig årgång (ER III b) fanns installerad i en påbyggnad på en av divisionshangarerna.*

*Lokala underhållsresurser utgjordes av militära tekniker vid divisionerna, civila el-, radio- och instrumentmontörer vid flottiljverkstaden (avd VI).*

*Under senare delen av 50-talet skedde en omfattande utbyggnad av flygbaserna. Kabelnät för elförsörjning och telesamband byggdes ut, likaså flygplatsbelysning och andra hjälpmedel för navigering och landning. Sambandsmateriel för tråd, radio och radiolänk anskaffades även och installerades.*

*Vid flottiljverkstaden bildades en driftgrupp-basel- med civil personal för verkställande underhåll av flygbasernas el- telemateriel. Ett så gott som dagligen förekommande samarbete mellan teleing och baselgruppen utvecklades.*

*En motsvarande utveckling ägde rum betr resurser för stridsledning, luftbevakning och samband. Luftförsvarscentraler byggdes. I samband med att dessa färdigställdes, tillkom en ny tjänst för en sektorteleingenjör vid avd VI.*



*Under 50- och 60-talet ombeväpnades F10, helt eller delvis, med ny flygplantyp ett flertal gånger (J22, J21R, J28, J34, J29) med mer eller mindre ny materiel och nya apparattyper vid varje tillfälle.*

*En bit in på 60-talet bytte flottiljen flygplantyp till J 35 Draken, som hade betydligt mer omfattande el-och telefunktioner än sina föregångare. Detta tillsammans med tilltagande utbyggnad av krigsbaserna medförde ett behov av resursförstärkning till materielavdelningen. Lösningen blev att flygtele och marktele separerades och att en flygteleingenjör tillkom som biträde till kontrollingenjören. Den ursprunglige teleingenjören blev basteleingenjör med den växande el- och teleutbyggnaden vid flottiljen och krigsbaserna som arbetsområde.*

*Under 60-talet uppläts flottiljflygplatsen i Ängelholm för civil flygtrafik enligt avtal mellan Luftfartsverket och Flygvapnet. På motsvarande sätt uppläts krigsflygbasen Everöd för civil trafik med ett kommunalt flygplatsbolag som huvudman på civila sidan. Upplåtelseerna medförde viss teknisk anpassning samt särskilt av flygplatsljusutbyggnaden med åtföljande krav på ekonomisk uppföljning och redovisning.*

*Nya trafikledartorn byggdes i Ängelholm och Everöd.*

*På striltekniska sidan skedde en del organisatoriska förändringar runt 1970. En ny tjänst för en strilsystemingenjör tillkom utöver den tidigare sektorteleingenjören.*

*För verkställande underhåll av marktelemateriel bildades teleservicebaser (TSB) som knöts till sektorflottiljens tekniska enhet. All marktelepersonal inom sektorn, alltså även flottiljernas baselgrupper, överfördes organisatoriskt till TSB.*

*Vid sektorflottiljens tekniska enhet nyinrättades en Systemavd Stril/Samband med strilsystemingenjören som chef och med lokalt förvaltningsansvar för sektorns marktelemateriel med undantag för baselektronikmaterielen. Sistnämnda materiel fick behålla sin knytning till resp flottilj. Vid dessa inrättades analogt med strilsidan en Systemavd Basel vid tekniska enheten med teleing som chef.*

*Efter att från början ha varit teknikinriktat, ofta på detaljnivå, hade teleingenjörens arbete, i takt med teknikutveckling, ökande materielmängd och organisatoriska förändringar, blivit mer inriktat mot system och teknisk förvaltning, med administrativa uppgifter typ planering, beställning, ekonomisk budgetering och kostnadsuppföljning som ett betydande inslag i verksamheten. Ekonomisk styrning skedde från Flygförvaltningen, som bytt namn till Försvarets Materielverk. Samordning och uppföljning genomfördes av FMV:FUH genom regelbundet återkommande budget- och uppföljningsmöten, som förlades till olika platser i landet och som utöver sitt informativa värde också gav tillfälle till uppskattad kollegial samvaro.*

*Ytterligare en stor organisationsförändring inom markteleområdet ägde rum 1985. TSB-organisationen avvecklades och dess verkställande underhållsuppgifter överfördes till verkstadsförvaltningarna. Driftgrupperna för främre underhåll av baselmateriel återfördes till flottiljerna. Marktelekontor, MTK, inrättades vid sektorflottiljerna med ansvar för lokal förvaltningsledning av marktelemateriel.*

*Marktelekontoret som knöts till sektorflottiljens tekniska enhet, organiserades med bl a driftavdelningar för stril-, baselektronik-, flygtrafiklednings- och vädersystem.*

*Tjänsterna vid baselektronikavdelningen besattes med cheferna för Systemavd Basel vid flottiljerna. Vid tiden för min pensionering hade vi på MTKS att arbeta med ett 20-tal flygbaser inom sektorn.*

*Man skulle kanske kunna tro, att 42 års arbete inom samma område på samma arbetsplats skulle vara enformigt och trist. Men alls icke!*

*Ett brett teknikområde, rörlig tjänstgöring, ständigt pågående förnyelse och utveckling – såväl teknisk som organisatorisk – dynamisk verksamhet, ett gott kamratskap inom den egna organisationen och för övrigt många goda personliga kontakter både inom och utom flygvapnet har gjort att arbetet varit omväxlande och intressant och att man nu som pensionär gärna tänker tillbaka på åren som gått.*

*Jag är fr o m 1 september 1992 pensionerad från tjänsten som chef för baselektronikavdelningen vid Sektorflottiljens marktelekontor. Som pensionär bor jag kvar i Ängelholm. Under tiden på F10 tog jag mig under många år till och från jobbet per cykel. Intresset för denna form av motion har jag alltid delat och delar fortfarande med min hustru, vilket bl a tar sig uttryck i att vi gärna beser landskapet per tandemcykel, när väder och vind tillåter. Tyvärr är flottiljen nerlagd sedan den 31 december 2002.*

Enligt uppgift, som jag fick strax före tryckningen, avled ”Rulle” den 29 september 2005.

### **Pettersson, Börje**

Börje var född den 30 maj 1909 i Johannes församling i Stockholm. Han verkade vid Flygvapnets Tekniska Skola (FTS) i Västerås under 1950-talet. Han var då civilmilitär verkmästare och svarade i huvudsak för den praktiska utbildningen av tekniker och mästare.

När det 1960/61 blev aktuellt att flytta skolorna till Halmstad följde han inte med utan tog anställning något år som teleingenjör på F 1. Vid ett teleingenjörsmöte den 13-15 juni 1960 i Getå deltar han som representant för F 1. Senare under 1960-talet flyttade han till Linköping och tog anställning på SAAB. Han avled den 14 augusti 1978 och var då bosatt i Linköping.

### **Raystål, Roland**

Född 1929. Började som volontär 1946 på P2 och stannade där till 1953. Gick sjöbefälsskolan under tiden och tog telegrafistcertifikat. Jag låter nu Roland själv berätta lite om den fortsatta karriären.

*-I april 53 när jag just hade gått ut sjöbefälsskolan flög jag ner till Saud-Arabien och tog tjänst på en båt. En telegrafist hade blivit sjuk. Sedan blev jag sittande i nästan tre år i indonesisk kustfart. En upplevelse. Jag passerade ekvatorn 108 gånger! Vi gick mellan Singapore och Java. Som telegrafist var man även sekreterare på båten och fick ta hand om löner, ekonomi och även valutor. Det var en intressant tid, men sedan kom tankarna - det här kan jag ju*



*inte hålla på med hela livet. Det var en ganska isolerad miljö. Jag hade sparat lite pengar under de här åren och på hösten 1957 började jag på Köpings Tekniska. Under sommarferierna tog jag tjänst på båtar. En sommar gick jag på Afrika och en annan sommar på Amerika. Då fick jag möjlighet att hälsa på släkten i Amerika.*

*På våren 1960 tog jag min ingenjörsexamen. Vid den tiden var det sug efter ingenjörer på telelinjen. Man vart erbjuden jobb från många håll, bl a LM och ASEA. De kom till skolan och raggade. Jag fastnade dock för en tjänst på CVA i Arboga. Där fick jag hålla på med telemätinstrument och var kvar till 1957 då jag flyttade några hundra meter till UHF. Nu fick jag jobba med reservdelsberedning för robotsystemet "Blodhunden". 1964 sökte jag så tjänsten som teleingenjör på F 6. Jag fick jobbet och fick börja med att direkt fara till FRAS på F 2 och gå en radarkurs. Till F 6 kom jag strax före jul. Där höll man som bäst på med att fira "lille jul" och jag fick träffa min företrädare, som var Dan Degerman, en glad gosse som tog mycket med en klackspark. Han orienterade mig om arbetet och så lade han till: Den här NN kan komma in med en massa dumma saker. Då ska du bara be honom dra åt H-e.*

*Som teleingenjör fick man vara rådgivare inom flottiljen på både mark- och flygtelemateriel och vara en förmedlande kontaktman med sak- och underhållssidan på förvaltningen. Man fick hjälpa till att lösa problem av olika slag. Jag hade t ex regelbundna veckomöten med elmästarna på divisionerna. I slutet av 60-talet vill jag minnas att uppgifterna begränsades till att enbart gälla marktelematerielen, man klarade ju inte av mer. Som teleingenjör skulle man även vid behov kunna utfärda lokala eller provisoriska föreskrifter. När Försvarets Planerings- och Ekonomisystem (FPE) infördes, 1972, tillkom budgetarbetet, att lägga beställningar och granska fakturor. Det var väl inte så spännande.*

*Tiden gick och vi råkade ut för diverse omorganisationer. Det var väl 1974 som vi fick släppa baselektronikfolket till TSB, d v s organisatoriskt, de var fortfarande lokaliserade på F 6. Nästa stora omorganisation var 1985. Då kom baselektronikfolket tillbaka till F 6-organisationen, men då skulle vi teleingenjörer i stället föras till Marktelekontoren (MTK) på sektorflottiljerna. För oss betydde det F 10. Men det var bara en teleingenjör från vårt område här i väst som fick plats. Lars Finnman, min kollega på F 7, fick ta den tjänsten. Jag fick mer eller mindre frivilligt ett annat jobb på Systemavdelning stril på MTK med placering Karlsborg.*

*Efter ett tag seglade arbetsmiljön upp kraftigt och man skulle ha en tjänst på flottiljen för detta. Flottiljchefen Gunnar Hogart och tekniske chefen Krister Kalin ordnade en tjänst och det blev så att jag fick den. Ja, så kom jag åter att tillhöra flottiljen, men nu vid sidan om teleområdet. Ungefär samtidigt bestämde sig Krister Kalin för att ta ett jobb på SAS och då kom jag att få vikariera för honom eftersom det vid den tiden var svårt att få tag på flygingenjörer för detta. Ja, det innebar att jag samtidigt med vikariatet var arbetsmiljöhandläggare och vid sidan om även driftvärnsledare. Jag hade i många år dessutom haft fackligt arbete, men det sista skippade jag nu.*

*Jag satt nästan i två år med mycket omkring mig ända tills man övertalade Claes-Göran Bringdahl att komma och ta på sig tekniska chefsjobbet. Efter något år blev det kris på F 10. Man skulle bli den första JAS-flottiljen och hade ingen teknisk chef. Claes-Göran fick då flytta till F 10 och jag fick åter börja vikariera som CT. Vi skriver nu 1993. Sedan kom turbulensen med F 6 nedläggande. Ena månaden sa man att F 6 skulle vara kvar men månaden därpå skulle flottiljen läggas ner. Jag skulle pensioneras den första mars 1994 men genom att jag gick över 4 månader, sammanföll min pension med F 6 nedläggning den 30*

*juni 1994. Flyttade till Örebro november 1998, en trakt som min fru och jag har vår släkt i och där vi trivs utomordentligt bra.*

### **Robedal, Rune**

Född i Falun den 12 november 1924. Örebro Högre Tekniska Läroverk med teleingenjörsexamen 1951. Anställning direkt efter examen på CVA i Arboga. Uppgifter där var först service och montage och sedan arbete på radarlabbet under Lennart Tornström.

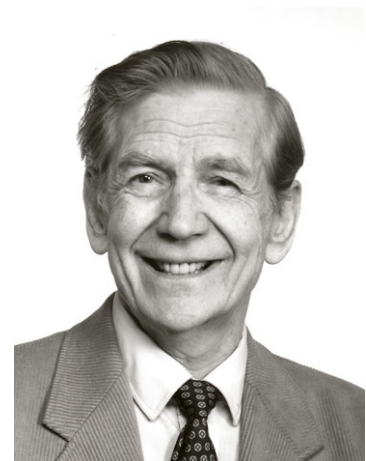


Därefter anställning på F 7 f o m den 15 mars 1954 som teleingenjör. Rune var den förste teleingenjören på F 7, men tjänsten inrättades redan 1952 och var vakant därefter tills Rune började. Jag frågar honom om varför inte F 7 hade någon teleing tidigare och han svarar lite skämtsamt att flygflottiljerna på den tiden delades in i experimentflottiljer och skrotflottiljer. Med de sistnämnda, (dit Rune tydligen räknade F 7), förstods då att det där bara flögs med gamla skrotfärdiga plan. Först när J 29 var i antågande blev det därför aktuellt med en teleingenjör.

*-Under min tid på flottiljen, berättar Rune, var Stig Norén flottiljchef och Tore Jonsson teknisk chef. Jag slutade på F 7 redan den 7 juni 1955 och gick därefter till Sandvikens Järnverk där jag var i 5 år och sysslade med elektronik och mätteknik. Sedan blev det anställning vid Domnarvets Järnverk under 17 år innan jag startade eget företag inom elektronikområdet. Nu har jag pensionerat mig och bor i Borlänge, slutar Rune.*

### **Sellin, Åke**

Jag träffade Åke Sellin en vårkväll i maj 1993 i hans villa i Hägersten, Stockholm. Han var vänlig och berättade för mig om sin tid som teleingenjör i FV och lite om karriären i övrigt.



*-Född i Örebro den 14 juni 1922. Realexamen. Arbetade sedan ett tag på Närkes Elektriska och därefter tre års studier på Tekniska Gymnasiet, Örebro, som avslutades med ingenjörsexamen 1942. Tog därefter anställning i 3 år på Televerkets Radiobyrå. Kom 1948 till Flygförvaltningen och arbetade där under fdir Norén. I arbetet ingick t ex kontroll av Flygradio FR 8, som bl a satt i flygplanet Vampire (J 28).*

*Sökte 1950 en ledig befattning som teleingenjör på F 18, blev antagen och började den 1 juni. Just då lade de om, permanentade, banorna för de skulle få rea-plan (J 28 Vampire) till flottiljen. Senare under året fick jag gå c:a en månad lång introduktionskurs på CVA tillsammans med teleingenjörer på andra flottiljer. Jag minns flera av dem än. Där fanns två sändaramatörer, det var Rolf Jacobsson och Bengt Brolin. Från Västerås kom Gösta Andersson. Han var landslagsspelare i bandy. Han hade fått en skridskospets i ena ögat och såg väl inget på det. Det var en bra utbildning vi fick. Jag minns att jag själv berättade om tekniken med flygradio Fr 8. Minns också att när kursen avslutades, så hade vi en avslutningsfest på Stadshotellet i Arboga. De hade just utsett årets lucia och jag minns att vi fick dansa med tärnorna.*

*På F 18 var det i huvudsak flyg- och markbaserad telemateriel, som jag hade ansvar för. Jag höll också i fältbelysningen och en del annan kraftelektrisk materiel. Jag minns att jag fick lov att skaffa mig begränsad behörighet från Kommerskollegium för att få hålla på med det. Tjänsten löd direkt under 1. flottiljingenjören P M Svensson. Omkring 1952 så var televerket och hjälpte till med att bygga lfc på flottiljen. Jag hade sedan även hand om telematerielen på både lfc och lgc tills det kom en sektorteleingenjör ett par år senare. Då tog han över den biten. Innan han kom så var det en civil teleförman och några tekniker som jobbade med den materielen. Det dagliga samarbetet med flottiljens tekniska servicepersonal av alla kategorier var mycket stimulerande med iakttagande av att inte ”trampa någon på fötterna.”*

*Jag stannade inte så länge på F 18, utan slutade den 15 september 1956 och började i stället på LM Ericsson i Hägersten. Där fick jag ett intressant jobb med försäljning av transmissionsutrustning. Först hade jag Norge och Finland och sedan fick jag ta hand om den fransktalande marknaden i Afrika och den tysktalande i Österrike.*

### **Storm, Nils**

Nils Storm är född 1929. Han berättar här själv:

*-Jag tog anställning 1950 som hjälptekniker på F 4 och gick teknikerkursen på FTS i Västerås 1951/52. Hade därefter anställning som flygtekniker elektro på F 4 fram till 1957 då jag påbörjade studier vid Katrineholms Tekniska med ingenjörsexamen 1960.*

*Sedan blev det anställning vid CVA 1961. Där arbetade jag med radiolänkutbyggnad. 1962 satte CVA upp TVIN i Östersund och jag följde med dit och jobbade med en liten radiolänk-grupp på fem man. Arbetsuppgifterna utökades efterhand med alltmer underhållsarbeten. 1975 blev det omorganisation och övergång till Teleservicebas Norr. Där blev jag chef för ett driftområde (DON 2) med c:a 35 man.*

*Den 1 febr 1984 lämnar jag TSB i samband med nästa omorganisation. Jag fick då anställning vid F 4 som teleingenjör efter Ola Karlsson och stannade på den posten tills jag själv gick i pension 1994.*

### **Sturesson, Anders**

Född 1941 på Öland. -Jag började på Flygförvaltningens 4-åriga verkstadsskola (FFV) hösten 1957, berättar Anders. Han fortsätter:

*-De två första åren blandades teori och praktik. De två sista åren praktiserade jag på flottiljverkstaden vid F 12 (Kalmar). Den sista terminen ville skolan ha mig tillbaka som hjälpreda åt lärarna vid det praktiska arbetet. Jag ställde upp på det och återvände till Västerås.*

*Direkt efter skolan gjorde jag värnplikten vid F 12 som elmek i luftbevakningstjänst med placering vid Lfc S2 utanför Karlskrona. Där var Rolf Larsson sektorteleingenjör och Harry Johansson teleförman.*





*Efter värnplikten började jag som hjälptekniker vid F 1 i Västerås, avd 7. Arbetet bestod i att köra radarstationen R11 (Stören) och även någon gång om året R12 (Spättan) vid Bofors i Karlskoga. Jag var i början helt ensam men fick så småningom hjälp. 1963-64 gick jag Flygets Tekniska Skola i Halmstad och därefter återvände jag till F 1.*

*1964 sökte jag till Lfc W5 i Örebro där Bengt Sundin var sektorteleingenjör och Roland Jansson teleförman. Vid nyåret 1965 tog jag av mig uniformen och fick en civil tjänst. Vid en övning dog Roland hastigt och jag fick överta teleförmantjänsten. Nu började den stora ombyggnaden. "Kyrkan" tömdes och flyttades undan, lfc blev ett lfc. Allt för att bereda plats för "Björn".*

*Bengt Sundin lämnade W5 1968 för en tjänst vid RAB. Jag blev då sektorteleingenjör fram till i början av 70-talet då Harald Wretmalm på O5 tog över mig till driftledningen. På O5, som sedan blev Sektor Mitt, blev jag kvar till 1986 då jag började på RAB och fick Bengt Sundin som arbetskamrat igen.*

### **Sundberg, Bengt**

Född den 8 april 1934. Bengt studerade till flygmekaniker och svagströmsmontör vid Stockholms stads yrkesskolor och arbetade sedan några år fram till värnplikten som flygmekaniker på civila sidan. Han tog sedan anställning, som flygtekniker på F 18 ett par år för att 1961 börja på TV 2 (F 2). Där arbetade han först som teleförman och sedan som verkmästare inom radiolänkområdet. Mellan åren 1961 - 70 arbetade han på PS-08 och RGC (F 18) som passchef respektive driftingenjör.



Från den 1 juli 1970 tjänstgjorde Bengt under ett år som sektorteleingenjör vid O2 (F 18). Den 1 juli 1971 går Bengt tillbaka till TV 2, nu som chef för transmissionsdetaljen. Han fortsätter på TSB M när TV 2 den 1 juli 1973 går upp i den organisationen. De fyra sista åren på 70-talet är Bengt chef för planeringsdetaljen vid TSB M.

Den 15 februari anställs Bengt på FMV vid marinens underhållsavdelning och arbetar med krigsplanläggning. 1986 börjar Bengt sin anställning på flygets underhållsavdelning vid driftbyråns marktelesektion. Arbetsuppgifterna är i stort de samma som tidigare på marinsidan. När detaljchefsbefattningen blir ledig på FuhDs krigsplanläggningssektion 1987 får Bengt denna och här kommer han att verka till sin allt för tidiga bortgång 1990.

### **Sundin, Bengt**

Född 1935 i Örebro. Praktisk realexamen 1952. Ingenjörsexamen 1955. Värnpliktig luftbevakningsingenjör 1955-56. Ingenjör vid Televerket 1956-60. Ingenjör vid CVA 1960-62. Sektorteleing vid W5 1962-68. Sedan anställd vid Fo51 avd Te, som vid OLLI blev del av RAB, som blev Marktelekontor Bergsslagen, som blev Markteleenhet Bergsslagen.

Jag bad Bengt berätta några glimtar från sin i försvaret och han villfor min önskan:





- Jag tänkte från början bli elingenjör och praktiserade som hjälpelektriker vid AB Bofors och SJ centrala verkstäder samt ritade installationsritningar m m. Men sedan kom värnplikten emellan och jag kom att tänka om. Jag har delat in mina minnesbilder i fyra olika skeden och börjar med lumpartiden.

Lumpartiden:

- Vid mönstringen blev jag uttagen till vpl Luftbevakningsing vid F 1 och fick i skede I utbildning vid FTS på TMR IX, FMR V, RT 01, RL 01, FMR Vm, STRIL 50, AN/TTQ m m. Under skede II fick jag några månaders praktik vid CVA, där jag i november 55 för första gången såg en transistor! Under skede III, januari-juni 56, innebar tjänstgöring vid F 13s gpl Otto där jag var med om att bygga upp och installera lfc O1, Höken, som användes första gången vid en stor FVÖ våren 56. Under övningen var jag tekniker på lgc O14, Mariana. Muckade som korpral och blev krigsplacerad vid N3.

Vi var sju lbeving, som tillsammans med några vapening, höll ihop under skede I och II. Till skede III fick vi åtta platser att välja på. Två platser vid O2, ÖN3, S1 och W2. Valet gick till så att vi mutade en skåning, som fick 85 kr var av oss andra = 510 kr för att åka till Boden på ett halvår. Vi andra delade upp oss parvis på de mera attraktiva platserna. Göran Pettersson - en kompis från gymnasietiden - och jag inställde oss i Uppsala och fick veta att vi snarast skulle till Norrköping. På F 13 var ing Åkesson vår chef. Den som närmast styrde oss var teleförman Knutte Nyman. Han kom sedan till O5.

Televerket 1956-60:

- Arbetade vid sektionsingenjörskontoret i Örebro. Praktik på linjearbete, förplanering, ritkontor och överdragsstation. Fick utbildning på transmissionsutrustningar och kabelunderhåll, inmätningar och fellokalisering m m. Blev utlånad till TVT transmissionsavd i Stockholm för inmätning av 12-MHz koaxianläggning mellan Stockholm och Örebro. Inmätningen pågick 1958-59, därefter fick jag uppgifter som förbindelseplanerare. TVT avsikt var att jag skulle omstationeras till Stockholm och en av mina närmaste uppgifter skulle vara inmätning av en kabelanläggning Luleå-Murjek! "Räddningen" blev en annons där CVA sökte en trådtransmissionsingenjör till tekniska kontoret. Jag sökte och fick jobbet.

CVA 1960-62:

- På CVA hade tjänsten varit vakant en tid. Det som var mest akut var leveranskontroll av tonsignalutrustning 1425 Hz, som var under tillverkning vid LME. TVT hade satt sista datum för att tillhandahålla ringsignalöverdrag. Därför var det bråttom att montera 1425-utr vid alla Lfc, Lgc, Gpl, rr-stn, stabsplatser m fl. Materielen var inköpt av flygförvaltningen på Knut Egelands avd där Östen Kristiansson och Nils-Olof Lindh hade inventerat behov och var kontaktmän. På min avd 516 låg leveranskontroll, planering, installationshandlingar och installationskontroll. Beredning och installation utfördes av andra avd vid CVA. Snabbt insåg man att avd 516 måste utökas. Under åren anställdes; Stig Möller, Roland Persson, Arvid Jauring (till LME), Nils-Åke Magnusson (till TSBS), Stig Kristiansson (till Teleplan) och sedermera Birger Jönis (till lst W), Jörgen Åker (till RAB) m fl. Våren 1962 lämnade Börje Jakobsson (Tiderman) tjänsten på W5 och flyttade till O1. Jag sökte och fick bli Börjes efterträdare i Örebro.

W5 1962-68:

- Som sektorteleing på W5 hade jag goda medarbetare;  
-Roland Jansson var teleförman. Han avled 1966 och lämnade ett stort tomrum efter sig.  
-Bengt Andersson. Teletekniker, som slutade efter något år för att arbeta åt SRA.

*-Kenneth Augustsson. Teletekniker, som flyttade till rrstn Skarpö-Vindö. Blev sedan lärare vid FTS, kom via CVA till RAB och flyttade sedan till O5.*

*-Anders Sturesson. Teletekniker som växte när Roland gick bort och blev den naturlige efterträdaren, när jag lämnade W5 för Fo51, avd Te.*

*1962 var W5 färdigt med sina Lgc. Kompletteringar med utbyggnad av Ls och trådnät pågick. RI-utbyggnad sköttes från FMV och CVA, som även skötte RI-underhållet. Gpl inom området utbyggdes av Fst och underhölls av TVT och CVA avd 865, dvs Bengt Föllinger och några tekniker.*

*1966-67 utreddes hur underhållet skulle samordnas. Gruppen, Ag Lars, leddes av övlt Hagelborg under medverkan av Arne Norberg CVA, Sture Selemark FF/UH, Astrid Nystedt CVA som sekreterare och undertecknad biträdde. I skuggan av Wennerströmaffären flyttades "Björn" till W5. Oprummet fick ett stort kartbord med Norden och Baltikum. De gamla borden med W5 och Sverige demonterades. Ett nytt bantat oprum för W5 uppfördes på annan plats inom anläggningen. Kontaktman inom FMV var Tage Phil och från E1 var kn Lindström pådrivare. Förbindelseplanering och anordnande var omfattande.*

*Ag Lars underkändes till delar av CFV. Sektorn skulle inte integreras i något! Jag fick välja och lämnade W5 för en tjänst på Fo51, avd Te. Anders Sturesson tog över W5.*

*W5 blev O5V. Fo51 blev i OLLI en del av RAB. Anders kom med tiden till RAB. Nu är vi pensionärer och varje vecka tar vi långa promenader tillsammans.*

### **Svensson, Reinhold (alias "Svisse")**

Född den 3 mars 1919 i Gustavi församling i Göteborg. Han finns upptagen i Telegrafverkets personalstat i 1947 års utgåva (den jag hade tillgänglig). Där framgår att han inträdde i Telegrafverket 1942, att han fick ordinarie tjänst 1945 och att han 1947 var e o ritare med placering vid telegrafverkets ingenjörskontor i Visby.

"Svisse" anställdes den 1 september 1953 som sektorteleingenjör vid sektor ÖN3 (F 21). 1962 bytte han tjänst inom flotttiljen och blev teleingenjör fram till 1967 då han avlöstes av Martin Fredriksson. Reinhold, eller "Svisse" som han vanligen kallades kompisar emellan, övergick sedan till att verka inom Miloförvaltningen ÖN i Boden tills pensioneringen 1984. Han flyttade därefter under samma år till Linköping för att studera vid universitetet. Han avled den 10 januari 2003 och var då skriven i Mölndal.



### **Swidén, Lennart**

Född 1918 i Tyresö. Ingenjörsexamen på Stockholms Tekniska Institut 1936.

*-Första jobbet efter examen var som konstruktör på Hjalmar Löfqvist Elektriska, berättar Lennart. Sedan blev det anställning mellan åren 1937-1938 på Osram, Philips och Siemenswerken i Tyskland. Därefter var det dags för värnplikten. På grund av kriget blev militärtjänsten långvarig. Visserligen muckade jag flera gånger men det var inte mer än några månaders uppehåll förrän det var dags igen. Men så blev jag erbjuden fast*



anställning på Flygförvaltningen i början av 1940-talet med placering på ELB under Norén, som då var chef. Jag minns att jag vissa perioder var utlånad till verkstäderna på Bromma där man tillverkade flygplanet J 22. Sedan fick jag utarbeta elinstallationerna till allt som hade med vapen att göra i flygplanet B 5. Bl a konstruerade jag ett bomblås och en bombfällarlåda och var sedan med vid utprovningarna på Gotland vid Bunge och i Östersund. Det var intressant.

År 1946 blev jag erbjuden en anställning som jag fastnade för på Centrala Flygförrådet i Arboga (CFA). Där fick jag ta hand om reservdelsanskaffning för elsidan inom i första hand flygplanområdet. Det var inte så mycket för marksidan då, men det ökade sedan i rask takt.

Nästa arbetsgivare för mig blev F 7, Såtenäs, där jag började den 15 januari 1956 som teleingenjör. Det var Lansenflygplanen som dominerade på flottiljen under mina år där. Det var mest praktiskt arbete med materielen, men jag fick även syssla med arbetsledning och stöttning av divisionernas personal vid olika tillsyner.

Jag gjorde bl a en målsökningsmetod så att man med radarns hjälp skulle kunna flyga i vilket väder som helst med bombfällning på olika mål. Sedan gjorde vi en uppföljning av det och då fick jag flyga rätt mycket med 32:an. Det var att sitta i spanarsitsen och titta i titllådan och följa upp och beordra fällningar. Det var intressant när man såg resultat. Vi vann ju de flesta mötena i övningarna tack vare att vi hade den här målsökningen. Det kom sedan en flygvapenorder att de andra flottiljerna skulle följa vårt exempel.

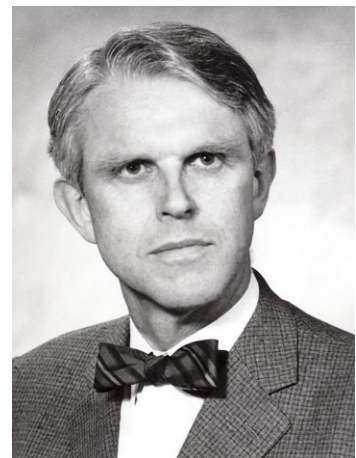
Direkt efter tiden på F 7 (1 jan 1960) tog jag anställning på SAAB i Linköping och stannade där tills pensionen 1983. Nu tillbringar jag min mesta tid en bit utanför Linköping, som heter Vreta Kloster avslutar Lennart.

### **Thele (Johansson), Gunnar**

Född den 12 juli 1922 i Hunnebostrand. Realexamen 1939.

-Min pappa hade en järn- och trävaruaffär i Hunnebostrand, så det var där jag gjorde mina första lärospån i arbetslivet, berättar Gunnar. Han fortsätter: Pappa tyckte efter ett tag att den branschen kanske ändå inte var något att satsa på för mig, så efter värnplikten började jag att arbeta på Nefa i Norrköping. Det var en Philipsägd firma. Jag hade där uppgiften att åtgärda radioapparater, som inte klarade slutkontrollen på det löpande bandet. Jag arbetade också på Luxor i Motala ett år, men jag förstod snart att om man skulle avancera så gällde det att skaffa sig en bättre teknisk skolunderbyggnad och sökte mig därför till det Tekniska Gymnasiet i Göteborg. Det kallades för "Chalmers lägre" och det berodde på att rektorn för Chalmers även var rektor för gymnasiet.

Jag tog min ingenjörsexamen på ellinjen 1948. Att jag sedan hamnade på CVA i Arboga berodde på att de strax efter min examen sökte radaringenjörer och dessutom kunde erbjuda bostäder. Vid den tiden fanns det nästan inga bostäder att uppbringa i Sverige och jag stod i begrepp att gifta mig så valet var inte så svårt. På CVA jobbade jag bl a med översyner på en flygburen radar.



*På CVA stannade jag till den 1 febr 1950 för att sedan börja på F 11 i Nyköping som teleingenjör och där stannade jag i nio år. Min chef under många av de åren var flottiljingenjören J-O Arman. Arbetet var mest av administrativ karaktär.*

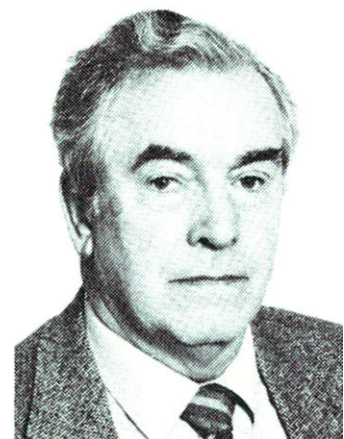
*Under början av 1959 slutade jag vid F 11 och tog anställning på Åkers Krutbruk. Där var man framgångsrik på att tillverka ett modernt plastbaserat krut. Det kan tyckas vara långt från teletekniken men det var så att det krävdes en god mätteknik för att kontrollera processen och det var där jag passade in. När jag besökte ett konkurrerande företag i Bofors fick jag ett tips om att man i den dagens ex av Dagens Nyheter sökte en chef för elavdelningen vid Köpings Mekaniska Verkstad, som ägdes av Volvo. På hemvägen gick jag in och förhörde mig om jobbet. Ja, det blev så att jag sökte och fick jobbet. Det var 1961. Jag fick börja med att konstruera numeriska styrutrustningar. Vi var faktiskt den första mekaniska firman i världen som kom att tillverka sådan elektronikutrustning. Så småningom kom Försvarets Fabriksverk in i bilden och köpte verktygsmaskindelen av KMT och då bildades den sedermera världsberömda firman SMT, som ligger i Västerås. Och där höll vi på med detta - vi gjorde elektronik fast vi var ett mekaniskt företag!*

*Efter ett tag hoppade jag av och startade eget. Det var någon som tipsade mig att när man borrar i berg så har man inga mätmetoder alls. Jag började att konstruera instrument för att mäta rikningen på bergborr och höll till hemma i garaget. Min fru, som är språkmänniska, hjälpte mig med dokumentationen och hon höll till i gillestugan. Efter ett tag när vi blivit större och mer kända blev vi uppköpta av ett holdingbolag till Föreningssparbanken. Jag jobbade kvar, men efter ytterligare några ägarbyten så köpte jag tillbaka firman, nu från Kockums och anställde mer folk, bl a min son. Jag pensionerade mig när jag fyllt 65 år, men firman som heter Transtronic och ligger i Köping finns kvar och går väldigt bra. Man levererar utrustningar till hela världen. Det är nu min son som driver firman.*

### **Thomsen, Harald**

Född den 30 januari 1926 i Hagen, WestPhalen, Tyskland. Fadern Ewald Thomsen kom dit från Sverige för studier vid Tekniska Högskolan i Karlsruhe och fick sedermera anställning vid AEG som projektchef. 1937 flyttade familjen tillbaka till Sverige.

Harald avlade ingenjörsexamen vid Stockholms Tekniska Institut. Därefter arbetade han först under några år som radaringenjör vid FOA för att sedan från 1951 tjänstgöra som teleingenjör vid F 8. Harald stannade på F 8 till 1956. Därefter var han anställd vid FF och sedermera vid FMV där han kom att ägna sig åt försvarets kortvågsradiosystem och bli en av de ledande kortvågsradioexperterna i Sverige. På uppdrag från och i nära samverkan med Flygstaben fick han ansvaret för att systemplanera och leda uppbyggnaden av flygvapnets landsomfattande luftoperativa radionät. Detta nät, som blev Haralds livsverk, gjorde utmärkt tjänst under de decennier som det var i bruk. Vid sitt alltför tidiga fränfalle 1989 var Harald djupt engagerad i arbetet med ett nytt radiosystem för hela försvaret.





### **Thurfjell, Herbert**

Född 1927 i Norra Holfjärden utanför Luleå. Herbert berättade att han som ung verkade i många olika yrken. Direkt efter folkskolan arbetade han ett tag i skogen, sedan som lastbilschaufför i några år. Han hann också vara i fiskbranschen innan han började på KF lagercentral i Luleå. Där stannade han i sex- sju år. Under tiden studerade han till ingenjör på kvällarna vid Luleå Tekniska Aftonskola och avlade examen 1963. 1962 började han på TV 4, där han arbetade på instrumentförrådet och i övrigt höll på med mätteknik.



Under åren 1963-67 var Herbert s k RAPRI- ingenjör på en av F 21:s understationer i Luftoperativa radionätet, men blev sedan ”värvad” av Lennart Åkerlund till chef för transmissionsdetaljen på TV 4. Han efterträdde sedan, den 1 februari 1984, Tommy Klein som teleingenjör på F 21. Befattningen kallades då Chef för Systemavdelning Basel. När Marktelekontoren bildades den 1 juli 1985 fortsatte Herbert med i stort motsvarande uppgifter, men nu inom MTK-organisationen till sin pensionering 1992.

När jag talade med Herbert i början av 2006 hade han flyttat tillbaka till barndomshemmet i Norra Holfjärden. Han uttryckte sin syn på tillvaron så här:

*-Som ansvarig för sektorns bastelemateriel kan jag bara beklaga att den insats, som gjordes för Bas 90 nu är till ingen nytta. Jag själv har det ganska bra som pensionär, bor vid kusten av Bottenviken, fiskar för husbehovet och sjunger i två körer. Mellan den 6:e och 21:a september sjöng vi (Lule- Gammelstad manskör) t ex i svenskbygderna i Amerika.*

### **Tiderman (Jacobsson), Börje**

Född den 23 december 1919 i Norrköping. Han var enligt uppgift först anställd på Televerket i Norrköping som reparatör. Läste till ingenjör på korrespondens. Han anställdes som sektorteleingenjör, troligen 1957, vid sektor W5 (F 1). Han deltog i uppbyggandet av lfc och stannade kvar i W5 till 1962 då han anställdes i motsvarande befattning i sektor O1 (F 13). Den ”gamla” sektorteleingtjänsten upphörde när man införde driftledningsorganisationen med strilsystemingenjörer som chefer. I början av 1970-talet tog även strilsystemingenjörerna till en tid över benämningen sektorteleingenjör.

Enligt 1970 års flottiljorder för F 13 så är Börje fortfarande upptagen i driftledningen vars chef då är Jan Manhem. I motsvarande order för året därpå är Börje inte längre upptagen på detta ställe utan återfinns under rubriken F 14 Skyddskommitté. Börje får i fortsättningen ägna sig åt det nya arbetsområdet, som handläggare av arbetsmiljöfrågor, först på F 13 och sedan på F 16. En särskild befattning skapas för arbetsområdet på flottiljerna – skyddsinspektör alternativt skyddsingenjör. Börje pensioneras under slutet av 1984 och 1985 flyttar han till Sävedalen i Partille kommun, där han avlider den 22 december 2000.





## Toresson, Stig

Stig var den förste teleingenjören på F 21, där han var anställd mellan åren 1950 till 1954. Enligt en uppgift från Gunnar Bondesson (f d FF/EL) var Stig elmästare på F 18 innan han kom till F 21. Efter närmare fyra år på F 21 fortsatte Stig som teleingenjör, men nu på F 17, närmare bestämt från 1954 till 1955 enligt F 17:s flottiljordsrar. Enligt en uppgift hade Stig en hustru som led av astma. En läkare föreslog därför familjen att byta miljö och rekommenderade Etiopien som lämpligt ställe. Etiopien var vid den tidpunkten aktuellt för svenska flygtekniker, se närmare under avsnittet för *Gösta Andersson*.



Enligt uppgift från en annan "Ethiopiensvensk" Agne Johansson (med ett förflutet från F 15)

så kom Stig Toresson med familj (hustru Irma, sonen Torbjörn och dottern Britt-Marie) till Asmara i Eritrea under början av 1955. (Anm: Eritrea skulle enligt beslut i FN 1950 med viss autonomi ingå i Etiopien). Vi bodde grannar, berättar Agne, och var mycket tillsammans. Stig gjorde nog ett par tre-årskontrakt där nere enligt Agne.

Ja, här trodde jag att jag kommit till vägs ände. Men då fick jag värdefull hjälp av Sune Ericsson (f d FMV:FUHD), som efter en grundlig genomgång av kyrkbokföringen i Ronneby och Sveriges dödbok 1950-99 kunde tipsa mig, så att jag efter en del "bommar" slutligen kunde få kontakt med Stigs son, Torbjörn Toresson, i Väröbacka. Han hade kvar papper efter sin pappa och efter en hel del letande så hittade han en meritförteckning och gamla betyg, som sträckte sig fram till slutet av 1960-talet och som han vänligen lät mig ta del av.. Jag kan inte låta bli att något förkortat redovisa det digra innehållet.

1/1 1914	Född i Östersund
1/8 1931-30/6 1932	Allmän radiopraktik vid Östersunds Radio-Elek. Affär
1/7 1932-10/3 1935	Allmän radiopraktik vid Lithonels Specialverkstad för Radio, Östersund
11/3 1935-14/10 1935	Fullgjort värnplikt vid F 4
20/10 1935-30/4 1936	Blandad stark- och svagströmspraktik hos elektriker P: A. Hoflin, Östersund
1/5 1936- 30/8 1937	Självständigt arbete som radioserviceman hos Myrins El & Radioverkstad, Östersund
11/9 1937-10/6 1938	Genomgått Kungl Telegrafverkets radiotelegrafistkurs varvid 1.klass Certifikat erhöles
13/6 1938-14/10 1938	Anställd vid Aga Baltic Radio AB, Lidingö. Huvudsaklig sysselsättning trimning av radiomottagare
17/10 1938-19/11 1938	Anställd som bilelektrier vid AB Hans Osterman, Stockholm
21/11 1938-31/5 1939	Anställd vid Svenska Orion AB å radioserviceavdelningen
31/5 1939-11/3 1940	Tjänstgöring som fartygstelegrafist å S/S Monark med kort uppehåll 22/10 1939-27/10 1939 för inställelse till beredskapstjänst
19/3 1940-30/4 1940	Beredskapstjänst vid F 4 som vpl signalist å markradiostationen
1/5 1940-31/6 1940	Anställd som radiomekaniker vid F 4 med uppgifter som ovan
1/7 1940-30/6 1941	Befordrad till extra arbetsförman av 1. klass med tjänstgöring dels som telegrafist å markradiostation, dels som signalhantverkare. Den 1/10 1940 överflyttades jag till F 7, då med ren

	signalhantverkartjänst å flottiljverkstaden
1/7 1941-30/6 1947	Tjänstgöring som signalmästare vid Flygvapnet
1/9 1947-30/4 1949	Anställd vid AB Aerotransport, linjestationsavdelningen
1/5 1949- 31/7 1950	Laboratorieföreståndare vid AB Standard Radio

Parallellt med anställningarna förbättrade Stig sina teoretiska kunskaper Under åren 1945-46 gick han på Stockholms Stads Tekniska Aftonskola och mellan åren 1946-50 läste han till sig ingenjörsexamen vid Stockholms Högre Tekniska Läroverks Aftonfackskola, teletekniska facket.

Han hade även skaffat sig 1. Kl Radiotelegrafistcertifikat, B-diplom för segelflyg samt innehade amatörradiosändarlicens sedan 1933.

1/8 1950-30/6 1954	Teleingenjör vid F 21
1/7 1954-15/1 1955	Teleingenjör vid F 17
16/1 1955-2/8 1959	Chef för Radio- El- och Instrumentverkstäderna, Ethiopiska Flygvapnet med bl a placering vid den centrala verkstaden i Harar Meda. (Enligt dottern Britt-Marie Nordesparr var första stationeringen i Asmara i Eritrea, som då tillhörde Etiopien, och sedan några år även i Debra Zeit i Etiopien).
10/9 1959-apr 1961	Radioingenjör vid Transair Sweden AB, Malmö. (Enligt en uppgift tjänstgjorde Stig någon månad i Biafra för Röda Korset i samband med Carl Gustaf von Rosens humanitära flyginsatser
Apr 1961-aug 1966	Anställd vid ICAO i Canada för utbildning av radiotekniker i Jeddah, Saudi Arabien.
Sept 1966- okt 1968	Anställd vid ICAO för utbildning av radiotekniker i f d Holländska Guyana i Sydamerika.
Sept 1968-qkt 1968	Militärtjänstgöring i svenska Flygvapnet.
Nov 1968-	Anställd vid Röda Korset, Geneve som kommunikationstekniker i Biafra

Stig flyttade tillbaka med sin hustru till Sverige vid pensioneringen. De bosatte sig i Malmö, men enligt sonen fann han sig inte tillrätta Sverige efter alla utlandsåren. Redan efter ett år flyttade makarna till Spanien. Stig avled 1982 och var då skriven i Hisings Backa i dåvarande Göteborgs- och Bohus län.

### **Erik, Wessberg**

Född den 22 augusti 1916 i Hunnebostrand i Göteborgs och Bohus län. Realexamen 1933 vid Lilla Edets Kommunala Mellanskola. Ingenjörsexamen vid Chalmers Tekniska Institut (kallades Chalmers Lägre). Värnplikt vid marinen 1937.

Efter värnplikten och diverse praktik på skeppsvarv, elverk mm tog Erik anställning som ingenjör vid Televerket under åren 1938 till 1953. Arbetet bestod främst av projektering och arbetsledning vid automatisering av manuella stationer inom västra distriktet.

Han anställdes sedan den 1 september 1953 som sektorteleingenjör vid sektor W 2 (F 9) och bibehöll den tjänsten till den 4 augusti 1969, d v s samma år som F 9 lagts ner. Den direkt underställda



personalen för att sköta uppgifterna var vid denna tidpunkt 12 personer: ingenjörer, verkmästare samt montörer, mekaniker och förrådsarbetare. Under de sista åtta åren på F 9 biträdde han Första Flygeskadern i Göteborg i tekniska frågor och utredningar och var under det sista året även utsedd till eskaderteleingenjör i dubbelbefattning.

Under tiden som sektorteleingenjör var Erik vid två tillfällen tjänstledig för uppgifter i FN:s ingenjörsbataljon i Kongo. Under den första perioden, 28/9 1961-31/3 62 tjänstgjorde han som chef för Fortifikationskompaniet i Kamina och under den sista perioden, 24/10 1962-7/3 63 som chef för Telecommunication Section i Kongo. Han undervisade även under många år på 1940-talet på kvällstid vid Netzlers Tekniska Institut och hade under 1940 och 50-talet långvariga konsultuppdrag från både Götaverken och Kisab.

När F 9 lagts ned ville han pröva på något nytt och tog anställning vid Karolinska Sjukhuset i Solna. Han arbetade där från den 4/8 1969 till den 1/11 samma år. Den tiden räckte för att han (enligt egen utsago) skulle inse att han inte kunde överge västkusten, som alltsedan uppväxten varit hans hemvist.

Under 1970 deltog Erik i den svenska beredskapsstyrkan för FN i det då jordbävningsdrabbade Peru. Han fick sedan en chefsbefattning på FTG i Göteborg, som fr o m den 1 jan 1969 hyrts ut och drevs av Telub i Växjö.

Erik anställs 1972 som eskaderteleingenjör vid E 1. Tjänsten är då placerad under F 7, men tjänstgöringsorten är Göteborg, där eskaderstaben var lokaliserad. Erik går i pension 1981 och avlider den 8 september 1999. Han var vid fränfallet bosatt i Kungälv.

### **Westberg, Eric**

Född i Hudiksvall 1927. Uppväxt i Järvsö. Realexamen i Ljusdal 1944. Arbetade ett år på LM i Midsommarkransen i Stockholm. Gick tre år på Teknis i Örebro och tog teleingenjörsexamen 1949. Blev radartekniker vid Luftvärnets radarskola i Marieberg 1950. Arbetade sedan vid Ericssons Transmissionsavdelnings Utvecklingsavdelning Radar (Tur) och styrsektion (S) 1950-52.

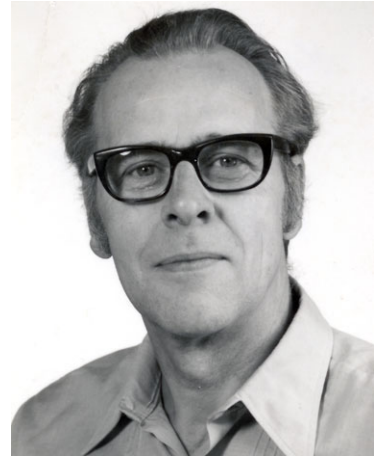
Anställning vid försvarets robotvapenbyrås styrsektion 1952-55. Anställdes sedan som teleingenjör på F 15 den 1 januari 1956 och verkade i den befattningen till 1978. Eric fortsatte därefter på F 15 med andra arbetsuppgifter till sin pensionering 1989.



### **Wretmalm, Harald**

Född den 20 april 1922 i Jönköping. Harald berättar, när jag ringde honom, att han ”snodde” värning vid arton års ålder vid F 3 i Linköping. Han stannade kvar där under krigsåren och avancerade till furir / flyglanmekaniker. Han får nu själv berätta vidare.

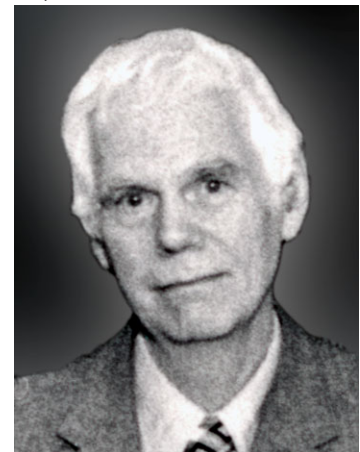
*-1945 muckade jag från F 3 och började läsa till ingenjör vid läroverket i Örebro. Jag gick på telelinjen, som inrättats just det året. Tog min examen 1948 och sedan bar det iväg till SJ i Luleå. Efter en tid flyttade jag till SJ i Borås. Där var jag kvar till 1957 då jag fick jobbet som sektorteleingenjör vid F 18, dvs Sektor O2. Jag stannade där till 1961 och sedan var jag på TV 2/F 2 ett år som teleingenjör på främst radio och trådsidan. När LFC 05 började bli klart 1962 sökte jag mig dit. Jag anställdes på en tjänst vid F 8 som driftingenjör i den nyinrättade driftledningen för O5. Göran Tidman var då chef för denna. När sedan motsvarande anläggning i Skåne kom till några år senare flyttade Göran dit. Det blev lite ”strul” med efterträdaren till honom i O5, så jag fick tjänstgöra som extra ordinarie en tid. När jag sedan blev civilmilitär och flygdirigör fick jag ta över som ordinarie.*



*När TSB organiserades 1975 blev Göran Tidman chef för TSB Syd och jag bytte då min befattning i O5 till Skåne, som chef för driftledning Sektor S1 vid F 10. Där verkade jag till 1984. Just det året infördes något som kallades ny befälsordning. Det innebar bl a att kategorin civilmilitärer upphörde och att tjänsterna överfördes till motsvarande militära befattningar. Pensionsåldern för militärer var då 60 år och för mig som var 62 innebar det att jag automatiskt hade rätt att ta pension omgående, vilket jag naturligtvis gjorde. Nu tillbringar jag mina dagar i Jonstorp mellan Ängelholm och Höganäs, slutar Harald.*

### **Åkesson, Arne**

Född den 6 februari 1915 i Lund. Anställd vid CVA på 1950-talet på radiosidan. Teleingenjör på F 12 där han efterträdde Nils Lange. Han finns med i F 12:s Flottiljorder första gången under våren 1957 som vikarie för teleingenjör Nils Lange. Arne verkar ha fått fast anställning vid F 12 som teleingenjör under sommaren 1958 och kvarstår i befattningen till 1980 då F 12 lades ned och Arne pensionerades. Arne dog den 10 februari 1985 och var då bosatt i Kalmar.



### **Öhman, Folke**

Jag hittade Folke Öhman nere i Falkenberg där han nu driver konsultverksamhet i egen regi. Han första kommentar när jag påminde honom om hans förflutna i FV var ”Det var en trivsamt period i mitt liv”. Jag låter honom själv berätta:

*-Född på Hindersön i Luleå skärgård den 25 april 1939. Jag blev tidigt intresserad av tele och gick ut från Tekniska Gymnasiet i Luleå 1959.*



*Började sedan på Vattenfall. Det var ju så i Luleå på den tiden, att alla som hade med el och tele att göra gick antingen till Vattenfall eller till Televerket. Stannade på Vattenfall i två år. Blev sedan planeringsingenjör på elverket i Luleå också i två år. Under tiden extraknäckte jag som lärare på den tekniska aftonskolan. Där träffade jag förresten Martin Edström, som var sektorteleingenjör på ÖN 1. Även han extraknäckte som lärare på kvällarna.*

*En vacker dag kom rektorn på skolan och undrade om jag inte borde fara ut på fältet och skaffa mig lite praktiska erfarenheter inom el- och teleområdet, som jag undervisade i. En tid därefter kom Lennart Edström och sa att han skulle sluta på ÖN 1. Han tyckte att jag kunde ta över hans jobb. Ja, kanske det sa jag och sökte jobbet när det annonserades ut. Det var nu i brytningen mellan det gamla och det nya Strilsystemet i luftbevakningen i FV och det där med placeringsorter var väl inte så genomtänkt. Jag gjorde därför ett förbehåll i min ansökan att ingen omplacering skulle ske till Boden. Jag fick till svar att "Enligt gällande organisationsplan var ingen förändring på gång". Jag visste ju inte då att man ändrade organisationsplan var sjätte månad utan att fråga vederbörande. Jag fick jobbet och började 1963. Placeringen var F 21 Luleå, men jag skulle verka huvudsakligen från Umeå. Det innebar att jag fick veckopendla som en ambulerande tjänsteman ner till Umeå på tisdagen och åter till Luleå på torsdagen. Det är c:a 30 mil enkel väg.*

*Lfc var inrymt i Hamrinsberget och vi hade vår verkstad i några baracker utanför berget. Chefen för strilområdet var kaptan Wall och han tillsammans med K G Andersson (med sin fantastiska engagemang för jobbet) och Härnkvist var placerade i Umeå. Arbetsuppgifterna var att svara för underhållet av telematerielen inom sektorn. Vi verkställde allt underhåll bortsett från det som den regionala televerkstaden TV 4 gjorde, t ex på elverk, master och torn och en del lite mer kvalificerat underhåll. Det stora jobbet för oss var att koppla upp och lägga om förbindelser före övningar och att kontrollera alla förbindelser i det militära sektornätet mellan alla Ls stationerna till de Lgc vi sedan hade till LFC. Inne i centralerna skruvade vi sönder och samman alla insatser i borden. Som vi sa på den tiden så slet underhållet mer på materielen än användningen. Materielen var i mångt och mycket antik redan då.*

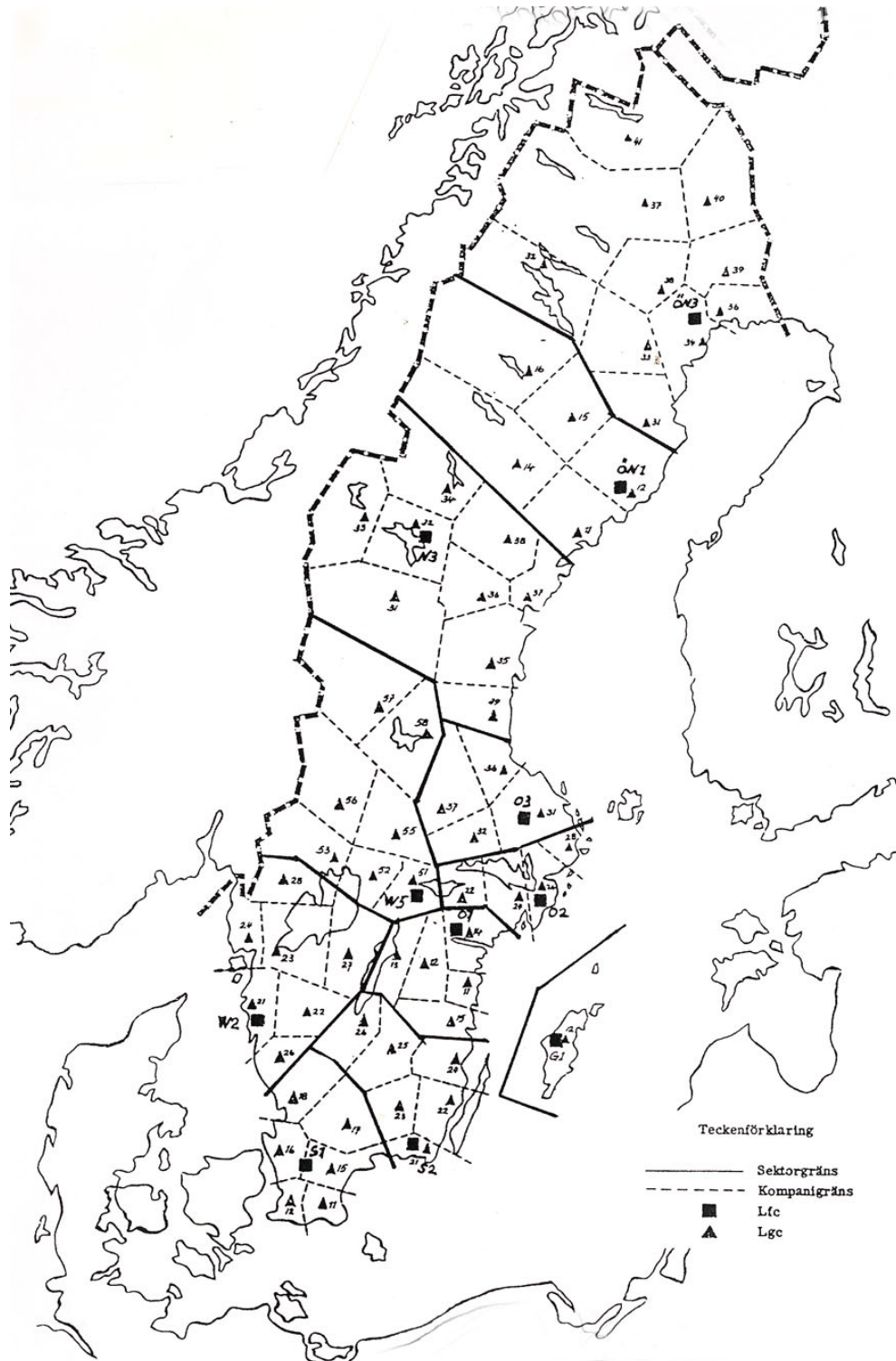
*Efter några år skulle sektor ÖN 1 läggas ned och underhållet gå upp i ÖN 3 där Martin Fredriksson då var sektorteleingenjör. Olle Linder, som vår teleförman hette, flyttade till Boden. Och även K G Andersson och militärerna flyttade. Nä, jag ville inte flytta till Boden. Blev i stället erbjuden jobb i Blekinge och nere i Stockholm på Flygförvaltningen. Tackade nej och gick i stället till verkstaden på Avd VI på flottiljen och började jobba med elkraft och mastarbeten.*

*Stannade på F 21 till 1966 då jag hoppade av flygvapnet och gick tillbaka till kraftindustrin. Först till ett energiföretag i Falkenberg som driftingenjör. Sedan, som en parantes i livet, till betongindustrin med bl a etablering i USA. Därefter tillbaka till energibolagen som vd för Varberg Energi. Ett kort tag lite senare, arbetade jag i Riksorganisation REL, men även där ville man ha mig till Stockholm och dit ville jag inte. Sedan 1989 driver jag nu en egen konsultverksamhet i Falkenberg.*

*Flygintresset finns kvar. Jag skaffade det vanliga privatflygcertifikatet 1973, som jag sedan byggt på med IFR-bevis och hkp-certifikat. Fick smak på hkp under striltiden på F 21. Vi nyttjade ju ofta helikopter där för underhållet på otillgängliga platser. Det är roligt att flyga vanligt flygplan men f-n så mycket roligare med helikopter. Nu har jag skaffat mig en egen experimentklassad helikopter, en Rotorway Exec 90, avslutar Folke.*



# 1957 års luftförsvarssektorindelning



## Tidningsannonser för teleingenjör

Kungl Västmanlands flygflottilj (F 1), Västerås  
anställer:

**DRIFTINGENJÖR (tele).**

**Arbetsuppgifter:** Handläggning av frågor rörande såväl flygburna som markbundna el- och teletekniska installationer. Utarbeta erforderliga föreskrifter för kontroll av telemateriel. Ansvara för prov samt verkställs driftuppföljning och undersökningar rörande el- och teleteknisk flygmateriel.

**Fördringar:** Examen från tekniskt läroverk (teleteknisk linje) eller motsvarande. God kännedom om flygväpnets telemateriel. Stor vikt fästas vid samarbetsförmåga.

**Löneförmåner:** Lönegrad Aa 21 (vikariatslöneförordnande).

Ansökan märkt "Teleingenjör" ställas till Chefen för Kungl Västmanlands flygflottilj, Avd 6, Västerås 6 och skall ha inkommit senast den 4/6 1965.

**Bilagor:** Meritförteckning, betygsavskrifter samt uppgift om tidigaste tillträdesdag, folkbokförings- och värnpliktnummer.

Upplysningar lämnas av flygdirektör H Kolb. Fi. telefon 021/221 50.

**TELEINGENJÖR**

(lönegrad A 21) anställs snarast vid Kungl. Västgöta flygflottilj, Karlsborg.

**Huvudsakliga arbetsuppgifter:** Konsulterande teknisk rådgivning i samt handläggning av frågor rörande radio och radar samt flygburna och markbundna svagströmselektriska installationer;

Utarbeta erforderliga föreskrifter för kontroll av telemateriel samt förslag till förbättrade kontrollmetoder;

Utveckla telematerielen konstruktivt samt leda prov och experiment med flygtelemateriel.

**Kompetensfördringar:** examen från tekniskt läroverk (teleteknisk linje) eller motsvarande. Kännedom om flygväpnets telemateriel önskvärd. Stor vikt fästas vid samarbetsförmåga.

Upplysningar lämnas av Flottiljingenjören, tel. 0505/11000, ankn. 164.

Till Chefen för Kungl. Västgöta flygflottilj ställs ansökan, innehållande uppgift om värnpliktsnummer, civilstånd, samtalsadress och tidigaste tillträdesdag samt åtföljd av åldersbevis, meritförteckning och betygsavskrifter, skall vara till Avd 10, F 6, Karlsborg, inkommen senast den 1 juli 1964. Läkarintyg efter anmodan.

## Anställningsbesked för de första sektorteleingenjörerna

Avskrift.

Protokoll hållet i Kungl flygförvaltningen den 18 maj 1953.

Närvarande: SCFF Jacobsson  
CM Thunberg  
CPER Andersson, föredragande.

CPER föredrog ärende angående tillsättning av ett antal ledigförklarade tjänster såsom driftingenjör vid luftbevakningen.

De sökande framgå av en inom personalkontoret upprättad förteckning (PER A310:60/52).

GMV (samråd GMLbv) föreslår följande ingenjörer såsom bäst meriterade av sökandena, till erhållande av tjänsterna med inplacering i lönegrad Gg 25, nämligen J E S Wessberg, placering vid F9 (stationeringsort Säve), L O Arvidsson, placering vid F10 (stationeringsort Häsleholm), S H B Carlström, placering vid F18 (stationeringsort Tullinge), S G Norling, placering vid F16 (stationeringsort Uppsala) och R V Svensson, placering vid F21 (stationeringsort Inled).

FF beslut att fr o m den 1 september 1953 antaga och placera samt stationera (ang stationeringsorten närmare nedan) nämnda ingenjörer i enlighet med GMV förslag.

Redovisning och avlöning skola ske genom resp flottilj och avlöningskostnaderna bestridas från flottiljernas underhållsanslag för flygmateriel.

För viss utbildning skola de antagna ingenjörerna tjänstgöra i Stockholm under september månad 1953. Ingenjörerna Wessberg och Svensson beordras till denna tjänstgöring mot åtnjutande av vederbörliga traktamenten. Ingenjörerna Arvidsson, Carlström och Norling stationeras under denna tjänstgöring i Stockholm (lön enl 5-ort) och erhålla därefter fr o m den 1 oktober 1953 ovan angivna stationeringsorter.



Om besluter skulle MV, resp flottilj och de antagna ingenjörerna under-  
rättas genom utdrag av detta protokoll. Övriga sökande skulle underrättas  
genom PER försorg. Vederbör ndes anställningshandlingar skulle överlämnas  
av PER till resp flottilj i anslutning till bestämmelsen om redovisning  
och avlöning vid flottiljerna.

In fidein

E Stenviken

Rätt avskrivt intygar:

*Eva Stenviken*

Anställningen med inplacering i lönegrad Cg 25 gäller dock endast under  
förutsättning att läkarintyg (friskintyg) företes, varvid läkarintyget skall  
vara kompletterat med uppgift om resultatet av skärmbildsundersökning, verk-  
ställd inom de senaste 3 månaderna. Har sådan undersökning icke ägt rum inom  
denna tidsperiod och saknas å bostadsorten möjlighet att genomgå dylik under-  
sökning gäller läkarintyget med reservation för eventuell tuberkulos. Ni an-  
modas därför att snarast möjligt och ovillkorligen före anställningens början  
till Kungl flygförvaltningens personalkontor, Flygvapnet, Stockholm 80, in-  
sända av tjänsteläkaren, Dr E. Nyström, Sturegatan 32, tel: 62 02 05, utfärdat  
läkarintyg ang tjänstduglighet vid försvaret. Vid besöket hos läkaren skall  
legitimationshandling uppvisas. Skärmbildskort bifogas.

Inställelse sker den 1/9 1953 kl 0830 vid Kungl flygförvaltningens personal-  
kontor, Flygvapnets ämbetsbyggnad, ing A, Gärdet, Stockholm. Gällande debet-  
sedel skall samtidigt överlämnas till Kungl flygförvaltningens kameralkontor.

## Summarisk förteckning över flygteleingenjörer

F 1	Karl-Erik Lewin
F 4	Torbjörn Skavberg
F6	Lennart Holmén
F 7	Göran Drachner, Åke Gerner
F 10	Atna Schultz, Ulf Karlsson
F 11	John Björklund
F12	Arne Åkesson "Silverräven"
F 13	Jan Falk
F 15	Lennart Qvist
F 16	Göran Hawee
F17	Åke Pettersson, Karl Flink
F 21	Erling Morin, Ulf Aili



## 1985 års nya organisation för underhåll av marktelemateriel

### Från och med 1985-07-01 har:

- Marktelekontor inrättats vid flygvapnets sektorflottiljer.
- Flygvapnets flottiljer utökats med resurser för drift och främre underhåll av viss marktelemateriel.
- Verkstadsförvaltningarna tillförts omfattande resurser för underhåll av marktelemateriel.
- TSB-organisationen upphört.

## MÅNGA FRÅGAR SIG KANSKE VAD ÄR MARKTELEMATERIEL?

Enligt U 80 kan försvarsmaktens telemateriel indelas i marktelemateriel och övrig telemateriel enligt följande.

Med **marktelemateriel** avses telemateriel med tillhörande mekaniska utrustningar ingående i materielsystem avsedda för operativ/taktisk ledning och stridsledning/stridsverksamhet. Marktelematerielen kan vara fast installerad, transportabel, fordonsmonterad eller bärbar. Vanligen är denna materiel integrerad via sambandssystem och spridd över ett stort geografiskt område.

Marktelemateriel utgörs av eller ingår i följande:

**Gemensamt** Försvarets telenät (FTN), stabsplatser, fasta och transportabla sambandsanläggningar, bärbar och fordonsmonterad sambandsmateriel samt utbildningsanläggningar inom materielområdet.  
**Armén**  
**Marinen**  
**Flygvapnet**

**Marinen** Lednings- och sjöbevakningssystem.

**Flygvapnet** Stridsledningssystem (strilsystem), baselmateriel, väder- och flygledningssystem.

Med **övrig telemateriel** avses telemateriel som ingår i vapensystem som flygplan, stridsvagn, luftvärnssystem inklusive robot, kustartilleribatteri (spärrförband) eller fartyg.

Övrig telemateriel kan vara identisk eller likartad med marktelematerielen eller unik för respektive vapensystem.



## LOKAL FÖRVALTNINGSLEDNING

### Detta har hänt

De lokala förvaltningsledningarna vid armén och marinen påverkades inte av omorganisationen. Inom flygvapnet inrättades marktelekontor vid sektorflottiljernas tekniska enheter, samtidigt som systemavdelningarna stril/samband och basel drogs in vid flottiljerna.



#### Armén

Inom arméns förband och skolor utövas den lokala förvaltningsledningen för marktelemateriel av resurser ur materielenheten. Resurser för underhållsledning är organiserade i en teknisk detalj (motsvarande), som omfattar bl a en ledningsgrupp samt enheter för materielkontroll och teknisk utbildning (MKTU). Utöver dessa enheter finns vid vissa förband mekanikerskolor.

Förvaltningsledningen utövas av den tekniska detaljens ledningsgrupp samt chefen för MKTU.



#### Marinen

Inom marinen utövas den lokala förvaltningsledningen för marktelemateriel av de planerings- och tekniska funktioner som finns i materielförvaltningarna, materiel-enheterna eller de tekniska förvaltningarna vid kustartilleriförsvarerna och örlogsbaserna/MKV.



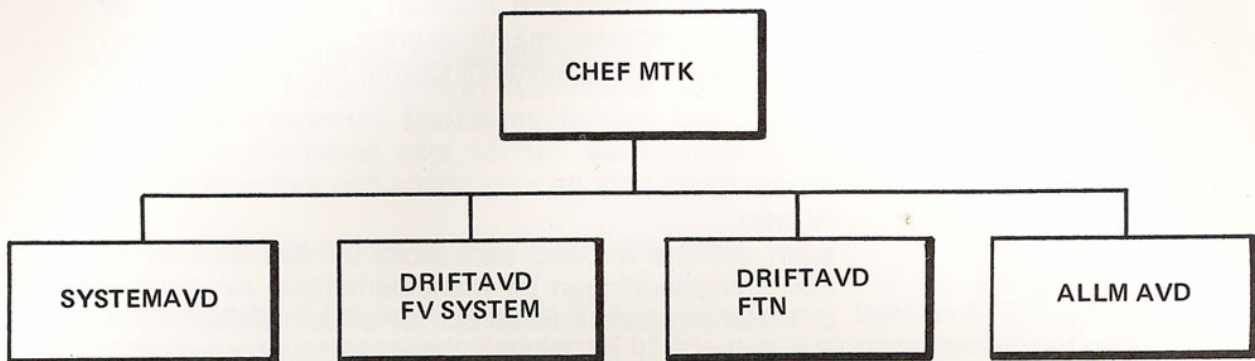
#### Flygvapnet

Inom flygvapnet utövas den lokala förvaltningsledningen för marktelemateriel av tekniska enhetens marktelekontor vid sektorflottiljerna F 4/Se NN, F 10/Se S, F 16/Se M och F 21/Se ÖN.



## MARKTELEKONTOR (MTK) VID SEKTORFLOTTILJ

### Organisationsstruktur



### Huvuduppgifter

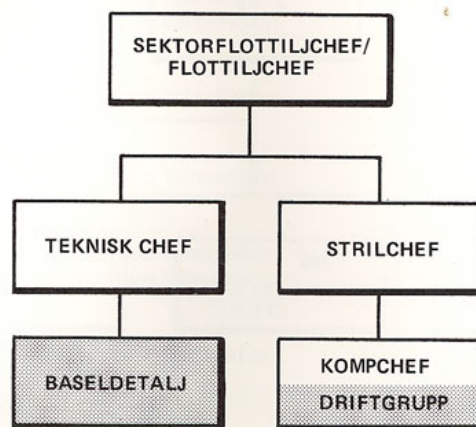
Marktelekontorens (MTK) huvuduppgifter är att ansvara för och handlägga system- och materielärenden rörande flygvapnets marktelemateriel och försvarets telenät, FTN. Huvuduppgifterna fördelas mot stril-, bas-, fyl-, väder- och sambandssystem samt FTN och omfattar främst att:

- planera och följa upp förvaltd materiel avseende ekonomi och befintlighet samt leda drift och underhåll
- besluta om genomförande av förebyggande och avhjälpande underhåll
- inneha tekniskt systemansvar för FV marktelemateriel samt FTN
- utgöra tekniskt stöd
- genomföra tillståndsövervakning och driftstyrning
- planera och leda drifttidsproduktion
- ansvara för regional nätdriftcentralverksamhet för FTN (RNDC)
- svara för regional uppdatering av FUN (RUA)
- svara för regional förbindelseproduktion för FTN
- svara för teknisk dokumentation och materieldirigering
- genomföra beredskaps-, mob- och krigsförberedelsearbete

## FRÄMRE UNDERHÅLLSRESURSER

### Detta har hänt

De främre underhållsresurserna vid armén och marinen påverkades inte av omorganisationen. För flygvapnets del har de främre resurserna som tidigare ingick i TSB-organisationen överförts till respektive sektorflottilj eller flottilj/motsv enligt nedan. De främre underhållsresurserna ingår organisatoriskt i tekniska enheten resp i strilenheten vid sektorflottilj eller flottilj enligt följande:



Driftgrupper och baseldetaljer finns vid följande platser:

<b>F4/Se NN</b>	Östersund, Härnösand och Kramfors
<b>F5</b>	Ljungbyhed
<b>F6</b>	Karlsborg
<b>F7</b>	Lidköping, Varberg och Mölndal
<b>F10/Se S</b>	Ängelholm, Kristianstad, Lund och Olofström
<b>F13</b>	Norrköping, Södertälje, Åtvidaberg och Gotland
<b>F14</b>	Halmstad
<b>F15</b>	Söderhamn
<b>F16/Se M</b>	Uppsala, Norrtälje, Tierp, Söderhamn, Tullinge och Örebro
<b>F17</b>	Ronneby, Karlskrona och Emmaboda
<b>F21/Se ÖN</b>	Luleå, Älvsbyn, Jokkmokk, Skellefteå och Boden

### Huvuduppgifter för FV driftgrupper och baseldetaljer

Personalen ska kunna utföra:

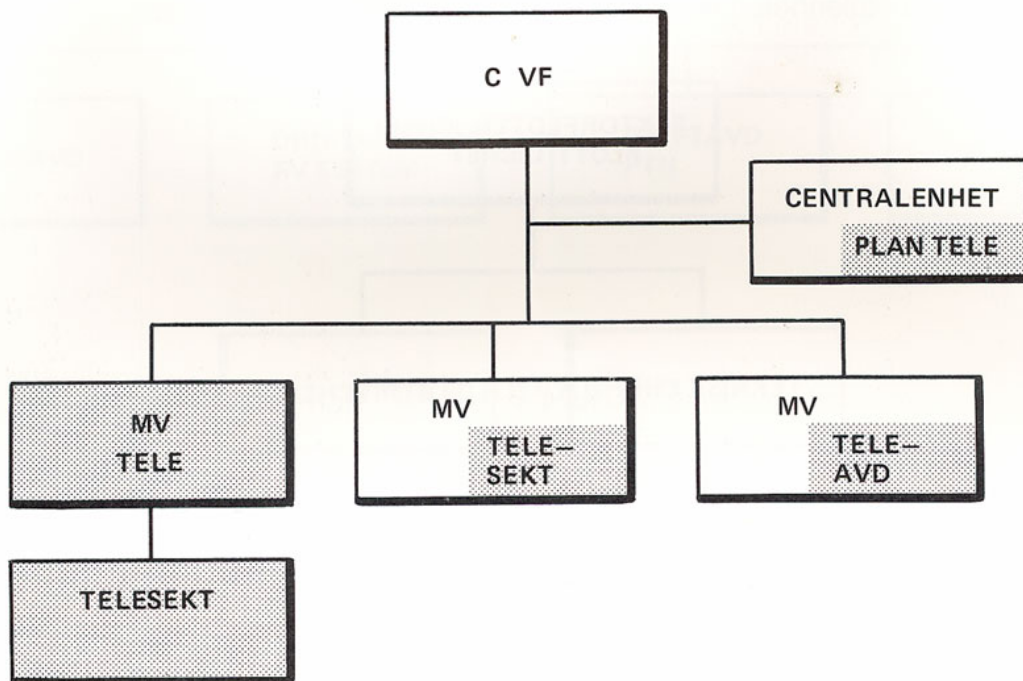
- drift och främre underhåll
  - driftövervakning och driftinställningar
  - fellokalisering och felavhjälpning
  - funktionsåterställning och tillsyn
  - uppkoppling och inmätning av förbindelser
  - program- och dokumentationsvård
  - biträda markelekontoret
  - förrådshållning av reservmateriel
- samt utgöra lokal kontaktfunktion i tekniska ärenden och delta i övrig förbandsproduktion vid förbandet.



## BAKRE REGIONALA RESURSER

Detta har hänt

Bakre regionala resurser för marktelematerielunderhåll ur verkstadsförvaltningarna (VF), TSB och marinen har sammanförts och tillförts VF enligt nedanstående principorganisation



**OBS!** Markteleenheter, skuggade i ovanstående bild, finns i varierande antal inom resp VF.

Bakre regionala underhållsresurser utför förebyggande och avhjälpande underhåll som kräver mer omfattande produktionsresurser än vad som är rationellt att anskaffa eller upprätthålla hos de främre resurserna.

## Markteleenheter

Centralenheter och markteleenheter inom resp verkstadsförvaltning finns huvudsakligen på följande platser:

<b>VFS</b>	Centralenhet	Kristianstad	
	Miloverkstad med telesektion	Kristianstad	MVKsd
	Miloverkstad	Karlskrona	MVKr
	Telesektion	Ronneby	MVKr/R
<b>VFV</b>	Centralenhet	Karlsborg	
	Miloverkstad med telesektion	Skövde	MVSde
	Miloverkstad med telesektion	Göteborg	MVG
<b>VFB</b>	Centralenhet	Karlstad	
	Miloverkstad med telesektion	Örebro	MVÖr
<b>VFÖ</b>	Centralenhet	Enköping	
	Miloverkstad med telesektion	Enköping	MVEkg
	Miloverkstad	Stockholm	MVS
	Teleavdelning	Muskö	MVS/Mö
	Miloverkstad med telesektion	Norrtälje	MVNt
<b>VFNN</b>	Miloverkstad med telesektion	Linköping	MVLk
	Centralenhet	Östersund	
	Miloverkstad med telesektion	Östersund	MVÖs
	Miloverkstad	Härnösand	MVH
<b>VFÖN</b>	Teleavdelning	Söderhamn	MVH/S
	Centralenhet	Boden	
	Miloverkstad med telesektion	Boden	MVBd
	Miloverkstad med telesektion	Luleå	MVLI
<b>MKG/VE</b>	Miloverkstad med telesektion	Umeå	MVUm
	Miloverkstad med teleavdelning	Visby	MVVi

## Huvuduppgifter

VF har följande huvuduppgifter inom markteleområdet.

Utföra förebyggande och avhjälpande underhåll på bruksenheter och utbytesenheter efter beställning från de lokala förvaltningsledningarna. Svåra för materielvård, fellokalisering och byte av utbytesenheter för obemannade anläggningar i drift och för beredskaps- och förrådsuppställd materiel. Utföra modifieringar och installationer samt biträda de lokala förvaltningsledningarna och de främre underhållsresurserna med tekniskt stöd.

Medverka i reservmaterieförsörjningen efter särskilda rutiner. Kunna utgöra tekniskt och administrativt biträde åt FMV vid tex uppföljning, bearbetning och rapportering avseende underhållsverksamheten samt kunna medverka vid materielanskaffning, utprovning mm. VF ska även kunna genomföra beredskaps-, mob- och krigsplanläggning samt medverka vid utbildning av värnpliktig teknisk personal.

## AKTUELLA ADRESSER OCH TELEFONNUMMER

### MARKTELEKONTOR

**F 4/Se NN**  
Marktelekontor  
832 00 FRÖSÖN

Tfn 063-434 00

**F 10/Se S**  
Marktelekontor  
Box 1510  
262 01 ÄNGELHOLM

Tfn 0431-203 00  
Tfn 0451-306 00

**F 16/Se M**  
Marktelekontor  
Box 645  
751 27 UPPSALA  
Tfn 0758-431 00

**F 21/Se ÖN**  
Marktelekontor  
Box 848  
951 28 LULEÅ  
Tfn 0920-104 90

### VERKSTADSFÖRVALTNINGAR

**VFS**  
Box 507  
291 25 KRISTIANSTAD  
Tfn 044-10 50 00

**VFV**  
Box 10  
564 01 KARLSBORG  
Tfn 0505-109 60

**VFÖ**  
Box 921  
199 25 ENKÖPING  
Tfn 0171-280 00

**VFB**  
Karolinen  
651 80 KARLSTAD  
Tfn 054-10 30 00

**VFNN**  
Box 393  
831 25 ÖSTERSUND  
Tfn 063-15 80 00

**VFÖN**  
Box 9103  
961 19 BODEN  
Tfn 0921-680 00

**MKG/VE**  
621 86 VISBY  
Tfn 0498-950 00

**VF-planerare**  
**VFÖ**  
115 88 STOCKHOLM  
08-782 58 67



## Fotobilaga

### 1. Teleingenjörsmöte i Ängelsberg

Mötet hölls under två dagar i mars månad 1966. Första dagen upptogs av flygtelefrågor. Under den andra dagen, som leddes av CFF/UHD J-O Arman, avhandlades markteleärenden. Bl a lämnade Stig Ögren en intressant genomgång av grunderna inom driftsäkerhetstekniken och Arne Norberg CVA belyste GPL-området. Något gruppfoto togs aldrig men Eric Westberg, F 15, var förutseende nog att ta lite egna diabolbilder under rasterna. Eric är alltså pappa till de följande åtta bilderna, som han välvilligt ställt till vårt förfogade.



Tre glada herrar i samspråk. Från vänster: Lars Finnman F 7, Roland Rayståhl F 6 och Dan Degerman FF/UH, tidigare teleingenjör på F 6.



Arne Åkesson F12 (till vänster) och Stig Kruse F 5 på promenad





Rolf Jacobsson F 9 och Rudolf ("Rulle") Persson F 10 har stannat till där parkering tydligen inte är tillåten



S. Lomborn Flygstaben/System I (till vänster) och Reinhold Svensson ("Svisse") i samspråk



Från vänster: Stig Nordin F 17, Rolf Hjerter FF/UH och (troligen) Bengt Brolin F 13 har bråttom på väg till konferensen





Roland Carlsson F 11 (till vänster) och Erik Liph CVV poserar i vårsolen



Bengt Brolin F 13 begrundar dagens föreläsningar





Nils Lange F 1 (till vänster) i engagerat samspråk med Stig Nedin F 17

## 2. Teleingenjörsmöte i Åtvidaberg

Flottiljernas teleingenjörer var samlade i Åtvidaberg på Stallet den 28-30 maj 1968 för en arbetskonferens. Tjef FF/CUHD Rune Klitte inledde arbetet med att orientera om pågående utredningar inom förvaltningarna och försvaret samt om överförandet av vissa arbetsuppgifter till Försvarets Fabriksverk (FFV).

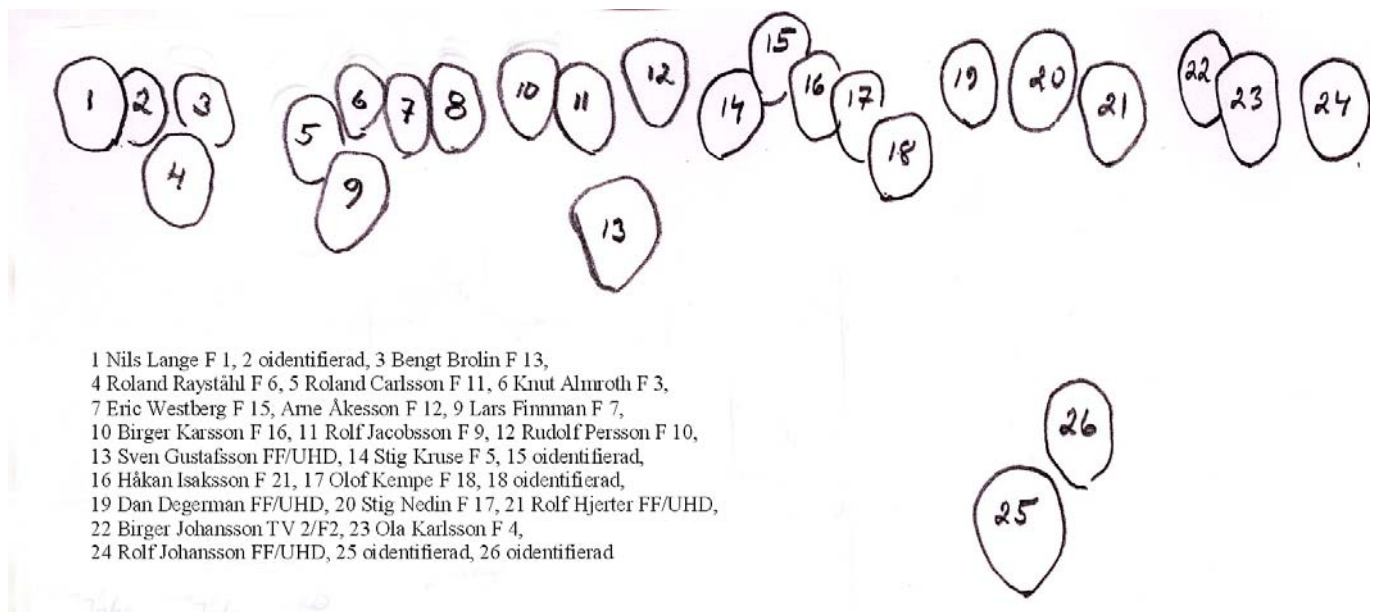
Flera föreläsare medverkade. Första dagen ägnades åt flygtelefrågor med Dan Degerman och Sven Gustafsson, FF/UHD som föredragande. Vidare informerades och diskuterades om FKU, d v s försvarets kostnadsutredning, avd 6 organisation och teleingenjörernas uppgifter och arbetsbelastning, underhåll av det elektriska systemet i fpl 37 samt kompetensprov och omprövning av mjuklödare.

Rolf Hjerter, FF/UHD, ledde andra dagen, som helt anslogs åt marktelefrågor. Livlig diskussion uppkom beträffande nuvarande uppläggning av baselektronikunderhållet. Många synpunkter framlades beträffande underhållsfördelning, målsättning personella resurser och utbildning. Bland andra frågor som diskuterades kan nämnas underhåll av flygplatsunderhåll, RAPRI-materiel och elverk.

Under eftermöte på kvällen utsågs flottiljrepresentanter för skilda materielslag på baselektroniksidan. Dessa avsågs tillsammans med bl a representanter för de regionala televerkstäderna och huvudverkstäderna, vara rådgivare åt FF/UH vid kommande planerad genomgång av fördelnings- och underhållsföreskrifter.

Den tredje dagen gjordes ett studiebesök på SAAB, där gruppen fick tillfälle att se den elektronikustrustade Viggen. Vidare demonstrerades utprovning av teletestbil 37 i testrigg och montering av fpl 35 och SK 60. Den automatiska utvärderingscentralen studerades också.

Troligen är det SAABs fotograf, som står för grupp bilden på nästa sida. De övriga åtta bilderna från mötet på sidorna 11-14 är alla tagna av Eric Westberg, F 15, Söderhamn. Ett stort tack Eric.







Stallet utanför Åtvidaberg



Knut Almroth F 3 (i förgrunden) och Rolf Jacobsson F9 verkar prata förbi varandra



Roland Carlsson F 11 med sin Volvo



Två gentlemen på bänken: Håkan Isaksson F 21 och Lars Finnman F 7





En kvartett teleingenjörer, från vänster: Roland Rayståhl F 6, Håkan Isaksson F 21, Lars Finnman F 7 och Arne Åkesson F 12



Bengt Brolin F 13, problem med takantennen?



Birger Larsson F 16 (till vänster) tycks samåka med Olof Kämpe F 18



Fyra strikta herrar. Från vänster Rolf Johansson och Rolf Hjerter båda FF/UHD, Birger Johansson TV 2/F 2 samt Sven Gustafsson FF/UHD



### 3. Teleingenjörsmöte i Stockholm

Den 20-23 februari 1979 hade FMV-F:UD sammankallat tele- och sektorteleingenjörerna till ett informations- och arbetsmöte i Stockholm. En av de tunga informationsbitarna var budgeten, där deltagarna fick en bild av kostnadsutvecklingen inom markteleområdet. I tidningen TIFF nr 1/1979 beskriver Kjell Avebjer F:UD mötet i övrigt på följande sätt:

”Vidare informerades om uppföljning av den nya flottiljorganisationen (OLLI-U/FV), underhållsminimering av viss baselmateriel, nytt klargöringssystem för våra baser, ny basradio, batterivårds- och baselhyddor samt ny TLF-kärra. En orientering om att ett nytt flygplatsramavtal är under framtagning mellan CFV och LFV lämnades också. Avtalet ska reglera drift- och underhållsfrågor mellan militär och civil luftfart. En diskussionsfråga var även organisatoriska konsekvenser p g a kommande storsektorindelning.

Under mötesdagarna gavs många synpunkter på bl a underhållsfördelning, ändrade underhållsintervaller, budgetering för kalenderår i stället för budgetår, utbyte av transportabel flygplatsbelysning till fast installation, personella resurser och utbildning. Efter mötet var alla överens om värdet att få träffas på sådant sätt och utbyta informationom ”vad som är på gång”. Att jämföra erfarenheter inom ett så brett och viktigt ansvarsområde är av utomordentlig vikt.”

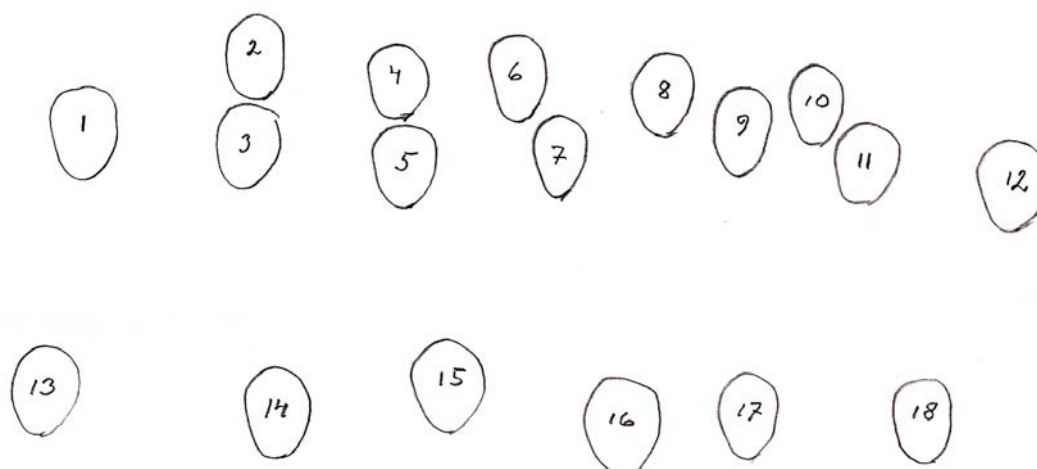


Stående från vänster: Roland Rayståhl, Olof Kämpe, Roland Hultqvist, Birger Larsson, Rudolf Persson, Lars Finnman, Håkan Isaksson, Erik Hahn, Stig Nedin, Eric Westberg och Ingemar Nyman.

Sittande från vänster: Roland Carlsson, Bengt Brolin, Arne Åkesson, Ola Karlsson och Stig Kruse.

### 3. Teleingenjörsmöte på F 15 , Söderhamn

5 - 7 mars 1984 hölls ett teleingenjörsmöte på F 15 i Söderhamn. Teknische chefen Bertil Moberger hälsade oss välkomna till mötet. Han inledde med att orientera om flottiljen och belyste därvid såväl dess historik som nuläge. Tyngdpunkten under mötet upptogs av budgetfrågorna, men även en hel del annan information hanns med. Under en av dagarna genomfördes även ett intressant studiebesök till Ljusne Kätting. Speciellt imponerade tillverkningen av de väldiga ankarkättingarna till stora fartyg. Bilden nedan är tagen under en av F 15-dagarna av flottiljens fotograf John Forsell.



1 Birger Larsson F 16, 2 Roland Rayståhl F 6, 3 Lars Finnman F 7, 4 Ingemar Jacobsson F 13, 5 Bengt Brolin F 13, 6 Rolf Hjerter FMV:FUDM, 7 Sture Selemark FMV:FUDM, 8 Uno Nordberg E 1, 9 Riff Knutsson TELUB, 10 Herbert Thurfjell F 21, 11 Stig Nedin F 17, 12 Bertil Moberger F 15, 13 Roland Hultqvist F 15, 14 Stig Kruse F 5, 15 Ingemar Nyman F 14, 16 Nils Storm F 4, 17 Olof Kämpe F 18, 18 Rudolf Persson F 10



## 5. Bilder från F 6

Bilderna nedan har koppling till Leif Ingevaldssons avsked från F 6. Året är 1955 (se sidan 34, 3:e stycket).

