



Minnen från svunna tider.



Minnessten utanför f.d. Flottiljvaken
Kungl. Västgöta Flygflottilj
*** 1939 - 1994 ***
TRO och VILJA

Minnen från min militärtjänst/värnplikt på Västgöta Flygflottilj F 6 14/10 1959 till 13/10 1960 samt från en rep. övning hösten 1964.

Min uppväxt på Västgöta slätten på 1940-talet med F7 i väster och F6 i öster kom säkerligen för alltid att väcka mitt intresse för allt som gällde flyg och speciellt militärt flyg. Det var sällan tyst i luften med B 18 och ibland någon B 3 Junkers Ju 86 och ofta lågflygande B 17. När det blev tid för mönstring blev min placering Västgöta Flygflottilj F 6 i Karlsborg och det passade mig bra. Jag arbetade då i min pappas speceriaffär i Tråvad och jag kommer ihåg dagen då det var dags att rycka in. Det var den 14 oktober 1959 och jag minns att min pappa lite överraskande följde mig till Tråvads järnvägsstation som var en station utmed Västgötabanan, en smalspårsjärnväg som gick mellan Göteborg och Gårdsjö. Första sträckan mellan Tråvad och Skara var per motorvagn/rälsbuss, ofta med två eller tre sammankopplade vagnar som bildade tåget. I Skara byte till ett tåg som gick till Skövde, även det en smalspårig järnväg. I Skövde blev det återigen byte av tåg. Denna gång till en bredspårig elektrifierad järnväg som gick mellan Skövde och Karlsborg. På tåget tycktes de flesta passagerare precis som jag vara på väg till det första mötet med det militära. När vi kommit fram till Karlsborgs station och stigit av tåget stod en militär från flyget och intresserat följde oss med sin blick. Det var chefen för F 6, Översten N. Anders W. Söderlindh/AnteSöderlindh som parkerat sin privata blåvita Opel Record, årsmodell 1959, vill jag minnas. Vid stationen väntade F 6 buss som tog oss den sista biten till flygflottiljen. Har inga direkta minnen av vad som senare hände när vi kommit till flottiljen, men det var säkert något befäl som tog emot oss och visade var vi skulle tillbringa ett år framöver. För min del blev det förläggningen som låg utmed den väg som vi just kommit. Byggnaden var förläggning för fjärde divisionen men namnet kom senare att ändras till fjärde kompaniet. Kompanichef var Kapten Einar Lindahl och på expeditionen huserade Fanjunkare Sture Karlzon, även kallad ZätaKalle som man emellanåt sågs åkande i en liten Fiatbil för att hämta sin fjälla ev. fru som arbetade i köket, kanske som chef, i den nu rivna matsalsbyggnaden. Efter uthämtning av skor, kläder/uniform m.m. m.m. gällde det att få in allt i det smala skåp som fanns bredvid sängarna i logementen. Den första tiden handlade om en grundutbildning i form av att marschera, krypa, åla, och givetvis att lära oss skjuta med de k-pistar som vi hämtat ut från något förråd. De flesta övningar var sedan förlagda till Hammarnäset.

Efter några månader var det dags för "**Krigsmans erinran**". "Kopierat från Wikipedia" - Soldaterinran, som tidigare benämndes Krigsmans erinran eller Erinran om krigsmans förpliktelser, skall enligt bestämmelserna meddelas under värdiga former. Texten förmedlas ofta under en högtidlig ceremoni, varvid förbandschefen även upplyser soldaterna eller sjömännen om förbandets traditioner och historiska bakgrund. I regel deltar förbandets fana med fanvakt och stor flaggning beordras. Korum och krigsmannabön kan förekomma. Ceremonin avslutas med nationalsången.

Krigsmans erinran hade följande lydelse: "Krigsman skall frukta Gud och vara Konungen huld och trogen. Han skall med nit och trohet uppfylla alla de plikter, honom i tjänsten åläggas, samvetsgrant och efter bästa förmåga verkställa mottagna befallningar och föreskrifter samt vid alla tillfällen iakttaga ett värdigt och rättskaffens uppförande. Hans oavslåtliga strävan skall vara att väl bereda sig för krigets värv. Vid ofred skall han mot rikets fiender sig städse manligen och väl förhålla samt med liv och blod Konung och Fädernesland försvara."

Inför "Krigsmans erinran" som skulle ske i Garnisonskyrkan med avmarsch från F 6 med militärmusikkår i spetsen blev det dags att öva. Eftersom 4:e kompaniets marschkunskaper inte uppfyllde befälens krav blev vi några dagar före kommenderade ner till hangarplattan för att där hårddrillas av Fanjunkare Dahlgren och efter många "avdelning framåt marsch" blev vi till sist godkända, eller kanske gav befälet upp? Det kändes stort när årskullarna stod uppställda vid flottiljvakten för avmarsch. Med militärmusikernas marsch marscherade vi iväg på Flottiljvägen ner mot samhället, förbi exercisheden Lusharpan, där Gösta von Porat år 1913 landat med en Nieuport IV-G, och förbi Molidens idrottsplats, sedan åt höger in på Kärleksstigen och Strandvägen och snart marscherade vi in genom porten Götiska valvet för att efter några hundra meter vara framme vid Garnisonskyrkan. Den stora kyrksalen som rymmer 700 personer med den ståtliga ljuskronan tillverkad av 276 bajonetter.

Efter den grundläggande utbildningen som varade några veckor kom vi ut till de ställen där man skulle vara verksam under året. Hade redan tidigare blivit uttagen till bilförare på det som man på flottiljen kallade "Garaget" alltså där de flesta av flottiljens motorfordon fanns, dock inte alla. Tankbilarna fanns vid drivmedelsförrådet och startjeeparna fanns på de tre flygande divisionerna. Garaget leddes av en civilanställd person som hette Edholm. Han hade även taxirörelse i samhället. Vid vissa tillfällen ersattes han av Algot Lindman, en flygtekniker och en riktig spjuver. Lindman fru jobbade på "markan" dit man begav sig på kvällarna efter tjänstens slut för att för det mesta inköpa kaffe och kanelsnäcka och ev. lägga i en 25-öring i den spelapparat som var uppsatt på väggen för att lyssna på den då populära låten Tunna skivor med Siv Malmqvist Lindmans bodde i en stuga inne på flottiljområdet.

Bredvid "Garaget" låg "Snöröjningen" med sina fordon som skötte om startbanor och vägar m.m. inom flottiljområdet. Där fanns även den stora amerikanska bärgningsbilen av märket Brockway. Första tiden ute på "Garaget" handlade om skötsel av bilarna o. dyl. Eftersom man hade inryckning till flottiljen med ett halvt års mellanrum fanns det värnpliktiga som hunnit bli varma i kläderna och som kallade sig för "Bassar", vi blev kallade "Solstrålar" - "Stråle" fick man höra första tiden minns jag. Nu var det bäst för oss nyinryckta att försöka lära sig så fort som möjligt av "Bassarna". "Garaget" hade t.ex. hand om att varje morgon hämta mjölk från mejeriet nere i tätorten samt köra till Karlsborgs fästning, in och ut genom fästningens portar och sedan leta sig fram till Kronobageriet för att hämta dagens brödleverans. "Garaget" skötte faktiskt även sopkörningen på flottiljen vilket var ett riktigt skitjobb i dubbel bemärkelse.

Om man fick det uppdraget, vilket hände ett par gånger, kunde det i de sopsäckar som vi hämtade i hangarerna ofta finnas hundskit efter de schäferhundar som nattetid vaktade hangarerna.

Varje vecka gick en lastbil till CVA- Centrala Verkstäderna Arboga för att hämta materiel. Vissa veckor gick även transporter till CVV- Centrala Verkstäderna i Västerås och till Malmslätt. Resorna tog oftast en hel dag. Start tidigt på morgonen och tillbaka på eftermiddag eller kväll. Eftersom vi på "Garaget" även hade hand om F 6 ambulans, en VW buss med osynkroniserad växellåda, som var och en av oss på "Garaget" hade beredskap på en vecka åt gången var man givetvis spänd på om något skulle inträffa. Under den vecka man hade hand om ambulansen fick man flytta över från sitt eget logement och in på ett logement bredvid flottiljvakten och med ambulansen i ett garage bredvid. En natt då jag hade s.k. beredskap på ambulansen blev jag väckt. Anledningen var att hustrun till en flottiljpolis behövde komma in till Sjukhuset i Skövde. Fanns det ingen ambulans i samhället? Lite yrvaken men snabbt påklädd kom jag ut till garageplatsen bredvid logementet men vaknade snabbt till fullt medvetande eftersom F6 Ambulans stod på verkstaden för motorreparation, kanske på grund av växellådan, och nu tillfälligt var ersatt med en Volvo Duett innehållande en bår av stålrör och nät. Det var hela den tillfälliga "ambulansens" utrustning! Varför vi inte placerat båren i Volvo Duetten från den riktiga ambulansen förstår jag inte, men den kanske var för lång för att på plats i Duetten. Kan än i dag tänka på den stackars kvinnan som fick en hemsk resa liggande på en s.k. bår i en Volvo Duett på den tiden ganska dåliga vägar och just då tjälskadade vägar in till Skövde. Det hände ibland att man fick i uppdrag att köra befäl i flottiljens nya fina svarta Volvo Amazon som flottiljen fått efter den svarta Opel Kapitän som fanns den första tiden efter min inställelse. En dag var uppdraget att först hämta en officer för att därefter hämta den då nye flygvapenchefen, generallöjtnant Torsten Rapp som besökte alla flottiljer efter det han tillträtt som flygvapenchef den 1/7 1960. Till F6 kom han sittande i baksitsen i en A 32 Lansen för vidare transport till officersmässen ev. kanslihuset. Torsten Rapp som var född 20/4 1905 död 23/3 1993 blev ett år senare general och överbefälhavare den 1/10 1961. Från kanslihuset eller officersmässen var det en dag hämtning av försvarsminister Sven Andersson, som var försvarsminister 1957 – 1973, samt en officer, minns inte säkert, men antagligen var det flottiljchefen som skulle till en lokal inom Karlsborgs fästning. En lördag fick jag order om att på kvällen hämta Överste Söderlindh med fru och köra dem till Mariestad Stadshotell där man varje år anordnade något som kallades "Karlbal", en årlig fest för societeten. Lite orolig inför uppgiften var jag nog, men allt gick bra och på natten var vi tillbaka i Karlsborg där jag kunde lämna av Översteparet vid bostaden. Söderlindh kom senare att efterträdas av Överstelöjtnant Nils Hansson. En annan gång skulle en Kapten Göransson köras till Flygflottiljen F 14 i Halmstad. Fick uppdraget att hämta honom i bostaden som låg i området Södra skogen där flottiljens officerare bodde.

När jag kommit dit blev jag tillsagd att komma in och vänta eftersom han inte var helt klar att åka iväg. Blev under tiden bjuden på lite fika. Kapten Göransson som f.ö. var divisionschef på en av flottiljens tre divisioner. Han var en mycket trevlig person. Under färden berättade han att han själv skulle flyga tillbaka till Karlsborg och att jag fick ta mig tillbaka ensam. Anledningen till att han åkt bil ner till Halmstad var att han hade hemligstämplade handlingar som skulle till F 14 och de fick han inte flyga med, vilket gjorde att jag efter övernattning på flottiljen i lugn och ro fick ta mig tillbaka till F 6. Under färden ner till Halmstad frågade Göransson om jag ville följa med upp i en A 32 Lansen, vilket jag givetvis sa ja till, men det blev tyvärr inget tillfälle till det under den tid som var kvar av min tid på F 6. Fick däremot tillsammans med några kamrater någon vecka före muck en flygtur i flottiljens Tp83 Pembroke.

Av en tillfällighet fick jag för ett par år sedan genom min vän, västgöten Hans Jonsson, en gång flygtekniker på F7, reda på att hans tandläkare hette Björn Göransson och att hans pappa hade varit på F 6. Det visade sig att det var fadern som jag hade kört till Halmstad år 1960, men då var Björn Göransson bara 12 år. Har senare träffat Björn Göransson och berättat om mötet med hans far vilket han tyckte var roligt att höra. Fadern som hette Claes-Göran Göransson lämnade senare flygvapnet för att studera teologi. Efter prästvigning i Skara var han åren 1975-78 kyrkoadjunkt i Forshems pastorat på Kinnekulle och fram till 68 års ålder kyrkoherde i Norra Ving. Claes-Göran Göransson avled år 2012 i en ålder av 90 år. Sonen Björn Göransson har i Svensk Flyghistorisk Tidskrift (nr.5 från 2016) under rubriken, "Son till en flygofficer", berättat om sin far. Så här skriver han "En dag i gymnasiet kom pappa hem och berättade att han skulle bli befördrad och flytten skulle den här gången gå till Boden. BODEN! Här någonstans tog pappas karriär slut. Vi vägrade. Vi som nu var ungdomar, (Björn hade två systrar), flyttade hemifrån, äktenskapet sprack och pappa dök in en livskris som han försökte bota med alkohol. Trots allt lyckades han ta sig igenom krisen. Han var ju bara 50 plus och började läsa teologi i Uppsala. Han utbildade sig till präst, träffade Christina, gifte om sig och fick tre nya barn. Det här med präst kom inte plötsligt. Han sade redan när vi var små att när han pensionerade sig skulle han bli präst eller folkskollärare. Nåväl, pappa slog sig ned på Norra Vings prästgård utanför Skara. Tidningarna älskade att göra artiklar om flygaren som ville högre och bodde på Norra Vingen. Pappa fick många lyckliga år med sin familj och sin nya karriär. Konfirmanderna fick åka till F 6 och sitta i Viggen. År 1994 lades F 6 ned. Pappa som kyrkoherde och gammal divisionschef höll begravningstalet. Jag och min fru var där. Det kändes som om de monterade ned hela min barndom". I ovan nämnda tidskrift och samma nummer finns även några sidor som fadern, Claes-Göran Göransson en gång skrivit, med rubriken "Ljungbyhed 1941–1944 – några minnesfragment" och som sonen Björn låtit publicera. När Björn Göransson blivit pensionär efter det han sålt sin tandläkarpraktik började han bygga upp det svenska Flygvapnet från år 1926 i skala 1/72 i plastmodeller. Det blev över 100 modeller, och jag kan intyga att de var fantastiskt välgjorda och detaljrika. För ett år sedan läste jag om en villabrand.

Det var tyvärr Björn Göranssons hus som brunnit ned och därmed försvann även Björn Göranssons alla modeller. Detta reportage fanns någon dag senare att läsa. **Villa i Lanna totalförstördes i brand.** Publicerad 8 februari 2018 Vid 20.35 på torsdagskvällen fick polisen ett larm om en villabrand i Lanna, i Lekebergs kommun i Örebro län. Enligt polisens uppgifter ska gaveln på huset, närmast garaget på villan ha börjat brinna och sedan ska branden ha spridit sig. Villan är helt övertänd, och räddningstjänsten har meddelat att den inte kommer gå att rädda, sa Mats Öhman, vakthavande befäl vid Örebropolis, under kvällen. Grannarna ska ha meddelat polisen att ingen ska ha befunnit sig i villan när branden tog fart. Vi fick larm från någon som gick förbi huset och såg branden. Det ser tungt ut just nu och vi kommer troligtvis att vara kvar över natten, sa inre befäl på Nerikes brandkår. Brandkåren hade under släckningsarbetet tre enheter och en insatsledare på plats.

Under tiden som jag gjorde min militärtjänst på F 6 inträffade det ett haveri med en A 32 Lansen. Piloten räddade sig genom att lämna planet som slog ned i en skog någon mil utanför Karlsborg. Hur planet såg ut efter nedslaget går att se på ett par foton jag tagit.

Ett fruktansvärt Haveri med en A 32 Lansen från F 6 hände den 26 okt. 1960, endast 13 dagar efter jag ryckt ut. Piloten hoppade och klarade sig men planet slog ned i ett hus utanför Köping och sju människor blev dödade. Om detta kan man bl.a. läsa i boken "Haveriet" som skrivits av Ulf Enerot som är mycket kritisk mot dåvarande Flygvapenchefen Thorsten Rapp.

Detta är vad som hände. (från hemsida Försmarsmakten.se)

"Filip Blå 3, motorstopp, jag måste hoppa norr om Köping nånstans." Med det anropet lämnade fältflygare Uno Magnusson den 26 oktober 1960 sitt flygplan. Ett A32 Lansen från vilket han sköt ut sig med katapultstolen. Själva planet, det fortsatte herrelöst att glidflyga i en och en halv mil, innan det började klyva trädtopparna runt Västlandasjön, slå i ett stenröse och byta riktning, antända taket till en ladugård och därefter massakrera familjen Andersson boningshus. Där satt sju personer och drack kaffe och saft. Alla avled. I den tidens officiella haveristatistik upptogs inget av det här – det gjorde man aldrig när offren var civila.

En åttonde person, Anna Andersson, var i tvättstugan på gården och undslapp en omedelbar död. Hon hukade sig och trodde att kriget hade kommit. Överlevde gjorde även sonen Rune Andersson, som bodde i Köping och arbetade som kranskötare. Han fick i stället kämpa i decennier för skälig ersättning och en offentlig ursäkt.

[illegible]

Många andra minnen från det här året bär jag med mig men det är omöjligt att berätta mera i detalj efter en så lång tid som sextiofem år som nu förflutit sedan dess, men jag är själv överraskad av att jag trots allt kan minnas så mycket från den tiden.

Efter tolv månader var det så dags för att lämna F 6, för det var snart MUCK som lär stå för Militär Utryckning Civil Klädsel men detta lär vara en efterhandskonstruktion eftersom det är romanispråk och egentligen lär betyda "att bli fri". Visst kändes det skönt att få lämna F 6 men samtidigt ledsamt eftersom jag tyckt det varit ett riktigt spännande, lärorikt och annorlunda år. **"Rep.mötet"** Efter det jag nu berättat om, år 1959–1960, har jag gjort tre repetitionsmöten/rep.möten år 1964 och 1968 samt år 1980. Det rep.möte som fastnat i mitt minne är det mellan d.24 sept. till d. 10 okt. 1964. Först inställelse till F7, Skaraborgs flygflottilj, Såtenäs. Därefter transport till f.d. krigsflygfält 7, där vi förlagda i en gammal militärbarack från 1940-talet vid en plats som man kallade "Björn". "Björn" var en hemlig ledningscentral som låg i en skogsdunge vid det tidigare krigsflygfält 7 i Jonstorp Öttum, utmed den nuvarande E 20. Vår uppgift var att där sköta körningar/transporter under ett par veckor. En händelse som jag under alla år sedan dess funderat på fick för ett par år sedan sin förklaring, mycket beroende på den utställning som Västergötlands museum hade 1-30 oktober 2016. Studenter från Göteborgs Universitet hade under året gjort vad de kallade arkeologiska undersökningar av platsen där "Björn" funnits. Detta fick mig att åter börja tänka på vad jag varit med om den där dagen år 1954 och jag började kolla upp om det fanns någon förklaring till det jag då fick uppleva.

Här följer min historia: På ledningscentralen "Björn" sköttes mat och utspisning av lottor, och de flesta var från Skara. En eftermiddag eller kväll fick jag uppgiften att köra en flyglotta till Skara. På vägen in mot Skara, ca.2 mil, pratades vi vid och hon berättade då om att hennes make som inte fanns i livet, hade en stor samling fågelägg i montrar i ett rum i lägenheten. Jag verkade väl intresserad så när vi kom fram till hennes bostad i en äldre tvåvåningsfastighet frågade hon om jag ville se makens samling. - Kanske verkade det konstigt men flyglottan var i samma ålder som in mor.! - Jag tackade ja och följde med henne upp till andra våningen där hon bodde. När hon öppnade dörren in till sin lägenhet hajade jag till, vilket hon märkte. På en byrå i hallen rakt framför mig stod ett stort foto på en person som på sista tiden varit högaktuell. Det var Översten Stig Wennerström! När hon såg min reaktion säger hon: "Det är en fantastisk trevlig man." Det blev givetvis inga mer kommentarer utan hon visade mig montrarna med fågeläggen vilket även det kändes lite konstigt.- Jag visste nu vad hon hette och när jag senare kom att berätta om denna händelse för min mamma och pappa säger min mamma, - vilket var mycket märkligt, "Jag minns hennes namn och att hon födde en dotter på Skara BB samma dag som du är född, den 22 maj 1939." - Men varför hade lottan ett foto på Stig Wennerström? För att komma vidare började jag "släktforska." Kvinnan/flyglottan hette Sigrid Elionora Berggren f. Aronsson (f.24/10 1904 d.11/2 1988) från Lindome i Göteborg - och visade sig vara jämgammal med min mamma. Pappan hette Erik Thorvald Berggren från Karlsborg. Erik Thorvald Berggrens syster hette Ester Thorborg Berggren och hon gifte sig d.4/11 1905 med Nils Gustaf Henrik Wennerström. Den 22/8 1906 föds sonen Stig Erik Constans Wennerström! Ester Thorborg Berggren var följaktligen flyglottan Sigrid Elionora Berggrens faster och Wennerströms mamma, - enl. min efterforskning.

Det kändes bra när jag äntligen fick en förklaring på denna märkliga händelse som inträffat under min rep.övning mellan den 24 sept.till 10 okt. 1964, men det som jag tycker känns märkligt är om Sigrid Elionora Berggren inte tänkte på, när jag fick följa med upp till lägenheten, att det fanns ett stort foto stående på byrån i hallen på den redan då avslöjade storspionen Stig Wennerström som ca. två månader tidigare blivit dömd till livstids straffarbete för grovt spioneri. Stig Wennerström f.22/8 1906 d.22/3 2006 blev 99 år. Spion för Sovjetunionen mellan ca.1948 – 1963. Wennerström greps den 20/6 1963. Han dömdes den 12/7 1964 till livstids straffarbete för grovt spioneri. Domen kom dock senare att ändras/lindras till 20 års fängelse, vilket medförde att Wennerström frigavs i september 1974.



Totalhaveri den 5 april 1960 vid Mölltorp efter motorstopp p.g.a. bränslebrist. Föraren (ensam räddad)

Västgöta Flygflottilj, F 6

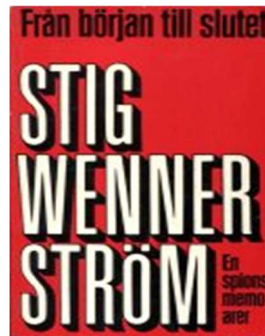
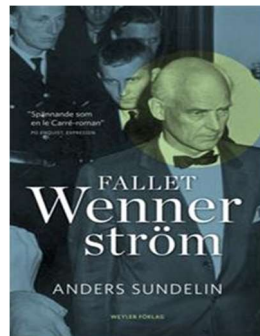
..bildades den 1 juli 1939 i Karlsborg och det blev lätta bombflygets mecka i början innan man blev attackflottilj. Smeknamnet blev "Brutala Västgötaattacken". Flottiljen hann tyvärr inte bli 60 år, men ändå lever F 6 kvar i mångas hjärta, och inom F 7 än idag. I Karlsborg driver F 7 flygplatsen där bl.a. K 3 verkar med sina obemannade spaningsflyg (UAV). Västgöta Flygflottilj var en stolt flygflottilj och en värdig kämpe om att bli först med både Viggen och Gripen. Så blev det dock inte. Karlsborg och F 6 historia är väl värd att lära sig mer om. Besök Fästningsmuseet i Karlsborg där F 6 Museum finns.



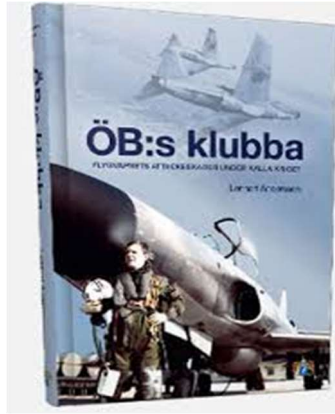
Fotot som fick mig att haja till!



Stig Wennerström på väg in till rättssalen.



Böcker om Wennerström och om Vikbohaveriet.



Boken ÖB:s klubba
– Flygvapnets attackeskader
under kalla kriget -
Lennart Andersson



Gösta von Porat
Flyget blev mitt liv

Stridsledningscentralen Björn är en numera nerlagd ledningsplats för Första flygeskadern, populärt kallad "ÖB:s klubba". Anläggningen är unik som den enda större stridsledningsplatsen i Sverige inrymd i träbaracker ovan jord, i stället för den normala placeringen i bergrum. Björn är belägen vid Jonstorp i Skaraborgs län, cirka 13 kilometer söder om Skara. Som en del i utbildningen av blivande arkeologer, grävdes platsen ut med hjälp av arkeologistuderande vid Göteborgs universitet under våren 2015, vilket gav platsen uppmärksamhet i massmedia.

Historik[redigera | redigera wikitext]

I samband med utbrottet av andra världskriget byggdes en stor mängd krigsflygfält runt om i Sverige. Vid Jonstorp i Skaraborgs län, utefter nuvarande Europaväg 20 mellan Skara och Vara, placerades krigsflygfältet "Fält 7" år 1939.[1][2] I början av 1950-talet behövde dåvarande chefen för Första flygeskadern, generalmajor Björn Bjuggren, en plats att leda eskadern ifrån i händelse av krig. Efter att lokaler bland annat vid Stora Bjurum och Axvall av olika skäl inte varit lämpliga, kom idén att utnyttja det tidigare krigsflygfältets befintliga byggnader.[3] Här kunde man snabbt bygga upp en stridsledningsplats för eskadern med det officiella kodnamnet "Björn".[4] Dessutom kompletterade man med en stridsledningsplats i Ardala utanför Skara, "Björn 2", för den verksamhet som inte hängde samman med flygoperationer.[5] Det tidigare krigsflygfältet vid Jonstorp försågs med enklare installationer för stridsledning från 1953, och var fullt utbyggd 1959 med det dåvarande stridsledningssystemet STRIL 50 som byggde på manuell plotting, och fast uppkopplade telelinjer.[6] Då spionen Stig Wennerström avslöjades 1963 bedömdes platsens läge vara röjd och en ny ledningsplats byggdes ut i bergrum som en kopia av den gamla. Den nya ledningsplatsen "Stenbjörn" var operativ 1967, och den gamla ledningsplatsen (som nu kallades "Träbjörn") avvecklades samtidigt som aktiv ledningsplats. Den gamla anläggningen användes för utbildning och övning fram till nedläggningen av Attackeskadern 1995. Detta innebar också förbättrade möjligheter att hålla den operativa ledningsplatsen i bergrum fortsatt hemlig.[7]

Flygskola på Axevalla hed 1912. Utanför Axevalla folkhögskola finns en hed med flyghistorisk anknytning. Kungl Västgöta regemente var mest känd för sina militära stormöten och knektar, men att Sveriges första militära flygskola var förlagd på heden är kanske inte så känt.

Heden användes endast några år som flygplats. I Europa utvecklades flyget i Frankrike där de första svenska flygförarna fick sin utbildning.

Baron Carl Cederström var en av de första som tog det så kallade aviaförardiplomet som numera kallas flygcertifikat. Aviatördiplom nr 2 togs av arméns flygavdelnings förste chef Henrik Hamilton och aviatördiplom nr 7 togs av Gösta von Porat. Flygplan köptes i Frankrike, monterades ihop här i Axevalla med hjälp av mekaniker som även de utbildats i Frankrike. Flygplanen var av typ Bréguet U1 och Nieuport IV G (som var ett monoplan). Flygplanen bestod av stålrör, trä och spänd duk. Motorerna hade ca 50 hkr och flygfart ca 100 km/h. Flygfärden kunde bli någon timme. Flygningarna kunde ibland bli äventyrliga men syftet var att se om dessa flygapparater kunde vara till gagn för militära syften. Skara tidning 17 juli 1912. Flygolycka på Axvall Kapten Hamilton störtar från 30–40 meters höjd. Flygaren förblev oskadd men maskinen Bréguet U1 blev ramponerad. Vid vänstersväng uppstod mankemang med motorn så att nödig fart inte kunde hållas. Flygaren försökte få maskinen på rätt köl men störtade i skarp lutning mot marken. Man antager att maskinen kan repareras på Axvall. Hangarerna bestod av två stycken stora tält som fanns på heden. Så småningom flyttades flygfältet till Redberga gård i Falköping eftersom det fanns mindre antal av kraftledningar där.

Som avslutning på min berättelse kommer här en historia ur boken "Västgötaklimax" från 1974 av Sven "Ljungarn" Ljungström.

I Kronans klä'r

Svenska armens första försök med flyg ägde rum på Axvalla hed år 1912. Pionjärerna hette Hamilton och von Porat. Man var mycket försiktig. Uppstigningarna skedde vid 4-tiden på morron då det blåser minst, men det blev i alla fall en mängd uppskov – om det blåste det allra minsta så blev det inget av. Ortsbefolkningen var självfallet intresserad, men många trodde inte det gick att flyga. En person som hade bra reda på sig påpekade att i Frankrike har di gjort flyguppstigningar. Men ortens stryerska vet bättre:

- Då kan en la begripa att då ente ä samma klimat här som i Frankriket. En vindstilla morgon gick emellertid Hamilton upp, men han ramlade ner och lyckades själv landa oskadd i gräset medan planet blev totalt sönderslaget och hastigt borttransporterat med häst och vagn. Vid 8-tiden kommer översten ut och frågar en indelt soldat Storm om det varit några flygningar på morgonen.

- Gud bevar översten säger Storm och gör stram honnör, di har både flöget upp och flöget ner, å kört bort skiten mä.

Det är mycket som hänt under hundra år!

Nedtecknat och sammanställt i september 2024 av Ingemar Wedén

En gång för länge sedan Flygsoldat på Kungliga Västgöta Flygflottilj F 6 i Karlsborg.

