



*"Gärningsminnen berättar 16" handlar om
Svea flygflottilj på Barkarby.
Författare Thomas Eckered*



Foto Owe Gellermark, F 8 kamratförening

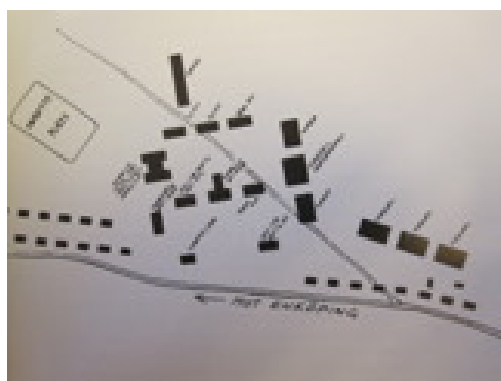


Foto F 8 kamratförening

Svea flygflottilj på Barkarby

En regnig höstkväll någon gång kring år 1958 samlades ett gäng Flygpojkar (Flygvapnets ungdomsorganisation) ute på Barkarby flygfält, en bra bit från hangarer, flygledartorn och kaserner. Ute på plattan stod en Saab J21A, den propellerdrivna första versionen av J21-an. Den reste sig mot den mörka himlen, stor, hög och ännu högre på de höga landställena. Propellern fick ju inte ta i marken. Alla dessa Flygpojkar hade satsat en krona var för att köpa in ett flygplan, som plötsligt och av okänd anledning hade blivit till salu. Där stod vi nu och tittade både beundrande och skrämde av vårt kap, en komplett J21A. En krona per flygpojke räckte inte, men hela priset var 5000 kronor så lotterier och insamling av gåvor fyllde på resten. Planet såldes av en privatperson, men det hade stått på F 8 och chefen för flottiljen hade nu krävt att det skulle flyttas. I början av 1960-talet restaurerades planet av flygpojkar själva och av elever i Stockholms yrkesskolor. Sedan placerades det på Tekniska Museet men mådde inte bra där utan kom slutligen till Flygvapenmuseet i Malmslätt. Där kan man nu se det – men i form av en 21R sedan museet konverterat det till "readrift". För de Flygpojkar som var med den mörka höstkvällen då planet räddades har Svea Flygflottilj ett särskilt romantiskt skimmer. Därför inleds denna *Gärningsminnen berättar* med detta kanske något perifera minne ur F 8:s historia.



J21A med kolvmotor på Flygvapenmuseet i Malmslätt. J21 utprovades på F 8 under år 1945 (Foto Malin Linder)

Försvarsbeslutet 1936

I Försvarsbeslutet 1936 bestämdes att Flygvapnets dåvarande fyra flygkårer skulle ombildas till flottiljer och att ytterligare tre nya flottiljer skulle sättas upp. En av dessa skulle vara en jaktflottilj och förläggas till det civila fältet i Barkarby. Uppsättningen av flottiljen började den 1 juli 1938. Civilflyget förlades till det nyöppnade Bromma flygfält. Idag när Barkarbyfältet redan bebyggt med bostäder och köpcentra och Bromma hotas av samma öde, kan det förefalla märkligt att två stora flygfält låg så nära Stockholms centrum. Men det gjorde de ju inte. Stockholm låg en bra bit bort och behovet av jaktflyg som snabbt kunde nå huvudstaden var säkerligen ett skäl nog för placeringen i Barkarby.



2019-02-01

Sida 3 (7)

Med de flygplan som först baserades på F 8, nämligen J6 Jaktfalken, J7 Bristol Bulldog och J8A Gloster Gladiator, tog det ändå en stund att nå operativ höjd över Stockholm. J8-an började levereras till flottiljen 1 oktober 1938 och under 1939 hade 60 J8-or levererats. Den första J9-divisionen med den modernare Seversky Republic EP-1 sattes upp under sommaren 1940.

Flottiljens uppgifter

Under sina första år var F 8 landets enda jakteskader och skulle utöver beredskapsuppgifter också utbilda nya jaktpiloter. Under världskriget utökades antalet divisioner till fyra, varav tre jaktdivisioner. Under 1940- och 1950-talen var F 8 Sveriges största flottilj. Efter hand fick den ytterligare uppgifter: Flygvapnets flygräddningsgrupp överfördes från Roslagens flygkår år 1958, varvid även helikoptrar tillfördes flottiljen. Den var vidare det första förband som tillfördes STRIL 60. I flottiljen ingick också Flygstabens flygavdelning, vilket blev till glädje också för de ovan nämnda Flygpojarna. Personalen på Flygstaben behövde göra sina flygtimmar även när de satt på den centrala staben och därför kunde en flygpojke i 15-årsåldern få ett telefonsamtal en tidig morgon med beskedet "Om du kommer ut till Barkarby till klockan elva så får du följa med som passagerare i en Sk50 eller Sk16" med en pilot som behöver flygtimmar. Det är inte konstigt att medlemmarna i Flygpojarna tidigt var klara över vilken deras yrkesbana skulle bli.



Minnestavlans utanför Kanslihuset



Kanslihuset var en tid vandringshemmet Majoren och blev sedan flyktingförläggning.

Försvarsbeslutet 1958

I försvarsbeslutet 1958 beslutade riksdagen att två svenska flygflottiljer skulle avvecklas. De blev Svea flygflottilj (F 8) och Hallands flygflottilj (F 14). F 8 ombildades till en flygkår och fick uppgifter som markförband inom Flygvapnet. Flygning med transportflygplan fortsatte i ganska stor omfattning ända fram till år 2007. F 8 blev Sveriges största luftvärnsrobotförband med Bristol Bloodhound Robotdivisioner.



Bloodhound. Foto F 8 kamratförening bildarkiv

F 8 organiserade Flygvapnets deltagande i internationell tjänst: F 19 till Finland 1939 – 1940, F 22 till Kongo 1961 – 1963 och flyggruppen till Libanon år 1958. Fältet fanns också kvar som krigsflygbas. En basbataljon med också värnpliktig personal fanns kvar och fick betydelse även för ytförsvaret i det dåvarande försvarsområdet runt Stockholm (Fo 44). Civil flygning med sportflygplan fortsatte även på fältet.

Flygplanstyper på F 8

De flygplantyper, som först baserades på F 8, nämligen J 6 Jaktfalken, J 7 Bristol Bulldog och J 8A Gloster Gladiator var omoderna redan när de köptes in av Flygvapnet, vilket återspeglade att marknaden för stridsflygplan åren före världskriget var långt större än tillgången och att Sverige inte var det land som fick köpa den modernaste utrustningen.



J 9, 1943. Foto Järfälla kommun bildarkiv

År 1940 började F 8 ombeväpnas till det modernare jaktflygplanet J 9 Seversky, men det var inte förrän år 1945 som de moderna och svenska flygplanen J 21 kom till flottiljen för utprovning. Påföljande år ombeväpnades F 8 till den också svenskutvecklade J 22-an, ibland litet vanvördigt kallad "världens snabbaste flygplan i förhållande till motorstyrkan."



Tunnan, 1953. Foto Järfälla kommun bildarkiv

Jetåldern nådde F 8 år 1949 då J 28B Vampire överlämnades till flottiljen. Orden "reamotor" och "reakflygplan" hade då övergivits. J 28-orna ersattes med J 29 Tunnan från år 1953. Nästa byte av flygplantyp kom redan år 1956 med J 34 Hawker Hunter. Den 24 april 1962 flögs flottiljens sista J 34 ned till Göta flygflottilj (F 9) i Göteborg. Svea flygflottilj gick miste om de nya flygplanen Saab 32 Lansen och Saab 35 Draken.

Den svenska flygfilmen "Gula Divisionen" från år 1954 spelades delvis in på F 8. Den är sevärd men inte i lika hög grad som dess föregångare "Första Divisionen" från år 1941. I Gula Divisionen flygs J 29 Tunnan, i Första Divisionen Northrop B5. Första divisionen spelades in på F 6 i Karlsborg.

Flottiljområdet idag

Den som idag besöker området i och kring flottiljen och har varit där under dess aktiva tid har inte svårt att urskilja och se många av de gamla byggnaderna. Vakten, med arrest förstas, ligger vid infarten till "handelsplatsen". Kanslihuset på sin sedvanliga kulle är lätt att känna igen, kasernerna är byggda i 1940-talets svenska kasernarkitektur och placerade långt från varandra i vad som nästan är ett parklandskap. Avsikten var inte bara att skapa trivsel för anställda och värnpliktiga utan naturligtvis också utspridning som skydd mot luftangrepp.



Den som inte minns hur flottiljen såg ut har nog svårare att omedelbart se vad som en gång fanns på platsen i gytret av outletbutiker. Kanslihuset var en tid vandrarhem och är nu flyktingförläggning. Till stormarknader och trendiga kaféer har många äldre förrådsbyggnader och även hangarer återanvänts, men ett tränat öga behövs för att identifiera dem. På höjderna och sluttningarna ned mot gräsfältet och startbanan byggs villor och radhus. Man kan köra runt fältet över till dess södra gräns och utblicken över fältet är då sig ganska lik från förr. Kommunen har dock våldsamma planer för expansion över hela området. Det talades för några år sedan till och med om att förarlösa spårbundna fordon skulle byggas i den nya bebyggelsen, men man får kanske nöja sig med tunnelbana.



Vaktbyggnaden står kvar, passeras utan kontroller, ingen sitter i arresten

Berghangaren

F 8 var en av fem flottiljer där berghangarer byggdes under 1950-talet. Hangaren modifierades under 1960-talet till att kunna rymma J 35 Draken, vilket ju inte blev aktuellt för F 8 på grund av avvecklingen. I stället användes hangaren sedan för förrådsställning av övertaliga flygplan från andra flottiljer. Berghangarens hela yta är cirka 23 000 kvadratmeter. Den är inte öppen för besök.



*Berghangaren till vänster.
Foto Holger Ellgard.*

*Under kalla kriget uttalades farhågor om att
"sovande agenter" kunde vakna och sätta sig på
sin balkong i bakgrunden och skjuta robotar mot
fält och flygplan*

Foto Thomas Eckered om inte annat anges vid bilden.