



Jan 1945, Norskt fältsjukhus lämnar Hässlö, går till Norge

Hej alla flygvänner!

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR!

CORONAVIRUSÅRET 2020

Året 2020 har redan gått.

Flyghistoriskt är året intressant. Nedläggningshotade Hässlö flygplats öde kan komma att avgöras i en regional folkomröstning, efter att mer än 15000 insamlade röster ställt kravet på ansvariga politiker att folkomrösta om Hässlö flygplats. Hur är det, har någon flygplats öde i det här landet tidigare avgjorts i en folkomröstning, eller blir det i så fall första gången, om folkomröstningen genomförs som tänkt i början på 2021?

Verksamhetsmässigt måste man nog i vårt fall anse året vara ett förspillt år på grund av den världsomfattande Covid 19 pandemin, som ju drabbade även oss redan i början av året. Lyckligtvis, får man kanske säga, hann vi med att hålla vårt eget årsmöte och utse en ny styrelse för året, då ju vårt årsmöte hölls redan lördagen den 22 februari, dvs. innan pandemin fått ordentlig fäste i landet. SFF centralt var inte lika lyckliga. Deras årsmöte låg senare i tid och kunde därför inte hållas alls.

Vi tackar Bilja i Västerås så mycket för att man upplät lokal åt oss i deras lokaler på Tunbytorp. Efter mötet fick deltagarna tillfälle att bese Biljas lokaler och innevarande sortiment av bilar. Vid årsmötet beviljades den avgående styrelsen ansvarsfrihet och ny styrelse valdes. I ett efterföljande konstituerande möte fördelades de ansvarsområden inom styrelsen som inte beslutades om på årsmötet. Årets styrelse återges här nedan.

Årets styrelse.

2020 års styrelse har i sin helhet sett ut som följer:

Ordförande, vald på årsmötet för år 2020:

Vice ordförande

Kassör

Sekreterare

Hemsida och IT

Ledamot

Ledamot

Suppleant

Revisor

Valberedning

Michael Gustafsson

Lars Hermansson

Hans Karlsson-Nyhlén

Tom Ax

Jan Zingmark

Sture Nordgren

Mikael Stenhöjd

Anders Jerregård

Jan Stoltz

Avgående styrelse

Nya på tunga poster i styrelsen är **kassören, Hans Karlsson-Nyhlén**, och **IT ansvarig, Jan Zingmark**. Vi önskar dem lycka till i dessa sina tunga och för föreningen så viktiga poster. Notera att vi från och med i år har nya adresser för mejl till föreningen och egen hemsida. Vår medlem, Kjell Andersson, som tidigare hade hand om sådana ärenden, gick tyvärr bort tidigt i början på året.

Verksamheten 2020

P.g.a. de rådande restriktioner som gällt i vår samvaro (och fortfarande gäller), har vi under året inte kunna organisera några föredrag eller andra aktiviteter. Vår föreningslokal, Gula Villan, som vi ju delar även med andra föreningar, har under året varit helt stängd för föredrag och andra medlemsaktiviteter innefattande många deltagare. Även styrelsearbetet har påverkats. Ett exempel på detta är t.ex. att vi först nu med det här får ut årets första (och enda) medlemsutskick. För att inte överanstränga vår ekonomi måste vi så långt som möjligt använda oss av mejl när det gäller vår korrespondens. Vi är i Mälardalen mer än 300 medlemmar. Av dessa saknar många angiven mejl adress. Har du, som läser detta, fått detta utskick med posten, betyder detta att vi inte har någon mejladress till dig. Har du mejl ber vi dig meddela vårt (SFF-M) kansli din mejladress, annars riskerar du att inte få all den dokumentation vi vill sända ut. Kansliet kan nås på kansli@sffmalardalen.se eller via vår hemsida.

Lokal flyghistoria

P.g.a. den rådande pandemin har det i år varit en hel del fokus på landets sjukvård och dess eventuella tillkortakommanden. Man kunde nästan likna beläggningssituationen på sjukvården, när den var som allra värst, som den som rådde under andra världskriget med dess behov av t.ex. mobila fältlasarett. Ett exempel på en flytt under w.v.2 av ett av ett grannlands mobila lasarett finns i vår regions flyghistoria, härmed återgiven nedan.

Årsskiftet 1944 - 1945

Det är i år 75 år sedan andra världskriget slutade med "Tredje Rikets" kapitulation. Sverige var ju under hela kriget neutralt men inringat av krigförande nationer. Detta ställde till problem för landets regering, när de krigförande nationerna ställde krav på Sverige, krav som låg i neutrlitesvillkorens gråzon.

Ett sådant krav i början av kriget från Tysklands sida var ju den s.k. "permittenttrafiken" mellan Norge och Tyskland, dvs ett tyskt krav att få transportera tyska soldater på permission till och från Norge med tåg på järnväg genom Sverige.

På den andra sidan hade vi mot slutet av kriget hanteringen av alla de flygplan och deras besättningar, flygplan från den allierade sidan som nödlandade i Sverige efter genomförda stridsuppdrag. Bl.a. Hässlöfältet blev ju ett fält där ett stort antal allierade bombplan kom att parkeras i avvaktan på beslut om vad som skulle ske med dessa.

Ett annat fall där vår region var direkt inblandad, var fallet då den från Norge kommande överste Balchen, verksam i USAs flygvapen och chef för en transportenhet med transportflygplan av typ C 47, transporterade ett helt fältlasarett till Sör-Varanger i norra Norge vid årsskiftet 1944 - 1945, dvs. medan kriget fortfarande pågick. Fältlasarettets utrustning och norska personal hade samlats på Hässlö flygfält i Västerås, varifrån de hämtades av Balchens flygplan och transporterades luftledes hela vägen ända upp till Nordnorge, en sträcka på ca 120 mil "fågelvägen".

Om detta berättades det vid den tiden en hel del i lokala medier, varav en del återges här nedan. Ehuru transporten skedde redan vid årsskiftet 1944 - 1945 kom berättelsen in i

lokalmedia först i februari 1945 efter att Norska konsulatet släppt nyheterna till media. SFF har också berättat om Bernt Balchens och hans Dakota-divisions flygningar i Sverige i en bok utgiven 1995 med titeln *Flygoperation Balchen, Amerikanska flygningar i Sverige 1944 – 1945*, där även just denna flygning från Hässlö (F1) finns nämnd, om än inte så här detaljerat.

Vestmanlands Läns Tidning onsdagen den 21 februari 1945

Start till Nordnorge från Västerås



Det Norska fältlasarettets personal uppställt till "avlämnning" på Hesslö flygfält

En grupp amerikanska transportplan anlände för en tid sedan till Västerås och tog ombord en märklig last: den första omgången norrmän som utbildats i Sverige för tjänstgöring på befriat norskt område. Nu berättar norske militärattachén i Stockholm i ett kort meddelande genom TT, att gruppen är framme och i full verksamhet. Det möter därför heller inte längre något hinder för Länstidningen, som var med ute vid Hesslö det historiska dygnet, då amerikanerna kommo, inlastningen skedde och avfärden ägde rum, att berätta om händelsen i ord och bild.

Eftersom denna första transport gällde ett fältlasarett, så bestod personalen bl. a. av fälttränade sjuksköterskor, hjälpsystrar och andra

kvinnliga medlemmar, vilket också framgår av kommuniken genom TT som lyder:

Det norska fältlasarettet, som för någon tid sedan flygledes överfördes från Sverige till Nordnorge, har etablerat sig i Sör-Varanger, omtalar norske militärattachén Ole Berg. Verksamheten är nu i full gång, men ännu så länge har inte lasarettets fulla kapacitet — 100 sängplatser — behövt tas i bruk.

Lasarettet disponerar över förstklassig klinisk materiel och är dessutom väl rustat för vinterförhållanden. Tre läkare äro knutna till sjukhuset, vidare utbildade sjuksköterskor, hjälpsystrar, administrativ personal och köksbiträden.

Före avresan till Norge sammanfördes personal och materiel till Västerås, varifrån avfärden skedde.

Ett utförligt reportage i ord och bild från inlastningen och avresan från Västerås *se nästa sida*

Fältränade norska sjuksköterskor visade USA-flygarna skidfinesser

Chefpiloten på Byrds sydpolsexpedition kunde tala svenska. Motorcykel med i "bagaget" vid avfärden från Hesselö.

Det hände på Hesselö flygplats vid Västerås. Ett norskt fältlasarett skulle luftledes transporteras norröver till Sörvaranger strax söder om Varangerfjord vid Ishavet och norra finska gränsen. Det skulle föras dit med full utrustning och större delen av sin personal, ett väl förberett företag av betydande omfattning och med äventyrliga poänger i perspektivet.

Utrustningen, som vägde åtskilliga ton, fanns redan i flygfältsmagasinen, färdig att köras ut med lastbilar och staplas i högar, en för varje transportflygplan. Där funnos lådor med förbandsmaterial och operationsinstrument, där saknades inte heller bårar och transportmedel av olika slag för de sårades omhändertagande, ja där fanns t.o.m. en motorcykel med skidor. Det var bara flygmaskinerna som saknades.

Den norska personalen gick i bidande väntan pysslande med de tusen och en grejerna. Ingenting skulle komma att saknas, allt skulle vara klart när uppbrotsordern kom. Varje liten detalj var betydelsefull, det kunde ju komma att hänga just på den, att en sårad landsman fick den rätta våren. Vid en expedition som denna överlåter man ingenting åt slumpen som kan förberedas och kontrolleras. En snål vind blåste över fältet, det var kallt och disigt, en kommande försmak av kommande tider längre i norr.

Då siktades de amerikanska flygplanen under en blek vintermåne som just stigit över skogsåsen i öster. Först syntes de som små flugor vid horisonten, växte sedan inför de väntandes ögon till jättestora trollsländor som jagade varandra över den tundraliknande jordytan, överkliga men dock så påtagliga. De många motorerna, två för varje flygplan, brummade som miljoner ilska getingar, ett brummande som stegrades till en orkans rytande när de flögo in över fältet för att göra landningsvarvet och ta mark.

Stretande stadsbud i stället för "pin-up-girl".

Man kände igen flygplanstypen, den hade man sett förut hos Aerotransport och på otaliga bilder från flyglinjer världen runt. Douglasplanets eleganta men stabila former äro inte att ta miste på. I fredens dagar bekväma passagerarflygplan med djupa fotöljor gjorde nu de strömlinjeformade luftjättarna en tyngre men inte mindre betydelsefull tjänst som transportplan – utan luxuös inredning men med varje millimeter av utrymmet väl disponerat för lasdragarjobbet. Deras vardagliga och oromantiska arbete hade i målningar på flygkroppen fått sin



Överste Westring (t.v.) i sällskap med överste Balchen och norske aktrisen Stella Dybwad



Amerikanare och norskor trivdes bra tillsammans under väntetiden på Hesselö. Här visar norsk tös amerikanska flygare hur man åker skidor.

konstnärliga beskrivning enligt samma manér som *Liberatorn* och flygande fästningen. Det var bara det att de senares "pin-up girls" fått vika för någon mera prosisk figur, t.ex. ett stretande stadsbud med en tyngande koffert på ryggen.

Sydpolsflygaren lärde sig svenska i Härnösand.

Lastdragaren skämdes inte för sitt yrke, behövde inte göra det heller. Av dessa lufthavets expressfartyg skulle man inte tveka att anförtro sitt välbefinnande om så krävdes. Särskilt säker skulle man ha känt sig om man fått flyga med den mest kände av dem som uppenbarade sig i Västerås i samband med fältlasaretttransporten. Den mannen var nämligen ingen mindre än

Bernt Balchen, världsberömd sydpolsflygare och atlantkrossare, nu överste i amerikanska flygvapnet och massor av ordensband i miniatyr på det breda bröstet, en norrmann som i fredstid gjort mer för det civila flygets utveckling än kanske någon annan i världen och som nu i krigstid drar sitt strå till stacken för att hjälpa demokratierna att trygga folkens framtida öde. Trots sin militära rang verkar överste Balchen högst civil. I varje fall frambringar han ett särdeles civilt leende när han intervjuas och svarar på svenska. Det lät lite underligt för att komma från en norrmann i amerikansk uniform, men var i själva verket inte så märkvärdigt. Överste Balchen behärskar svenska språket ganska bra ända från sin ungdomstid, då han gick som elev vid sågverksskolan i Härnösand.

Nåja, den välkände flygöversten var var inte den ende stronge flygaren ombord, tvärtom..... Där fanns också välrenommerade krigspiloter som för någon tid givits en lugnare kommandering än den att göra bombraidar över fiendeland, plus en känd norsk aktris vid namn Stella Dybwad, som också gjort sig känd som norsk mästarinna i störtlopp och slalom.

Amerikanska skidnoviser fingo norska expertråd.

I väntan på flygstarten – det dröjde ett dygn innan gruppen kom iväg – hade man också mycket att bestyra. Med en betydande fond av sakkunskap till sitt förfogande hjälpte norrmännen de amerikanska skidlöpningsnoviserna att prova ut skidor och stavar i lagom längd, passande skidbindningar, skidskor, laddor och annat, som kunde vara nyttigt att ha med sig vid ankomsten till snöriket i norr. Amerikanerna, av vilka de flesta inte sett ett par skidor tidigare, togo med förtjusning emot alla goda råd som lämnades dem av deras hjälpsamma bundsförvanter och gladdes sig av allt att dömma storligen åt utsikten att få prova ett nytt fortskaffningsmedel, låt vara ett tusen gånger långsammare sådant än deras vanliga nu för tiden.

Så blev det natt igen och en ny dag med skapligt flygväder. Med lugn i sinnet gick den norska sjukvårdspersonalen ombord, nu skulle den helt få verka i fosterlandets tjänst och på samma gång i barmhärtighetens. Lugnt lyfte också de amerikanska flygplanen från det svenska fältet. Även dess personal var beredd att fylla sin plikt som så många gånger tidigare. Färden gick denna gång norröver, det var den lilla skillnaden. Förresten var den ändå kanske inte så liten.



Även den personliga utrustningen var vinterbonad. Sjukvårdspersonalen bar vita pälsar över de norska uniformerna.

Kontaktuppgifter:

Svensk Flyghistorisk Förening region Mälardalen (SFF-M)

Postadress: Hässlögatan 4, 721 31 Västerås

Mejl kansli: kansli@sffmalardalen.se

Hemsida: www.sffmalardalen.se