

## Om Fredrik Adilz och beredskapshöjningen i april 1940



Dåvarande löjtnanten Fredrik Adilz framför en FVM S 18 på Malmen i juni 1923. Han hade med denna maskin precis innan genomfört en flygning på hela 13 timmar. Hans vän Nils Söderberg skrev i Flyghistoriskt Månadsblad 9/1978: "Som värdig avslutning på S 18-eran flög Fredrik den 4 juni 1923 med start strax efter midnatt sträckan Malmen - Örnsköldsvik - Skövde - Jönköping - Eksjö - Askersund - Malmen, 1575 km på ca 13 timmar." Bilden kommer ur Flygvapenmuseums arkiv.

Lars Gyllenhaal tog igår upp Fredrik Adilz (1890-78) i ett läsvärt blogginlägg, detta med tanke på att det i dagarna är 75 år sedan tyskarna invaderade Danmark och Norge. Jag saxar följande:

*Det är lätt att bli nedstämd av den norska regeringens oförmåga att mobilisera trots mycket tydliga varningssignaler före den 9 april 1940, liksom av den svenska regeringens beslut att påbörja svensk mobilisering först den 11 april. Men varför har ingen - i alla fall på nätet - tagit upp vad major Fredrik Adilz gjorde den 7 april? Adilz var då ställföreträdande chef för Västmanlands flygflottilj (F 1) i Västerås. Han blev varse tecken på den tyska operationen och försökte därför få tag på flottiljchefen Axel Ljungdahl. När*

*detta inte lyckades så utfärdade han på eget bevåg order om beredskapshöjning. Det var ett mycket svårt beslut, men Adilz valde inte att, som vi så ofta gör i Sverige (särskilt numera), skjuta upp beslutet.*

*Med tanke på allvaret i beslutet borde han kanske ha avvaktat till dess att chefen hittats. Men efter några dygn stod det klart för alla att Fredrik Adilz hade fattat ett mycket passande beslut, som blev inledningen till flygvapnets största beredskapsinsats. Vad jag vet fick Adilz inget erkännande i dåtida press utan det skulle dröja decennier till dess att ett par flyghistoriska verk nämnde hans beslut - vilket delvis kan förklara varför Adilz är så bortglömd idag. Flygvapnet visade sin hållning genom att befordra Adilz, han blev några månader efter händelsen utnämnd till chef för F 21 (f.ö. förbandets första chef).*



Den flygplantyp som F 1 var utrustad med 1940 var Junkers Ju 86K, som hade den svenska beteckningen B 3.

Om skeendet dessa dagar i april 1940 finns det berättat i *Kungl Västmanlands Flygflottiljs historia 1929-1979*, detta i ett kapitel skrivet av Erik Norberg. På sidan 186 kan man läsa följande:

*Den 6 april diskuterades tyska företag mot norr i närvaro av överbefälhavaren Thörnell, försvarsstabschefen Rappe och överste Nordenskiöld. På kvällen samma dag fick spaningsgruppen ur F 1 order att spana mot området mellan Falsterbo - Möen - Arkona - Rönne - Sandhammaren. Det främsta spaningsmålet var en eventuell tysk transportflotta. Dagen därpå löpte den första invasionsstyrkan ut.*

*På kvällen den 7 april [idag för exakt 75 år sedan, min anm.] underrättades F 1 i ett krypterat meddelande att ett flertal transportfartyg var på väg norrut från hamnar i Nordtyskland. Flottiljchefen var oanträffbar i Stockholm, men i hans frånvaro gav ställföreträdaren major Adilz order om att beredskapshöjning skulle förberedas. Följande dag klockan 13.56 anlände från chefen för flygvapnet en telefonorder med innebörd att mobilisering skulle förberedas.*



Jag håller verkligen med Gyllenhaal om att dåvarande chefen för F 1 depå, Fredrik Adilz, idag verkar vara i stort sett helt bortglömd. Just det triggade mig att sätta igång med detta inlägg. Så vem var då denne flygofficer? Han hade från början efternamnet Gustafsson och kom ursprungligen från Barkeryd utanför Nässjö. Så här skrev Stig Kernell i en text om Adilz, vilken publicerades i ett ÖFS Meddelande 1996:

*Han var löjtnant på I 21 i Eksjö och 28 år gammal när han för första gången fick se ett flygplan på nära håll. Det var ett imponerande stort, tvåmotorigt tyskt bombplan, som hade startat från Heringsdorf, strax norr om Berlin, den 23 november 1918 och flugit direkt till Eksjö och landat på Ränneslätt. Ankomsten blev givetvis en rejäl sensation och massor av människor rusade till och svärmade runt det nästan tre ton tunga flygplanet med sina två motorer på vardera 260 hästkrafter.*

*Officerarna på stadens regementen, I 21 och K 4, var självklart på plats, men mest intresserade var ändå arméflygkollegorna Fogman och von Porat, Rodéhn och Segebaden, vilka kom farande från Malmslätt i bil. Efter några dagar kom också ett Albatros-flygplan från Malmslätt med officerarna af Uhr och Söderlindh ombord. De bjöd sina markbundna kollegor på rundturer över Eksjö med omnejd. En av dem var John Fredrik Adilz.*

*Ett år senare poserar han på ett fotografi som färdigutbildad flygförare framför det just nämnda flygplanet.*

*Flygbaronen Carl Cederströms flygcertifikat, det första i Sverige, utfärdades 1910. Nio år senare erhöll den då 29-årige Fredrik Adilz - som lärt sig flyga hos arméflygarna på Malmslätt - sitt certifikat med nummer 181. År 1926, då Sverige fick ett självständigt flygvapen, fanns 353 certifikat, nästan alla utfärdade för militärflygare.*

*Adilz var självskriven i det nybildade flygvapnet, där han blev kapten i juli 1926.*

*Han fick rykte om sig att vara en duktig och oförvägen förare som verkligen tyckte om att flyga. Under sina 27 år som aktiv pilot flög han drygt 37 olika flygplanstyper och skrev in*

*cirka 2000 timmar i flygdagböckerna.*

*Vid krigsslutet 1945 var det dags att skapa en statlig myndighet med uppgift att administrera och övervaka civilflyget. Fredrik Adilz erbjöds och accepterade en plats där som byråchef och lämnade därmed flygvapnet. Han blev sedan...kvar i Luftfartsverket till 1956, då han gick i pension.*



Adilz omkom efter att ha blivit påkörd utanför sin sommarstuga norr om Stockholm den 15 augusti 1978. Han var då 88 år gammal.

Nedan ser vi Fredrik Adilz framför Flygkompaniets SW 20 Albatros nummer 750 på Malmen, gissningsvis 1920. Det här tror jag är den bild som Kernell omtalar i sin text, för det var mycket riktigt just med nummer 750 som Paul af Uhr och F. Söderlindh landade med på Ränneslätt den 5 december 1919! Och det var mötet med dessa flygare - och detta flygplan - som fick Adilz byta karriär. Bild: Flygvapenmuseums Arkiv.

