



# 1940

## OCH BEREDSKAPEN

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG

**M**ajkrisen orsakas — som i vårt nr 1/1966 nämnts — av Nazi-tysklands med efterhand stigande skärpa framförda krav på transitering av sin krigsmateriel m m på svenska järnvägar, närmast till Narvik i norra Norge. Den tyska styrkan där under general *Dietl* ansätts hårt av brittiska och franska krafter. På grund av Sveriges avvisande av de tyska kraven inträffar en skärpning i vårt förhållande till Hitler ända därefter, att fara för omedelbara tyska anfall direkt utsågs i telegrafiska svenska högkvartersorder. Krisen föranleder vid alla våra försvarsgrenar högsta grad av beredskap. Majkrisens höjdpunkt — den 18 maj, när ett officiellt svenskt nekande svar avlämnas i Berlin — och dagarna närmast efteråt passerar dock utan tyska angrepp. Hitler har satt i gång andra och större krigshändelser längre i söder — *'der Feldzug im Westen'* mot Holland, Belgien, Frankrike m m. Trots sina hotelser och truppsammandragningar mot Sveriges västgräns försöker tyskarna dess bättre inte att med vapenmakt driva igenom sina krav på transitering. Läget förblir dock spänt och den svenska beredskapen mycket hög.

### KONSTANT KRIGSHOT

Genom hela Värkrisen 1940 får vi leva under ett så gott som konstant hot av ett tyskt anfall när som helst. Tidigare har skildrats hur upprepade rapporter till ÖB och statsledning om tyska förberedelser, främst från Norge-hållet, föranlett den ena beredskapsskärpning-

en efter den andra. Den revidering av Sveriges operativa försvarsplanering, som ständigt pågår, har i början av maj resulterat i nya högkvartersorder. För flygvapnet gäller då:

● Vid anfall från Norge-hållet skall flygeskadern — chef dåvarande flygstabschefen, översten *Bengt Nordenskiöld* — stödja 2:a svenska armékårens kraftsamling i nordvästra Dalsland och sydvästliga Värmland samt övervaka svenska västkusten och området närmast norska gränsen.

*FLYGVAPEN-NYTT kunde i sitt nr 1/1966 bl a konstatera — att från den 21 maj 1940 — dagen för det märkliga sammanträffandet vid svensk-norska gränsen nordväst om Storliens järnvägsstation mellan vår ÖB general *Thörnell* och tyske generalen *von Falkenhorst*, ÖB för de tyska styrkorna i Norge — en viss avspänning inträder i förhållandet Tyskland—Sverige. Det fastslås också, att läget likafullt förblir spänt ända till den 10 juni, dagen efter de stridande norska styrkornas kapitulation.*

*I detta avsnitt ges dels ett sammandrag av majkrisen, sådan som flygvapnet fick uppleva den, dels några drag om dess följder och viktiga åtgärder för vår försvarsgrens stärkande under tiden närmast efter den av akut krigsfara fyllda krisen.*

● Vid mot Skåne riktat anfall skall samma flygeskader medverka i 1:a armékårens försvar, med särskilt stöd åt kraftsamling vid Öresund. Den skall vidare övervaka havsområdena kring södra Sverige och de angränsande ländernas (Danmarks och Nordtysklands) kuster. Ett par flyggrupper ur F3, redan baserade i Skåne (en med S 6, en med J 11-plan), skall underställas armékårchefen vid eventuellt invasionsförsök.

Noteras bör här, att flygvapnets våren 1940 så ansträngda flygmateriel-läge inte anses medge att avdela flygvarken till arméns Jämtlandsgrupp eller till dess Övre Norrlandsgrupp. Beträffande bl a därför, att tyskarnas *'Weser-übung'* i Norge i maj 1940 drar sig allt längre norrut. Det centrala kravet på möjlighet till insättande av *allt* tillgängligt operativt flyg samlat, där det mest behövs, går dock före lokala behov.

### HÖGSTA BEREDSKAP

Den 18 maj, när (som ovan i förbigående omnämnts) det nekande svenska svaret på transiteringskraven avgivits i Berlin, kommer ÖB:s order om högsta svenska stridsberedskap. För flygeskadern m m anbefalles följande:

● tunga bombflyget — ca två B 3-divisioner F1 med huvuddelen på Västerås-Hasselö och en division på Stockholm-Bromma; fyra tim beredskap för bombföretag, stridsladdat med 50 eller 12 kg-bomber; övrig del av F1 sex tim beredskap.

LÄTTA BOMB- (ATTACK-) plan B 5 (Northrop 8A-1, licensbyggda av SAAB) ur F 4 på uppdrag över Frösön och Storsjön i Jämtland. Under 1941 tilldelades även F 6 denna flygplantyp. Fart ca 330 km/tim.



- lätt bombflyget — en B 4-division F 4 på Frösön (Jämtland) och en B 4-division F 6 på Karlsborg; en grupp ur F 4-divisionen två tim beredskap, övriga sex tim; samtliga med 50 eller 12-kg-bomber.

- jaktflyget — en J 9-grupp och en J 8-division F 8 på Stockholm-Barkarby, en J 9-division F 8 vid Trollhättan, en rote på vardera basen från dagning till solnedgång 30 min startberedskap för jaktflygning; övriga sex tim beredskap,

- fjärrspaningsflyget — 4/F3 på Ljungbyhed (3-4 B 3 och ett flygplan 'P 5', typ Handley Page), under dagen två tim startberedskap för spaningsuppdrag; divisionens återstod sex tim beredskap,

- basförbanden (fem basgrupper och en stationsavdelning) — klara att efter order betjäna mellanlandande flyggrupp senast en timme efteråt och division eller flottilj efter sex tim,

- eskaderstaben, flottiljstaber och flygförbandens markstyrkor — transportberedda 24 tim efter order.

- alla flygbaser — skärpt stridsberedskap för där befintligt flyg, basförsvaret (luft- och mark-) m m.

För till marinsamverkan avdelade förband gäller bl a:

- 1/F2 (torpedflygdivision med T 2-plan) ombaserar 19 maj från sin tidigare bas Lindarängen (Stockholms dåtida civila sjöflygplats) till en av flygförvaltningen färdigställd ny, militär sjöflygbas på Gälö, sydväst Dalarö i skärgården; rutinemässig avspänning därifrån

av norra och sydöstra Östersjön.

Spaningsresultaten den 18 och 19 maj blir negativa. Intet i görningen. Jaktflyget Trollhättan avvisar ett tyskt plan över Bohusläns skärgård och verkställer i tryggande syfte patrullering över ett ur tysk synpunkt kanske lockande invasionsmål — hamnstaden Göteborg.

Den 19 maj inträffar vid 4/F3 den i nr 1/1966 i korthet omnämnda episod, som resulterar i B 3-nödländning för motorfel på ett tyskt militärt flygfält, på West-Dievenow på ön Wollin, ca 60 km nordnordost om Stettin. Planet får behövlig teknisk hjälp och dess besättning ett gästfritt bemötande. Man blir inte dess mindre mer än glad när hemfärd omsider kan anträdas — den 29 maj.

### BEGYNNANDE AVSPÄNNING

Vid månadsskiftet maj-juni 1940, efter Dunkerque-dramat vid Engelska kanalen den 29 maj-4 juni, och ännu mer efter den 9 juni, när Norges armégeneral Ruge kapitulerar för tysk övermakt, börjar en mera markant avspänning i den svenska beredskapen, främst vid en del arméförband. Det blir dock ingalunda någon hel avspänning. Överraskande vändningar i fråga om de krigförandes utspel är alltså möjliga.

Efter den 30 juni — sedan alla strider i Norge sedan ett par veckor upphört — går svenska regeringen med på de tys-

ka, fortsatta transiteringskraven, "i fredens intresse". Kort förut, den 29 juni samt efteråt, fram till den 12 juli, kan svenska högkvarteret utge närmare bestämmelser för dels transitering genom Sverige av tysk krigsmateriel m m, dels "permittentresor" fram och åter på svenska tåg för tysk, till Norge förlagd, militär personal. Det säger sig självt att de ovan angivna eftergifterna för Hitler-tysklands krav 1940 föranleder stark kritik och bristande tilltro till svensk motståndsvilja. I Norge skapar de en hätsk stämning mot Sverige, som något minskas vid krigsslutet och först nu — tjugofem år efter den aktuella tiden — synes vara på väg att försvinna.

### ETT NEJ = KRIG

Enligt en av UD år 1945 i Stockholm utgiven vitbok om "Sveriges förhållande till Danmark och Norge under krigsåren" skulle ett fortsatt nekande svenskt svar på de tyska kraven ha medfört "tyska åtgärder mot Sverige, vilka med all sannolikhet varit liktydiga med krig". År 1943, då Sveriges styrka och förmåga att motstå tyska maktspråk hunnit ökas högst avsevärt och dessutom de tyska motgångarna på krigsfronterna börjat hopa sig, blir det dess bättre möjligt för Sverige att ensidigt säga upp sina "avtal" med Tyskland av 1940.

Sedan i slutet av maj vissa nya ÖB-bestämmelser utfärdats om "Beredskapsgraderna I-III", avsedda att möjliggöra en snabb beredskapsanpassning efter lägets växlingar, och den lägsta



Italienskybyggda Caproni Ca 313 (B och S 16) anskaffades i över ett 80-tal 1940—41 i stället för uteblivna beställningar från USA, Frankrike, Holland och Tyskland. Planet tillfördes F 3, F 7 och F 11. Typen kasserades 1945. Maxfart 440 km/tim.

En beredskapsrote J 20 — italienskybyggda Reggiane Re 2000 Falco I:o. Denna flygplanstyp fyllde i slutet av 1941 och under 1942 efter förmåga flygplanbehovet vid nyuppsatta F 10. J 20 toppfart låg på ca 500 km/tim. ▶

graden därav anbefallts, kan ÖB dagen efteråt — från den 23 maj beordra en viss minskning i svensk strategisk flygspaning, i sydost, söder och väster. Den 10—11 juni följer högkvarterets fl order om en del andra beredskapsminskningar. Bland annat kan då anordnas en samövning i västra Östersjön mellan flygeskadern och kustflottan. Ett 20-tal flygplan B 3, ett P 5 och ett Tp 3-plan (tvamotorigt "De Havilland Dragonfly"-stabsplan) deltar. Man övar spaning mot sjöstyrka och anfall mot fartyg i sjöstrid. Vid samma tid ombaseras fjärrspaningsflygets svaga och provisoriska 4/F3 från Skåne till sin dåtida fredsbas Malmen i Östergötland. Förbandet skall utökas från en till två grupper B 3.

### TYSKT LUFTNEDERLAG

Vårt flygvapens fortsatta, tämligen höga beredskap pågår genom hela sommaren in på hösten, fram till den 1 oktober 1940. Då har tyskarna nödgats notera sitt första avgörande nederlag i det andra världskriget, i sitt försök till nedkämpning av britternas Royal Air Force, ett oundgängligt, nödvändigt villkor för deras planerade invasion på Albions öar. R A F:s Fighter Command — det brittiska jaktflyget — har i augusti—september 1940 framgångsrikt avvisat tre numerärt mångdubbelt överlägsna tyska luftflottors luftoffensiv och hemfört en lysande seger i krigshistoriens hittills största och betydelsefullaste serie av luftslag — "The Battle of Britain". Den planerade och

förberedda tyska invasionen i Storbritannien, deras operation "Seelöwe", måste inställas.

Hitler fullföljer i stället sina hösten 1940 mognade planer på ett annat äventyr — operation "Barbarossa", och ombaserar under hösten 1940 och vintern stora delar av sin krigsmakt, inte minst dess flyg, österut. År 1941 vid midsommartid rullar det Hitlerska anfallet på "förbundsbrodern" Sovjetunionen igång. Det vågspelet får i sinom tid återverkningar på vår flygberedskap m m. Till dem återkommer vi i ett kommande nummer. Låt oss nu se på ett och annat av det, som sig efter Vårkrisen 1940 "i Sverige tilldragit haver".

### VÅRKRISENS FOLIDER

Den av latent krigshot präglade tid, som vi upplever våren 1940, medför en mängd mycket långtgående, krävande och kostsamma följdverkningar. De avsluter sig både till vad statsmakterna redan 1936 beslutat och vad de senare i februari 1940, på hösten 1940, våren 1941 och efteråt finner sig nödsakade att reglera riksdagsvägen. Också dessa beslut följda av nya beslut om stärkande av vårt försvar. De mest framträdande ligger på organisationens och flygmaterielens områden.

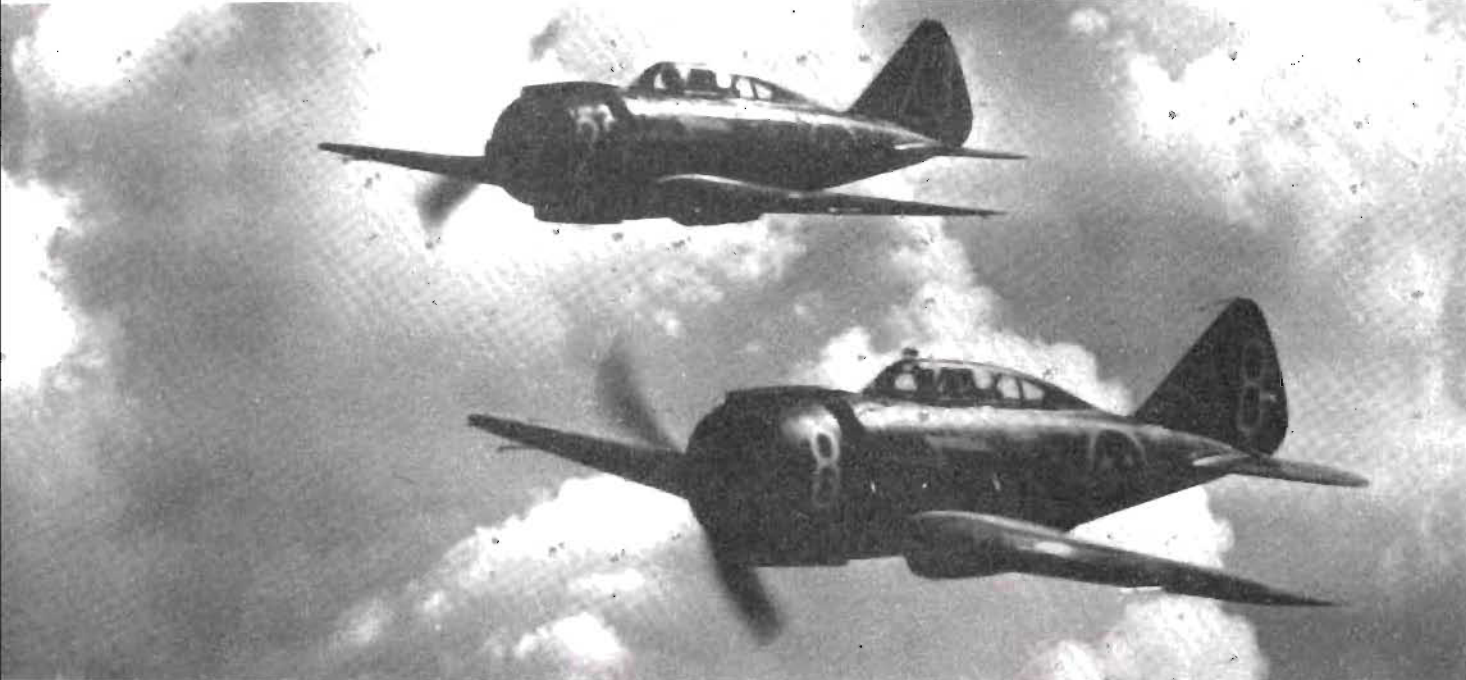
På organisationsområdet märks närmast åtgärder i anslutning till 1936 års redan av den riksdagen själv vid antagandet som otillräckligt i fråga om flyg betecknade försvarsbeslut. Här gäller det främst att snabbare än vad som 1936

avsetts forcera den fortsatta uppbyggnaden av 1936—1938 påbörjade flygflottiljer. Man måste också påskynda uppsättningen av först 1939—1940 igångsatta. Dessutom har tillkommit uppgiften att nyskapa de vid 1940 års vårriksdag i februari beslutade två nya jaktflottiljerna och två nya spaningsdivisionerna. Från den 1 juli 1940 skall man ha satt igång med dessa. De är F 9, F 10, 4/F 3, och 4/F 2. Slutligen gäller det att utforma och utverka fastställelse av organisation, materiel, anslag, personalstater, baser m m för det större och starkare flygvapen, om minst 13 flygflottiljer m m, som skisserats i ÖB:s 13 april-direktiv 1940 (se nr 1/1966, sid 12). Detta blir den 8 augusti 1940 kompletterat med ett V P M till försvarsministern om fortsatt konsolidering och utbyggnad av flygvapnet. Här gäller det att förmå statsmakterna att handla snabbare än vanligt, att frångå den s k nådiga tågordningen och fatta beslut av stor räckvidd redan hösten 1940.

### MATERIELBRISTER

På materielnsida gäller det att snabbast möjligt råda bot för de stora brister på krigsdugliga moderna flygplan, flygmotorer, utrustning m m, vilka uppkommit till följd av mangärig anslagsjuggighet, exportstopp för i europeiska länder beställd flygmateriel och amerikanskt "embargo" på Sveriges i USA beställda och betalade, till över 300 moderna krigsflygplan uppgående, väntade leveranser. Även innefattande ungefär lika





många moderna flygmotorer till plan, som man beräknat bygga i Sverige, utrustning och reservdelar m m. Det gäller också att snarast skapa ersättning för de också i USA inköpta och kontrakterade tillverkningslicenserna m m för tillverkning här av flygplan och motorer samt de övriga underlagen för den svenska flygindustri, vilken beräknats möjliggöra uppsättandet av 1936—1940 beslutade och planerade flygförband. Ett ÖB-PM den 8 augusti till statens industrikommission anger riktlinjerna.

Man står alltså inför den stora frågan, hur Sverige med egna medel skall få igång en tillräckligt stor och leveransduglig egen flygindustri, av behövlig konstruktions- och produktionskapacitet. Resultatet — fullföljandet av 1939 års avtal om successiv 50 proc ökning och senare, efter långa förhandlingar och riksdagsbeslut den 19 december 1940 två nya, s k ramavtal mellan staten-flygförvaltningen och flygindustri- en SAAB, resp Nohab Flygmotorfabriker AB om nya stora utökningar — blir grunderna för den kommande utvecklingen. Staten förbinder sig att enligt en 6-årig plan från den svenska flygindustri köpa produktion motsvarande över 1.300 krigsflygplan och nära 350 skolflygplan. Dessa siffror kan jämföras med i 1936 års försvarsbeslut bestämda ca 260 krigsflygplan och 80 skolflygplan. Av de i ramavtalen 1940 upptagna flygplanantalen skulle årligen ca en sjättedel ersättas genom nybeställningar. Decemberbeslutet 1940 av-

ser också att efter de sex åren ånyo förlänga avtalet med den svenska industrien och ensamrätt för denna att sälja flygplan och flygmotorer m m till flygvapnet, reellt sett.

### ITALIEN EN NODUTVAG

Nämnda långsiktiga ramavtal med deras "rullande" materielsättningsprogram och den tids-, kostnads-, personal- och arbetskrävande proceduren hos industri-företagen själva, för den svenska flygindustriens utökande och förbättrande, kan dock inte trolla fram behövliga nya flygplan och motorer omgående. Andra utvägar måste också försökas. Till följd härav skapas den helsvenska J 22:an, 1940-talets i flygförvaltningens egen regi framtagna, av Bo Lundberg konstruerade och vid en nyinrättad, egen flygverkstad producerade, för tiden goda och högklassiga jaktplan. I stället för USA nödgas man vidare att som enda återstående utländska utväg anlita Italien som "snabbleverantör" av flygmateriel.

Typerna J 11 (Fiat CR-42), J 20 (Regiane Re 2000 Falco I:o) och I6 (Caproni Ca 313) från de italienska fabrikererna ger så småningom en del möjligheter att i nedan nämnd ordning fylla de brännande flygplanbehoven vid F9, F3, F 10 och vid 1941—42 nytilkommande F 11. Att den i det rådande nödläget köpta italienska flygmaterielen tyvärr snart nog visar sig högst bristfällig och förlustbringande är känt. Detta behöver därför inte utvecklas närmare här. Ett par trots importspärrarna av flygförvalt-

ningen lyckligt gjorda flygmotorköp från Frankrike (tyskt krigsbyte) och Italien skapar möjlighet att ge "C-typen" av en del hos SAAB nykonstruerade och nybyggda enmotorsplan typ 17 (B 17, S 17) behövlig kraft i nosen.

### VAD 1940 LARDE

1940 års kriser har kanske mest av alla försvarsberedskapstidens många kriser blottat vårt dåtida flygvapens, av förhållanden utanför detsamma vållade svagheter och brister. De belyser också värdet av att äga ett flyg, som det oaktat inger respekt. Man finner också den tiden på vägar, som till slut skall leda till ett starkare flyg. Ett starkare flyg än det 1940 befintliga hade emellertid då stärkt våra statsmaktens strävanden och förmåga att motstå Hitler-väldets krav. Ingen kan säga, att ett sådant starkare svenskt flyg kunnat garantera hundra procentig framgång i en kraftmätning. Man torde dock kunna utgå från, att det skulle förstätt att bita ifrån sig med samma mod och segervilja, som 1940 präglade det brittiska flygets och folkets till en början skenbart utsiktslösa, men snart nog segerrika kamp för liv, frihet och oberoende. ■

RÄTTELSE: I föregående nr av FV-nytt (1/66) insmög sig tyvärr ett trycktekniskt fel på sid 15, upptill i högra spalten. Där stod att läsa om 'ett tyskt/svenskt sammankopplat (detta ord dessutom utan citationstecken) stabståg...' — Det reella förhållandet var emellertid något annorlunda. Det var nämligen två tåg — ett tyskt och ett svenskt — som uppställdes vid gränsen, men på var sin sida därom och med ett tjugotal meter emellan! (Red:s anm.)