



1942

OCH BEREDSKAPEN

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG

Enligt i försvarsordningen av 1936 uppdragna riktlinjer skulle man till en början — liksom enligt den 1925 fastställda — placera många av de första beställningarna utomlands. 1937—1939 hade i överensstämmelse härmed för svenska förhållanden stora order placerats i Tyskland, Frankrike, USA och Holland. Krigsutbrottet 1939 medförde till en början vissa nya materielbeställningar i U S A. Krigshändelserna 1939 och särskilt de på våren 1940, när våra närmaste grannländer blev krigsskådeplatser, "gav" emellertid — som i tidigare nummer nämnts — länge totalt stopp för alla utländska flygmaterielleveranser till vårt då ännu långt ifrån färdiguppsatta flygvapen.

KATASTROFALT LÄGE

Det amerikanska beslaget 1940 på våra där beställda, till stor del betalda flygplan, flygmotorer, utrustning av olika slag, tillverkningslicenser m m gjorde läget mer än kritiskt. Hur skulle det nu gå med uppsättningen av 1936 beslutade, ännu icke påbörjade eller ofärdiga flottiljer — och de som beslutats 1940—1941? Det inte minst 1942 och länge därefter kännbara amerikanska embargoet gällde inte mindre än ca 300 flygplan och ungefär lika många flygmotorer — närmast 60 resterande jaktplan J 9 (avsedda för F9), 144 jaktplan J 10 (Vultee P-48 Vanguard, avsedda för F10 plus ytterligare en jaktflottilj), 88 lätta bomb- (attack-) plan B 6 (avsedda för två bombflottiljer), dessutom 244 jakt-

och bombplanmotorer typ Twin Wasp och 35 skolplanmotorer typ Wright Whirlwind samt betydande mängder reservdelar och utrustning av olika slag. Allt beställt licensunderlag m m för planerad tillverkning hemma hos oss av de nyssnämnda flygplan- och motortyperna kvarhölls hos Onkel Sam. Situationen var milt sagt ljusblå, om inte rent ut — katastrofal.

■ År 1942 har den svenska flygindustrin — trots många leveransförseningar i följd av olika svårigheter — nått så långt, att dess första svenska provflygplan P 7 (L-10) — senare känt som S 17 och B 17 från SAAB, med SFA-byggda, 980 hkr My XXIV-motorn m fl — börjat införas vid F2, F3, F4 och F7. De gamla spaningsplanen S 5 (Heinkel) och S 6 (Fokker) står därmed in-

för sitt ersättande. Den likaså föråldrade bomb- (attack-) plantypen B 4 (Hawker) vid F4 och F6 har ersatts av hos SAAB licensbyggda B 5 (Northrop). Olycksföljda Caproni B 16 vid F7 står inför snarligt ersättande — också med svenska B 17 från SAAB. Här kan konstateras en omsvängning av tron på "tungt" bombflyg för svensk del. Vår från åren 1940—41 skickligt framtagna svenska S I W C 3-motor (på först 1.100, till slut 1.200 hk) kommer dock först senare fram till leveransskedet. Ett tvåmotorigt provflygplan från SAAB — P 8 (L-18) senare seriebyggt som S 18 och B 18, med olika motorer och uppgifter — är under arbete.

TEKNISK BRAGD

Som en viktig följd av 1940 års USA-embargo på våra där köpta Pratt & Whitney Twin Wasp-flygmotorer framstår den tekniska och industriella bragd som Nohab Flygmotorfabriker AB — 1941 efter Volvo-köp ombildat till Svenska Flygmotor AB — utför, när detta utan licens, materialbeskrivningar, originalritningar o d, och med endast ett par i Sverige befintliga motorer av typen som förebild, lyckas skapa en svensk förbättrad upplaga därav. Denna blir 1942—46 kraftkälla i en rad nya svenska flygplantyper, tillverkade vid flygförvaltningens centrala flygverkstäder i Stockholm (nyinrättad för J 22-produktionen) och Arboga (vissa avslutningsarbeten) samt hos nya utökade SAAB.

FLYGVAPEN-NYTT gav i nr 3/1966 en summarisk redogörelse för 1941 års två späningsmättade kriser — Vår krisen i mars och den farofyllda Sommarkrisen från midsommar — och för därunder vidtagna beredskapsåtgärder vid flygvapnet m m. Den efterföljande avspänningen fram till slutet av september 1941 refererades i korthet. I dag läser vi här nedan om beredskapsåtgärder och flygvapenutveckling fram till januarikrisen 1942.

I texten förekommer också en summarisk notis om den viktiga, radikalt utökade och stärkta, nya 1942 års flygvapenordning och om en del av bakgrunden till dess genomförande.



HELSVENSKA jaktplanet J 22, på sin tid "världens snabbaste i förhållande till motoreffekten". Toppfart ca 570 km/tim. — Ovan J 22:ans konstruktör, dåvarande flygingenjören vid FV, sedermera generaldirektören för Flygtekniska försöksanstalten, BO LUNDBERG.



■ Flygets män i Sverige har dock inte tappat modet. De måste snabbt och med vad som finns i landet skapa ersättning för det förlorade. En import från Italien blir blott och bart en nödutväg för att åtminstone få något. På ledande håll blir de viktigaste följderna tillkomsten i december 1940 av de två första *ramavtalen* mellan staten-flygförvaltningen på den ena sidan och den svenska flygindustrin — SAAB och Nohab Flygmotorfabriker AB (senare ombildat och kallat "Flygmotor") — på den andra — om utökning av fabrikernas resurser och leverans årligen av flygplan och motorer motsvarande en årsproduktion av 220 enmotoriga krigsflygplan, en kvantitet som på anfordran skall kunna höjas till 350 plan årligen. För att täcka den akuta bristen på jaktplan har man ungefär samtidigt (1941) förverkligat planen på projektering och startat tillverkning av ett helsvenskt jaktplan i flygförvaltningens regi — Bo Lundberg ritade och beräknade J 22 — i bortåt 200 ex.

FLOTTILJERNA VÄXER

Samtidigt med arbetena på flygmaterielområdet fortgår på personalområdet en parallell utveckling för att öka personaltillgång och utbildningsresurser. Bland dubblas antalet "reservflygskolor". Av nedan införda uppgifter framgår bl.a. hur flottiljerna växer under perioden och med dem kraven på att förse utökade äldre och tillkomna nya förband med personal av alla slag, flygande och markpersonal, utrustning, baser m.m. Vi konstaterar:

- F2 vid Hägernäs kan från april 1941 fram till 1942 börja uppsätta sin 1940 beslutade fjärde division, med tolv st enmotoriga spaningsplan typ S 12 (Heinkel He 114) på flottörer. Beställda åtta reservplan levereras inte.
- F3 på Malmén har sedan december 1940 börjat erhålla flygvapnets sorgebarn, tvåmotoriga spaningsplan typ S 16, italienska Caproni Ca 313, som senare överförs till nyuppsatta F11.
- F4 på Frösön i Jämtland får till slutet av 1941 mottaga hel uppsättning och F6 på Karlsborg början till en sådan av i Sverige, hos SAAB i Linköping på 1937 köpt amerikansk licens bygg-

J 11, JAKTPLAN vid F9 år 1941 — som år 1940 nödköptes från Italien tillsammans med S 16 (Caproni Ca 313). Planet anskaffades till den nyupprättade Göta flygflottilj i 62 exemplar. Den italienska ursprungsbe-teckningen var Fiat CR-42. Toppfart ca 440 km/tim.



da, lätta bomb- (attack-) plan typ B 5 (Northrop 8-A 1).

- F7 på Sätenäs i Västergötland förses till slutet av 1941 med i Italien byggda tvåmotoriga bomb- (attack-) plan typ B 16, av ungefär samma typ och beskaffenhet som till F3 levererade snarlika spaningsplan från Italien. Den senare "ombevapningen" med svenskbyggda B 17 har berörts ovan.
- F8 invid Stockholm blir i slutet på 1940 och under 1941 flygvapnets enda fulltaliga jaktflottilj, äntligen utrustad med ett 60-tal då moderna jaktplan typ J 9 (USA-byggda Seversky-Republic EP-1). Flertalet har hemförts 1940 med båt till finska Petsamo vid Ishavet, och sedan med äventyrliga lastbilstransporter körts landvägen genom finska Lappland till Haparanda. Också under 1942 har förbandet samma jaktplantyp.
- F9, ny jaktflottilj vid Göteborg, räknar i slutet på 1941 hel styrka, ett 60-tal i Italien köpta J 11 (Fiat CR-42). Ända till 1943 förblir J 11:an F9:s snart sagt enda melodi.
- F10, blivande jaktflottilj, i Skåne, äger från oktober 1941 en rote — säger och skriver en rote — med två av den i Italien kontrakterade uppsättningen jaktplan J 20 (Reggiane Re 2000 Falco I). I övrigt får flottiljen försöka draga sig fram med ett antal från F9 ärvda, 1941 och 1942 ännu mera föråldrade J 8 (Gloster

Gladiator. Antalet italienska J 20-plan stiger 1942 sakta till ett 50-tal.

- **F11**, den 19 december 1940 riksdagsbeslutad fjärrspaningsflottilj vid Nyköping, börjar uppsättningen fr o m den 1 juli 1941. Förbandet får först som ett provisorium övertaga 4:e divisionen F3, med dess för fotospaning m m modifierade tvåmotorsplan B 3 (Junkers Ju 86). Tre plan av den svaga, italienska typen S 16 (Caproni Ca 313) mönstras i december 1941. Först i april 1943 har F11 fullt antal, 72 sådana, i nödens stund 1940 inköpta italienska plan för fjärrspaning ut över oss omgivande hav m m.
- **F12**, ny lätt bomb- (attack-) flottilj, med Kalmar som hemort, beslutas av riksdagen den 1 mars 1941. Den skall börja sin nyuppsättning fr o m den 1 juli 1942, men förbereds självfaller 1941. Förbandet skall erhålla flygplan typ B 17, en vid SAAB under trycket av 1939—40 års krigshändelser och beredskap konstruerad och byggd, ny svensk typ lätt bomb- (attack-) plan. Till följd av ovan nämnda svenska flygindustriella svårigheter levereras dock inga B 17-plan till F12 förrän i mars-april 1943. F12 blir jaktflottilj 1948.
- **F13**, flygvapnets fjärde jaktflottilj, förläggning invid Norrköping, beslutas i princip i juli 1941 av riksdagen. Man märker här som ifråga om de två tidigare jaktflottiljerna F9 och F10 klart det kritiska lägets nära våra gränser inverkan. Redan den 18 januari har flygvapenchef och ÖB hemställt om beslut. En del norrländska intressen söker emellertid påverka regeringen till förmån för endera Umeå eller Söderhamn. Förberedelserna för F13 tillkomst skall skyndsamt fortsättas, heter det. Definitivt riksdagsbeslut om flottiljen i dess helhet fattas dock först den 26 juni 1942, det flygvapenhistoriskt sett märkliga datum, när 1942 års försvarsplan i sin helhet fastställs av riksdagen (jfr nedan).
- **F21** vid Luleå, liksom förutnämnda F12 beslutad den 1 mars 1941 vid vårriksdagen, skall vara flygbasorganisation i Övre Norrland. Förbandet — benämnt Norrbottens flygbaskår — börjar tillkomma den 1 juli 1941. De förut i förbigående nämnda norrländska intressena påverkar i detta fall med viss framgång uppkomst och platsval. Långt senare — från den 1 oktober 1963 — blir F21 flygflottilj.

FORTSATT UTÖKNING

Under 1941 fortsätter 1939—40 års hårda kamp för flygvapnets stärkande och

utbyggnad till en krigsfaktor att räkna med. Bl a märks på denna arbetsfront 1941—1942 följande:

- den 11 februari 1941 insänder CFV en av ÖB för regeringens räkning begärd, till 8-augusti-förslaget 1940 dirikt anslutande, ingående kostnadsberäkning för uppsättande under femårsperioden 1942—47 av ett till fjorton flygflottiljer m m utökat flygvapen. 1942 anmäls att ytterligare ökning av flottiljantal m m är ofrånkomliga.
- den 20 juni 1941 tillsätter regeringen 1941 års försvarsutredning för sammanställning av de dittills inkomna förslagen till försvarsmaktens stärkande m m och för åstadkommande av underlag till riksdagsbeslut 1942. Det svåra uppdraget löses snabbt — på rekordkort tid — väl och förtjänstfullt. Resultatet — ett förslag om 4 flygskvadrar (E 1—E 4), 16 flygflottiljer (med möjlighet till en 17:e), tyngdpunkt på jaktflyg, ny, vidgad flygmateriel- och flygindustriplan, överlag stärkta flygflottiljer och utbildningsorgan, 5 flygbasområden och en ny central flygverkstad, insprängd i berg (CVA) — är hedrande och har statsmakternas stöd. Flygvapnets förkämpe och representant bland de sakkunniga, dåvarande översten "Sefsen" Silfverberg, är en man att minnas och hedra.
- Riksdagsbeslut — i huvudsak lika med det av utredningen föreslagna — följer den 26 juni 1942, med ikraftträdande fr o m den 1 juli samma år.

BEREDSKAP 1941—1942

Oaktat de direkta farhågorna för tyska anfall mot Sverige inemot september 1941 syntes avtaga till följd av de avsevärda tyska sommarframgångarna i Barbarossa-företaget österut, råder vid den tiden en fortsatt spänning. Hitler och hans närstående är förgrymmade på en bl a i västsvensk press förekommande anti-tysk propaganda. Tyskland begär också upprepade gånger att på svenska järnvägar få transportera ytterligare en av sina arméfördelningar ("divisioner") från Norge via Sverige till Finland. Sveriges regering söker dämpa den nämnda tidningspropagandan men kan ej helt förhindra den. Den begärda transiteringen av ytterligare en tysk armédivision vägras. Från den 1 augusti 1941 ges emellertid ett förnyat svenskt tillstånd till tyska trupp- och materieltransporter sjöledes till Finland, med utnyttjande av svenska territorialvatten nära våra kuster. Vilket inte anses strida mot internationell rätt och fastslagna svenska neutralitetsregler.



EN ROTE spaningsplan, SAAB-byggda S 17 B, från F3 — med en Mercury XXIV-motor på 980 hk från Trollhättan. Toppfart ca 400 km/tim. ● Th spaningsplanet S 17 BS, som efter hand ersatte de äldre S 5-planen vid F2. Toppfart ca 380 km/tim.

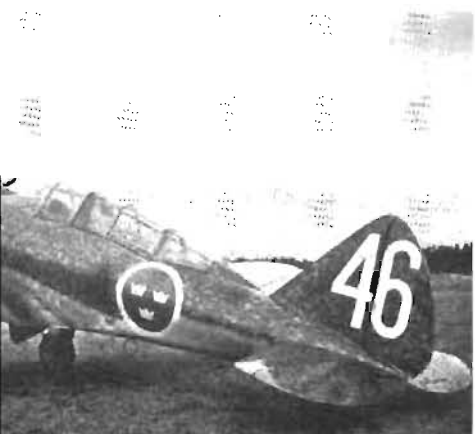


foto: fritiof hallström



SAAB-tillverkade — på amerikansk licens — skolflygplan "typ 2", Sk 14 (Northrop NA-16 4M), i tjänst vid F5. Toppfart ca 260 km/tim. ● Th J 9:a (Seversky-Republic EP-1) uppställd på F8. Toppfart ca 470 km/tim.





■ Den 1 september 1941 — då regeringen funnit utrikesläget lugnare och krigsläget i luften också lättat något — utfärdas den i nr 3/1966 summariskt omnämnda högkvartersorder, varigenom flygvapnets beredskap för neutralitetsvakt minskas till allenast en jaktrote vid vardera av de tre jaktflottiljerna i två tim beredskap, en flygdivision vid varje flottiljdepå i 24 tim beredskap samt hela flygvapnet i 48 tim beredskap. Den 4 september 1941 är den härigenom anbefallda återgången till lättad beredskap genomförd i allt väsentligt.

■ Från den 15 oktober 1941 — och enligt den 27—30 september utsända högkvartersorder — ges flygvapnets beredskap under återstoden av hösten och under förvintern 1941—1942 en liknande reducerad gestaltning, som de hösten 1939 och hösten 1940 anbefallda. Den anges närmare längre ned. Vidare upphävs — p g a det sommaren 1941 ändrade krigsläget i öster — vissa från hösten 1940 och våren 1941 kvarstående order för flygvapnets operationsplanläggning. De har bl a omfattat vissa bestämmelser om förberedelser för svensk flygbasering på finskt område. Någon sådan blir alltså inte aktuell längre. De vid midsommaren 1941 organiserade och grupperade tre flygbasförbanden — två på Gotland och ett på Barkarby — indras omedelbart och vissa reduceringar av marinsamverkansflyget sker. Beredskapen fram till januari 1942 har därefter följande utseende:

NEUTRALITETSVAKT:

- tre jaktrotar i två tim startberedskap (från en tim före gryningens början till två tim före skymningens slut), varav:
 - en F8-rote J 9 på Barkarby, en F9-rote J 11 på Säve (Göteborg), och en F10-rote J 8 på Bulltofta (Malmö).
- åtta divisioner i 24 tim stridsberedskap, varav: en ur F1 om ca tolv bomb- (attack-) plan B 3 (Junkers) — Västerås-Hässlö,
 - en ur F7 — med om möjligt tolv bombplan B 16 (Caproni) — Såtenäs,
 - en ur F4 om ca tolv bombplan B 5 (Saab-byggda Northrop) — Östersund-Frösön,
 - en ur F6 om ca tolv bombplan B 5 (d:o) — Karlsborg,
 - en ur F8 om ca tio jaktplan J 9 — Stockholm-Barkarby,
 - en ur F9 om ca tio jaktplan J 11 — Göteborg-Säve,
 - en ur F10 om ca tio jaktplan J 8 — Malmö-Bulltofta, och
 - en ur F11 (nyuppsatt) om ca tolv fjärrspaningsplan av typ S 16 (Caproni och B 3 — Nyköping-Skavsta.

- hela flygvapnet i 48 tim stridsberedskap — med samtliga på dess i maj 1941 senast fastställda mobiliseringsplan upptagna krigsförband (flyg-, bas- och depåer m m) s:a ca 240 krigsflygplan. Inräknat på översyner od varande plan kan antalet efter ytterligare tid beräknas stiga till ca 320 krigsflygplan.

SAMVERKANDE FLYG:

- under chefer ur armén en arméspaningsgrupp om tre S 6- och ett S 14 (Fieseler Storch-) plan vid Övre Norrlandsgruppen i Boden samt ett detacherat S 14-plan efter rekvisition av chefen för II arméfördelningen, berett hos F4 på Frösön.
- under chefer ur marinen hos chefen för kustflottan en torpedflyggrupp ur F2 om fyra T 2-plan — Gälö (SW Dalarö), en spaningsflyggrupp ur F2 om fem S 5- och S 12-plan vid Hårsfjärden; samt tidvis på kryssaren "Gotland", tidvis i land två S 9-plan; hos marindistriktschefer två reducerade spaningsflyggrupper ur F2, om vardera två S 5-plan, den ena gruppen i Karlskrona, den andra vid Hindås; (Nösjön), ca 30 km ost Göteborg.

■ Partiell ombasering till Norrland — betingad av möjligheterna till ev tyska operationer mot eller från Nordfinland — skall enligt order förberedas, dels på Luleå-Kallaxheden (F21), dels på Boden- och Kalix- (Ned. Kalix)-fälten, allt 24 tim efter order och innebärande bl a snöröjning.

■ Från den 15 oktober 1941 gäller nu A-organisation (den mindre omfattande beredskapsformen). På ny order skall B-organisation (d v s fullständig krigsorganisation) kunna intagas, om och när läget det kräver. Till omkring den 15 januari 1942 råder dock lugn, utan behov av beredskapsförstärkning. Och vid årsskiftet 1941—1942 räknar vårt flygvapen ca 1000 man flygande personal (varav nära 570 flygförare), samt i allt en personal av något över 6200 personer. Antalet påräkneliga krigsflygplan och dessas typer har omnämnts ovan. ■

I ett kommande nummer av FLYGVAPEN-NYTT skall inflyta en skildring av 1942 års på den tiden till synes mycket prekära kriser — Januari krisen kring norska handelsfartyg i Göteborgs hamn och Februari krisen — orsakad av då inkomna, av allt att döma trovärdiga uppgifter om ett redan förberett stort tyskt angrepp på Sverige.