

Flygvapnet och försvarsberedskapen 1938

Avsnitt I

FLYGVAPENNYTT återgav i nr 2/1963 det tredje och sista avsnittet av den sammanfattande återblick på flygvapnet under beredskapstiden, som ingår i den samlade försvarsberedskaps-historiken av överstelöjtnant NILS KINDBERG.

Vi börjar här en ny artikelföljd, som också är baserad på historiken och avhandlar vissa ur flygvapensynpunkt intressanta, farofyllda eller vanskliga lägen m m. De är i huvudsak hämtade ur avsnitten om beredskapstidens många "kriser" och har där så fordrats, kompletterats med detaljer som står att läsa i vissa av historikens specialredogörelser och akter från berörd tid.

En kris, där krigsutbrott i Europa hängde på ett ytterst tunt hår, var den s k Münchenkrisen eller september-krisen 1938, som bl a för flygvapnets del ännu ter sig som en mer än bekymmersam tid för denna vår då långt ifrån färdiguppbyggda försvarsgren.

DET VÄRLDSPOLITISKA LÄGET

Åren efter 1919 präglades det världspolitiska läget i hög grad av det i första världskriget besegrade Tysklands strävanden att söka återvinna sin förlorade maktställning. Det var särskilt på två punkter, som många tyskars ansträngningar inriktade sig, den första - att snarast bryta de fjättrar, som den 28 juni 1919 pålagts i försvarshänseende genom freden i Versailles, den andra - att söka återvinna eller på annat sätt skapa ersättning för genom krigsutgången förlorade tyska landområden och kolonier. Redan på ett tidigt stadium - 1921 - sände man ut sina trevare och underhandlare till Ryssland, i avsikt att förbereda militärt flygplanbygge och låta utbilda militär flygpersonal där. I Tyskland självt var ju allt militärt flyg förbjudet genom 1919 års Versailles-fred. Flygmateriel m m från världskrigets slutskede, som man lyckats dölja i Tyskland, smugglades i hemlighet över till den i Ryssland upprättade tyska flygskolan vid Lipetzk, omkr 320 km syd-sydöst om Moskva.

Sedan Hitler och nazist-partiet den 30 januari 1933 tagit makten i Tyskland krossades fjättarna från Versailles i rask följd. Rätten att hålla en krigsmakt inledde. 1935 följde rätt till tysk allmän värnplikt och rätt att genom återupprättande av "Luftwaffe" ånyo skapa ett tyskt flygvapen. Detta mål förklarades öppet vara att trygga det tyska rikets återupprättande till minst det omfång, detta haft före det första världskrigets slut.

Den 12 mars 1935 ägde en parad rum i Berlin, vari tunga tyska bombplan deltog - ett öppet demonstrerande av att Tyskland brutit mot Versailles-fredens förbud mot luftstridskrafter. Två dagar senare följde ett officiellt dekret om Luftwaffes återupprättande och efter ytterligare två dagar - den 16 mars 1935 - lägen om tysk allmän värnplikt. Tysklands växande militära kraft animerade på hösten 1935 Italiens diktator Mussolini till erövringskriget i Etiopien, vars slutförande till italiensk seger dock skulle kräva ännu en tid.

I mars 1936 verkställdes tysk remilitarisering av Rhenlandet. På sommaren samma år - den 17 juli - började det av general Franco startade inbördeskriget i Spanien, som den 19 maj 1939 slutade med regeringsnederlag. Kriget i Spanien har betecknats som "generalrepetitionen till det andra världskriget", när flera stormakter där fick tillfälle att pröva nya strategiska och taktiska metoder ävensom ny, för dåtiden högmodern krigsmateriel, allt med rika erfarenheter såsom följd.

I tjänst på regeringssidan fann man sålunda bl a många ryssar med rysstillverkade nya jaktplan, bombplan och stridsvagnar m m. Francosidans operationer stöddes av tyska och italienska enheter, bl a en manstark med talrika jakt-, bomb- och spaningsplan försedd tysk flygkår, kallad "Legion Condor" (chef flyggeneral Wilberg, känd här från ett studiebesök 1924 vid vårt arméflyg), samt några italienska jakt- och bombflygförband m m.

Fr o m 1937 kunde man börja räkna med stor-



Marinsamverkansflyget 1938 bestod till stor del av flygplan typ S 5 A (byggda vid Svenska Aero, Lidingön, och CVV, Västerås, på Heinkellicens). Motor BJ VI A och F 415-450 hk. Här bl a ett par sådana plan förtöjda vid slip i Västerås. S 5 A:s topphastighet har uppgivits till omkr 170 km/tim.



En del av "slagkraften" i 1938 års flyg utgjordes av lätta bombplan typ B 4 och B 4 A (Hawker Hart). De förra hade brittiska Bristol Pegasus (BP)-motorer om 590 hk, de senare den något starkare NOHAB-byggda Mercury VII (My VII). Planets praktiska toppfart var omkr 225 km/tim.

maktsblocket Tyskland-Italien-Japan som ett faktum. Ett lösligare block, bestående av Frankrike och det brittiska riket var skönjbart, under det att Nordamerikas förenta stater i det längsta tycktes vilja avvakta utvecklingen.

Med år 1938 blev den nu allt tydligare framträdande tyska stråvan att "revidera" även Versailles-fredens territoriella gränser uppenbar och av klart aggressiv, ödesmättad karaktär. Den 11-14 mars införlivades Österrike med Tyskland, efter en av det återuppståndna tyska Luftwaffe tryggad, tysk inmarsch av armétrupper m m till Wien. Den nya tyska "lydstaten" tvangs fort att genom ett utåt skenbart frivilligt "Anschluss" ansluta sig till sin storebror i norr, genom att förklara sig utgöra ett område "Ostmark" i det tyska nästriket. Österrike hade med andra ord då upphört att existera som stat t v.

I september 1938 inträffade den ytterst farofyllda sk München-krisen. Löpsedelsrubriken "Skräll i München" lever helt visst ännu i minnesgoda svenskars hågkomst. Denna kris hade som förspel de i Tjeckoslovakiet boende sudettyskarnas av Hitler på alla sätt stödda försök att löslita sig från den sedan 1919 rådande tjeckiska överhögheten. Sudettyskarna önskade en förening med Tyskland. Den tjeckiska regeringens vägran den 28 september 1938 att tillmötesgå dessa krav var då ytterst nära att leda till ett tyskt militärt angrepp på det avsevärt svagare Tjeckoslovakiet.

Till följd av de västliga stormakternas påtryckningar i fridsbevarande syfte, vartill även Italien anslöt sig, uppsköt Hitler - mer eller mindre motvilligt - den förberedda tys-



Om det gällt allvar 1938 hade besättningarna i de svenska arméspaningsplanen typ S 6 (Fokker CVE) och dessas bakre beväpning tett sig ungefär så här. Planen hade 415-450 hk BJ VII-motor (A eller F) och gjorde omkr 200 km/tim.

*

1938 övningsflög man på Ljungbyhed bl a med skolflygplantypen Sk 12 (Focke Wulf 44 J Stieglitz). Motor: 145 hk Siemens Sh 14 A. Ett manöverdugligt plan med många goda egenskaper.



ka militäraktionen mot tjeckerna. Han inbjöd de franska, brittiska och italienska regeringarna till en konferens den 29 september i München. Efter kort förhandling där godtogs samma dag Mussolinis förslag - att för fredens bevarande - de sudettyska områdena skulle in- förlivas med Tyskland. Storbritanniens premiärminister Chamberlain flög hem till London med det ryktbara dokumentet om "fred i vår tid" i portföljen. Faran för storkrig var över - men blott tillvidare.

Österrikes "Anschluss" i mars 1938 och München- krisen i september samma år föranledde båda direkta åtgärder för den svenska försvarsbe- redskapens stärkande, de flesta i samband med Münchenkrisen. Det blev forcerade åtgärder för revidering av vår krigsplanläggning, andra så- dana för tryggad uppställning av flygmateriel, fyllande av brister i personal-, materiel- och flygbasehänseenden, för vilket det krävdes öka- de anslag, vidare övningar på andra platser än



Vårt jaktflyg 1938 var allt som allt två divi- sioner J 8 (Gloster Gladiator) med 615 hk No- hab Mercury VI S2-motor. Planets praktiska toppfart var omkr 325 km/tim. Här ses några J 8 och flygande personal i utrustning av dåtidens modell.

fredsbaserna samt ny beredskaps- och krigs- organisation m m. Flottiljernas övningsdivi- sioner gjordes beredda till omedelbar krigs- mässig verksamhet.

VÅRT FLYGVAPENS UPPSÄTTNINGSLÄGE I SEPTEMBER 1938

När det världspolitiska läget skärptes på ett högst oroande sätt under 1938, befann sig det jämlikt 1936 års försvarsordning fr o m den 1 juli 1936 under förstärkning och reorgani- sation varande flygvapnet blott i början på sitt andra uppsättningsår enligt den nya, långt utdragna, sjuåriga uppsättningsplanen. Till uppsättningsperiodens slut - 1943 - ha- de bestämts en sammanlagd styrka av sju flyg- flottiljer, en central flygskola och två cen- trala flygverkstäder m m. Av flygflottiljerna

skulle två utgöras av tunga (egentligen medel- tunga) bombflottiljer. Benämningen "attackflot- tilj" hade då ännu inte vunnit burskap. Ytter- ligare två skulle vara lätta bombflottiljer, en arméflygflottilj (spaningsflottilj), en marinflygflottilj (blandad) och en enda jakt- flottilj.

På hösten 1938 var endast F 1 (tung bomb), F 4 (lätt d:o), F 3 (armésamverkande) och F 2 (marinsamverkande) samt de tre centrala ut- bildnings- och verkstadsenheter F 5, CVM och CVV påbörjade i viss utsträckning. De fy- ra flygflottiljerna av hösten 1938 - liksom 1939 - räknade i intet fall mer än högst om- kring två flygdivisioner var, i stället för avsedda tre.

Jaktflottiljen F 8 skulle enligt 1936 års riksdagsbeslut - i avvaktan på färdigställan- det av flygfält och etablissemang vid Barkar- by utanför Stockholm - inte börja uppsättas förrän i oktober 1938. En början till flottil- jen existerade dock, före nämnda tidpunkt an- sluten till F 1 i Västerås. På sommaren 1938 hade detta jaktflygs övningsdivision bedri- vit skjutövningar från tillfällig bas i Skå- ne. När läget inemot hösten 1938 tillspetsa- des verkställdes ombasering till det då ännu inte fullt färdiga Barkarby.

Ifråga om personal - såväl flygande som mark- personal - rådde stora brister över hela lin- jen. Detta berodde främst på, att jämlikt för- svarsordningen anslag till personalstater m m utföll först efterhand. Genom inkallelser av reservpersonal till s k tjänstgöringsmånader kunde en viss ersättning för en del av perso- nalbristerna skapas.

Tillgången på krigsflygplan - som i juli 1937 nått upp till omkring ett 80-tal för krigs-

Tungt svenskt bombflyg av 1938 års modell. Två divisioner B 3 (tyskbyggda Junkers Ju 86 K) från F 1 tillfälligt uppställda på Malmen. Planet licensbyggdes senare i Sverige hos SAAB i Trollhättan.



mässiga uppdrag påräkneliga, då huvudsakligen spaningsplan - fanns i september 1938 i allt omkring 120 tillgängliga. Däri ingick då något under 30-talet "tungsa" bombplan (B 3), ett 20-tal "lätta" bombplan (B 4), omkring 25 jaktplan (J 8) samt inte fullt 50-talet spaningsplan (S 5, S 6 och S 9). Vi hade alltså en bra bit kvar på vägen till de i 1936 års försvarsordning beslutade omkring 260 krigsflygplan, som skulle finnas fr o m år 1943!

Ifråga om eldvapen, ammunition, flygbomber och annan utrustning förelåg också betydande brister, beroende på knappa anslag, hindrad import och inhemska leveranssvårigheter m m.

(Forts. i nästa nummer av FLYGVAPENNYTT)