

Jagarköp i krig 75 år



Symposium

fredagen den 13 november 2015



Jagarköp i krig 75 år
Symposium fredagen den
13 november 2015

Flottans Män
Sjöhistoriska museet

Denna skrift har getts ut med stöd av

Patriotiska Sällskapet
Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm
Drottning Viktorias Örlogshem

Sammanställning: Olle Melin
Grafisk formgivning: Dag Åshage
Bildbearbetning: Sten Munck af Rosenschöld

Tryckeri: Blockforum i Stockholm

Denna skrift ges ut som bilaga till tidskriften Flottans Män

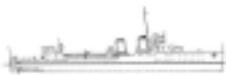
Innehåll

Välkomsthälsning <i>Av Johan Forslund</i>	7
Svensk försvarspolitik och militär beredskap 1880-1940 <i>Av Kent Zetterberg</i>	10
Italienjagarna. Förhandlingsskede- marinkommissionens arbete <i>Av Lars Salomonsson</i>	22
Rustning av fartygen <i>Av Thomas Engevall</i>	30
Hemresan Italien - Färöarna <i>Av Johan Forslund</i>	38
Färöincidenten samt resan Färöarna - Kirkwall - Göteborg <i>Av Gustaf von Hofsten</i>	45
Italienjagarna och materielen <i>Av Lars Salomonsson</i>	62
Omfallen <i>Av Örjan Sterner</i>	69
Slutsatser <i>Av Thomas Engevall</i>	76
Italienjagarna. Sammanfattning <i>Av Johan Forslund</i>	82



SJÖHISTORISKA

ITALIENJAGARNA



HMS Puke



HMS Romulus



HMS Psilander



HMS Remus

Inbjudan

För 75 år sedan, mitt under brinnande krig i Europa, genomförde Sverige ett köp av fyra jagare, torpedbåtar och annan krigsmateriel från Italien. Att transportera hem jagarna och den övriga materielen visade sig bli mycket strapatsrikt och dramatiskt.

Flottans Män med stöd av Sjöhistoriska museet håller ett symposium om detta och för att belysa erfarenheter och konsekvenser av att vänta till sista stund med att se om sitt hus inför orostider. Efter seminariet följer en högtidsmiddag på museet.

Symposiet är kostnadsfritt. Högtidsmiddagen som börjar 17.30 kostar 550 kr. (inkluderar transport från museet till Stockholm C kl 21.00)

Anmälan om deltagande i seminariet och högtidsmiddagen görs till Flottan Män senast 2015-10-15.

Flottans män: Tel. 08-678 09 08 (tisdagar), 070- 774 31 83, e-post: riksförbundet@flottansman.se och till högtidsmiddagen genom att sätta in 550 kr på Pg: 588 19-4.

PROGRAM

Fredagen den 13 november 2015 kl 14.00–17.30 Sjöhistoriska museet.

Välkomsthälsning

Kmd Johan Forslund

Svensk försvarspolitik och militär beredskap 1880-1940

Prof.em Kent Zetterberg

Förhandlingsskede- marinkommissionens arbete

Fljam Lars Salomonsson

Rustning av fartygen

Kam Thomas Engevall

Hemresan Italien – Färöarna

Kmd Johan Forslund

Paus med film Jagarepoken

Färöincidenten samt resan Färöarna-Göteborg

Kmd I Gustaf von Hofsten

Fartygen och materielen

Fljam Lars Salomonsson

Omfällen

Kmd Örjan Sterner

Slutsatser

Kam Thomas Engevall

Sammanfattning, avslutning

Kmd Johan Forslund

Jagarköpssymposium

Av Johan Forslund



Fartygen efter hemkomsten vid kaj vid Nya varvet, Göteborg, 10 juli 1940.

Välkomna till Flottans Mäns symposium "Italienjagarna- ett vapenköp i krig", som vi håller tillsammans med Sjöhistoriska museet. Vart tredje år högtidlighåller eller uppmärksammar Flottans Män en marin händelse av stor betydelse och i år har vi valt att redovisa och diskutera inköpet av fyra jagare från Italien för 75 år sedan.

Syftet med symposiet är flerfaldigt. Först kommer vi att redovisa bakgrunden till beslutet att köpa fartygen från Italien, förberedelsearbetet, anskaffningen och hemfärden från Italien. Den redovisningen syftar till att ge en tydlig bild tidsmässigt och geografiskt av hela händelseförloppet från hösten 1939 till sommaren 1940, då förbandet kom till Göteborg. Vi gör redovisningen kronologiskt och lyfter fram händelser av särskild vikt. Hemresan blev ju lite mer dramatisk, än vad som förväntats!

En central del i händelseförloppet är naturligtvis färöincidenten, där kommandörkapten Hagman kritiserades för sitt agerande. Vi vill, bland

annat genom att diskutera några ”omfall”, visa, att kommandörkapten Hageman handlade helt rätt och genom sitt agerande i hög grad bidrog till, att fartygen kunde föras till Sverige och så småningom tjänstgöra i den svenska neutralitetsvakten, vilket ju var syftet med hela operationen. Det var det andra syftet.

Det tredje syftet är att diskutera, hur Sverige kunde hamna i en situation som framtvångar ett så stort vapenköp från ett främmande land under brinnande krig. Försvarsbesluten efter första världskriget har ju präglats av en alltför optimistisk uppfattning hos våra politiska herrar om den 1000-åriga freden. Vid försvarsbeslutet 1925 tycktes riksdagen vara övertygad om, att det aldrig mer skulle bli krig i världen och tron på att Nationernas Förbund (NF) skulle vara en garant för detta var stor. Resultatet blev också därefter. Drygt tre år före utbrottet av andra världskriget, 1936, fattades ett försvarsbeslut, som enligt min uppfattning inte tog tillräcklig hänsyn till de signaler, som kom oss till del om utvecklingen i omvärlden. Beslutet byggde på en tioårig uppbyggnadsplan, som inte på långa vägar var genomförd vid krigsutbrottet. Vi vill därmed uppmärksamma nödvändigheten av att rätt tolka signalerna om en omvärldsutveckling, som inte är positiv och därefter fatta beslut om en hållbar långsiktig försvarsplanering, som håller vår beredskap på en sådan nivå, att vi inte tvingas till anskaffningar av det här slaget.

Agendan för symposiet ser ut så här. Vi börjar med att redovisa bakgrunden, omvärldsläget och tillståndet i krigsmakten vid utbrottet av andra världskriget och de ställningstaganden, som låg till grund för anskaffningsbeslutet.

En kommission tillsattes hösten 1939 och i det avsnittet redovisar vi dess arbete fram till kontraktsskrivning i januari 1940. Nästa del handlar om nedresan till Italien och utrustning av fartygen och förberedelsearbetet i La Spezia.

I mitten på april 1940 startar hemresan med förbandet och den redovisas med tyngdpunkt på de dramatiska dygnen vid Färöarna och i norra Skottland i juni/juli samma år. Efter jagarnas hemkomst till Göteborg kommer vi att visa, vad Sverige fick för pengarna och vilket mervärde de anskaffade fartygen gav till flottan i neutralitetsvakten.

Omfallen redovisas och diskuteras för att visa, att det enda möjliga ställningstagandet var kommandörkapten Hagmans. Han följde visserligen inte varken Marinchefens eller sina egna taktiska föreskrifter, när han tvingades fatta sitt svåra beslut. Men trots att han därmed i någon mening

”bröt mot givna order”, anser vi, att han handlade helt korrekt och att den kritik, han utsattes för var oberättigad.

Avslutningsvis redovisar vi ett antal slutsatser och sammanfattar seminariet med vår uppfattning om hela operationen.

Ett symposium av det är slaget har ju, som tidigare sagts, flera syften, men kan också ses som ett inlägg i försvarsdebatten, där vi alltid framhåller behovet av en stark flotta för att hävda vår territoriella integritet, hålla sjövägarna öppna och säkra vår importsjöfart. Med förhoppning om att vi ska få några intressanta, informativa och kanske tankeväckande timmar tillsammans, hälsar jag er alla välkomna till Flottans Mäns symposium ”Jagarköp i krig – 75 år”.

PROGRAM

Fredagen den 13 november 2015 kl 14.00–17.30 Sjöhistoriska museet.

<i>Kap 1 Välkomsthälsning</i>	<i>Kmd Johan Forslund</i>
<i>Kap 2 Svensk försvarspolitik och militär beredskap 1880-1940</i>	<i>Prof.em Kent Zetterberg</i>
<i>Kap 3 Förhandlingsskede- marinkommissionens arbete</i>	<i>Fljam Lars Salomonsson</i>
<i>Kap 4 Rustning av fartygen</i>	<i>Kam Thomas Engevall</i>
<i>Kap 6 Hemresan Italien – Färöarna</i>	<i>Kmd Johan Forslund</i>
<i>Paus med film Jagarepoken</i>	
<i>Kap 7 Färöincidenten samt resan Färöarna-Göteborg</i>	<i>Kmd I Gustaf von Hofsten</i>
<i>Kap 8 Fartygen och materielen</i>	<i>Fljam Lars Salomonsson</i>
<i>Kap 9 Omfallen</i>	<i>Kmd Örjan Sterner</i>
<i>Kap 10 Slutsatser</i>	<i>Kam Thomas Engevall</i>
<i>Kap 11 Sammanfattning, avslutning</i>	<i>Kmd Johan Forslund</i>

Johan Forslund är pensionerad kommandör och förbundsordförande i Flottans Män sedan 2008. Under sin aktiva tjänst tjänstgjorde han till sjöss på ytattäckförband och i marin- stab, försvarsstab och milostab i planerings- operativa- och logistikbefattningar. Under en lång följd av år var han reseattaché i Malaysia och den aktiva tjänsten avslutades med tre år i försvarsdepartementet.

Svensk försvarspolitik och militär beredskap 1800 - 1940

Av Kent Zetterberg

Svensk balanspolitik i långa tider – och” erbjudanden” från stormakterna

Sverige har ofta varit föremål för stormakternas allianspolitik och intressen i Östersjöområdet. Några sådana perioder i svensk historia skall här nämnas. En var Krimkriget 1853-56, då Oscar I planerade för ett krigsdeltagande på västmakternas sida mot Ryssland i syfte att återta Åland/Finland. Kriget tog dock snabbt slut och dessutom fann västmakterna Storbritannien och Frankrike, att den svenska militära förmågan var oväntat ringa. (Sverige bedömdes därför främst kunna stå för underhåll och depåförband). Ett annat tillfälle kom under det första världskriget, då Tyskland 1914-15 till kung Gustav V erbjöd Sverige samma option för ett krigsdeltagande. Nationen var dock splittrad i synen på de krigförande och det tyska anbudet rann ut i sanden. Ett nytt tillfälle kom under mellankrigstiden genom planerna på en militär samverkan med Finland under Nationernas Förbunds beskydd (NF:s sanktionspolitik) mot ett angripande Sovjetunionen. Här var tanken att västmakterna skulle stödja Sverige och Finland mot ett aggressivt Sovjetunionen. Hitler och Stalin gjorde dock slut på dessa planer.

Den svenska alliansfria politiken och militära strategin har således knappast följt en rak linje sedan 1814, utan har hela tiden anpassats i förhållande till det europeiska rummet och de aktuella maktpolitiska konstellationerna.

Efter Napoleonkrigens slut 1814-15 inleddes den långa freden för Sverige. Den långa fredsepoken gjorde, att satsningarna på armén och flottan efterhand gick ned till en låg nivå. Inom sjöförsvaret diskuterades tidvis om, ”den stora flottan” (linjeflottan) skulle dras in, men resultatet blev, att den reducerades och kompletterades med ett kustförsvar (skärgårdsartilleri, från 1902 kustartilleriet).

Sverige deltog i *fredsbevarande operationer* vid det dansk-tyska kriget 1848-51 och den svensk- norska förenade flottan uppträdde till Danmarks skydd liksom under det dansk-tyska kriget 1863-64. (Sea power projection). Sverige var nära att dras in i Krimkriget 1853-56 på Storbritanniens och Frankrikes sida mot Ryssland (mål att vinna Finland åter), men planerna skrinlades.

Vid den sista ståndsriksdagen 1865 blev det en omfattande debatt på riddarhuset om det framtida försvaret. Meningarna bröts mot varandra. En huvudfråga gällde sjöförsvarets ordnande. Sjöministern, greve Baltzar von Platen d y, försvarade regeringens förslag om att satsa på ett skärgårdsartilleri (av kritikerna kallade "*ett artilleriregemente med flytande lavetter*"¹), vilket väckte ont blod hos förespråkare för flottan. Sjömanskapet hos skärgårdsartilleriets officerare sattes i fråga och flera talare gick så långt, att man fruktade att kommenderade infanteriofficerare skulle få leda anfall med kanonbåtar i öppen sjö. Men linjeflottan överlevde trots allt.. Den svensk-norska unionen 1814-1905 ledde inte till något omfattande militärt samarbete, även om vissa samövningar förekom och hotbilden från Ryssland uppfattades som gemensam vid sekelskiftet 1900.

Från 1880-talet ökade statsinkomsterna och nu byggdes en pansarbåtsflotta ut liksom torpedfartyg, vilket gjorde att Sverige hade ett relativt gott sjöförsvaret vid unionskrisen 1905 och under första världskriget 1914-18. Flottan bestod nu av artillerifartyg, torpedfartyg, ubåtar, och minfartyg.

Armén och flottan förstärktes i etapper med genombrottet i 1901 års härordning med allmän värnplikt. En för svenska förhållanden betydande upprustning ägde rum under epoken 1880- 1918.² Det var den enda större upprustningsperioden efter 1815, vilket gjorde att flottan hade fått få nya fartyg under epoken 1920- 1939.

1901 beslutade riksdagen om allmän värnplikt med en *värnpliktsarmé*, nya specialtrupper och en avskrivning av indelningsverket. Under det första världskriget 1914-18 byggdes armén ut till tolv fördelningar och flottan fick en upprustning, bl.a. genom tunga ytfartyg, kallade Sverige-skeppen (*Sverige, Drottning Victoria, Gustav V*). De bildade länge stommen i kustflottan. Kustförsvaret byggdes dessutom ut, särskilt kring Stockholm, Karlskrona och på västkusten.

¹ Adels prot 1865 s 69, hr JF Lilliehöök

² Om denna se K Zetterberg,

Militärer och politiker, De svenska försvarsberedningarna 1911-14, Sthlm 1986.



Pansarskeppet Drottning Victoria.

1925 års försvarsbeslut var ett klart nedrustningsbeslut. Nu reducerades armén till fyra svaga fördelningar, men ett självständigt flygvapen tillkom. Marinen räknade två kustartilleriregementen, kustflottan och lokalstyrkor. Antalet nybyggen till flottan blev få under perioden 1920- 1939. Man fick främst leva på det tidigare arvet, även om det tillkom nya ubåtar och torpedfartyg i mindre skala.



1936 kom ett nytt försvarsbeslut med en tioårig upprustningsplan. Vikten av den stora svenska försvarsindustrin visade sig nu och bl.a. kunde de svenska varven börja producera moderna krigsfartyg av alla typer, men föga hanns med före 1940. Bofors, Volvo, Ericson m.fl. industrier stod för stora delar av arméns behov och en svensk flygin-
dustri byggdes upp (SAAB). Stora svagheter kvar-

Försvarsminister Per Edvin Sköld.

stod dock länge vad gällde pansarvapnet, tungt artilleri och stridsflyget (jakt, attack, bomb, spaning).

Under det andra världskriget skedde sedan en stor upprustning av försvaret, men arméns organisation bestod i stort. (Försvarsbeslutet 1942). Från 1943 fick upprustningen ett större genomslag i försvarsgrenarna. Nya truppslag var signaltrupperna, pansartrupperna, luftvärnet och hemvärnet. Flygvapnet kom att räkna 16 flottiljer med tonvikt på bomb- och jaktförband. Marinen utökades nu kraftigt, både i fråga om det fasta kustförsvaret och rörliga enheter, främst inom kustflottan.

1936 års försvarsbeslut med begynnande upprustning

Från mitten av 1930-talet ökade spänningen i Europa med Hitlertysklands och Sovjetunionens maktillväxt. Sverige sökte nu lägga om sin säkerhetspolitik och stärka sitt försvar. Riksdagen fattade 1936 ett försvarsbeslut, som innebar en tioårig upprustningsplan av den svenska krigsmakten från en låg utgångsnivå. Värnpliktsutbildningens längd förlängdes nu med 30 dagar, men kategoriklyvningen (endast en del av årsklassen utbildades) bibehölls. Stormmolnen hopades över Europa och händelseutvecklingen gick snabbt fram till krigsutbrottet. 1938 fick försvaret 140 miljoner i extra anslag (årsanslaget låg på 148 mkr), vilket för svenska förhållanden var mycket. Våren 1939 enades riksdagen om att införa "beredskapsövningar" i värnpliktslagen och från den 3 september 1939 rådde förstärkt försvarsberedskap. Vid 1941 års riksdag förlängdes liksom 1914, grundutbildningens längd till 12 månader och kategoriklyvningen avskaffades, efter att ha gällt sedan 1926

Sverige lyckades bevara sin fred och självständighet under det andra världskriget genom sin alliansfria politik, som skyddades av det beväpnade neutralitetsförsvaret. Försvaret var i krigets början 1939 ganska svagt, dock troligen det starkaste i Norden,

ÖB general O.G.Thörnell.





MTB 4.

men kom genom en kraftfull upprustning att förbättras avsevärt till krigsslutet 1945. Sverige hamnade i ett extremt utsatt strategiskt läge under det andra världskriget, som påminner om Napoleonkrigen. Den politiska neutraliteten naggades i kanten genom först det starka trycket från Tyskland 1940-42, sedan genom trycket från de allierade åren 1943-45. Trots allt lyckades Sverige bevara sin fred, självständighet och neutralitet mellan de krigförande.

Att de nordiska länderna hamnade i en så utsatt situation under det andra världskriget, jämfört med världskriget 1914-18, berodde främst på, att västmakterna och Sovjetunionen inte i tid gick samman för att stoppa Hitlertysklands aggression. I stället ingick Hitler och Stalin en pakt den 22 augusti 1939 i Moskva, som ledde till krigsutbrottet. Närvaron av två totalitära diktaturer i Östersjöområdet, vilka nu var de främsta lantmilitära makterna i Europa, gjorde sedan läget mycket svårt för de nordiska och baltiska staterna. Alliansen mellan Hitler och Stalin blev förödande för Norden och de baltiska folken och kom att medföra, att de nordiska länderna hamnade i olika krigförande läger, med Sverige som en neutral bufertstat. Detta fick sedan följdverkningar för säkerhetspolitiken i Norden i årtionden.



Statsminister Per Albin Hansson.

"Ett efter våra förhållanden starkt försvar" .

Av största vikt för Sveriges politik under andra världskriget blev det militära försvarets förmåga. Det var eftersatt, när kriget började 1939 och Sverige tvingades genomföra en lång beredskap vid gränserna och en forcerad militär upprustning under de följande åren. Stor politisk enighet rådde nu om detta. Först vid krigsslutet 1944-45 började det svenska försvaret te sig någorlunda modernt i förhållande till

omvärlden. Det lärde politikerna en läxa och beredskapen från det andra världskriget fortsatte i realiteten under det kalla kriget, då Sverige fortsatte att satsa på *"ett efter våra förhållanden starkt försvar"*

Under 1938-39 diskuterades flottans ersättningsbyggnad flitigt i debatt och politik. I oktober 1939 gjorde folkpartiet en framstöt i riksdagen om att snabbt bygga lättare fartyg i stället för nya pansarskepp ("Thörnellskeppen"), som skulle ta längre tid. Försvarsminister Sköld sade nej med hänvisning till "till stämningarna hos flottans män", men riksdagen föreslog nya minsvepare och jagare och tog dessa anslag från pansarbåtarna. Marinchefen föreslog nu byggen av 22 minsvepare, 4 jagare och även ubåtar. 1940 års riksdag godtog i stort detta och byggandet av tunga fartyg sköts på framtiden (de återkom senare i femårsplanen 1942).

Från mitten av december 1939 hade Sverige en samlings-regering. Den varade genom de långa krigsåren och upplöstes först på sommaren 1945. Huvudfrågan under krigsåren 1939-42 kom främst att gälla förhållandet till det segrande Tyskland, där Sverige tvingades till politiska och militära eftergifter, men aldrig gav upp sin självständighet. Därefter vände kriget och Sverige kunde återgå till ett balansläge och under de sista krigsåren på motsvarande sätt gynna de allierade, främst västmakterna, i sin politik. Det var ingen heroisk politik Sverige förde, men en klok och realistisk småstatspolitik, som räddade den egna freden och var till stor nytta för de nordiska grannländerna, även om dessa hamnade på olika sidor under det fortsatta kriget. (Humanitär hjälp och mottagande av flyktingar, diplomatiskt bistånd, krigsmateriel till Finland 1939-40, utbildning av norsk och dansk trupp i Sverige 1943-45 m.m.).

Den svenska upprustningen får full fart 1940

På svensk sida var man under vinterkriget hela tiden beredd på det värsta. UD och regeringen fruktade, att Sverige förr eller senare skulle dras in i kriget, då detta nu hade nått Norden.

Den militära beredskapen drogs på i stor skala, främst i Övre Norrland och den militära upprustningen sköt nu på allvar fart, både i fråga om anslag, materiel och utbildning. Ett stort bekymmer var efterutbildningen av stora delar av årsklasserna 1926 till 1939, där delar av årsklassen aldrig hade fått någon militär utbildning till följd av nedrustningsbeslutet 1925. Utgångsläget var dystert och alla insåg, att det skulle ta flera år, innan det svenska försvaret skulle nå en modern nivå och vara välövat. Bristerna var mest påtagliga inom flygvapnet och pansarvapnet, medan infanteriets fältförband, flottan och kustförsvaret i genomsnitt höll en bättre nivå. Generellt kan man säga, att den svenska arméns kärna av moderna fältförband var liten, ("*A small but good army,*" kallade Churchill den) och att det nu gällde att snabbt bygga ut den både kvantitativt och kvalitativt.

Sverige mobiliserar hela sin krigsmakt april- juni 1940

Sverige mobiliserade nästan hela sin krigsmakt i april och maj 1940. Det var det största militära pådraget under 1900-talet från svensk sida. Inte mindre än tre armékåror organiserades för att försvara landet främst i söder, väster och norr. Marinen och flygvapnet krigsorganiserades och övervakade rikets gränser. En lång och tröttande beredskapstjänst började för många förband. Försvarskostnaderna sköt snabbt i höjden och uppgick tidvis till halva statsbudgeten. Enigheten om detta var nu total i regering, riksdag och hos det svenska folket.

I flottan hade Göteborgseskadern intagit stor luftvärnsberedskap den 8 april. Eskadern bestod av ett äldre pansarskepp, två jagare, tre ubåtar, minsvepare och kanonbåtar. Jagarna *Wrangel* och *Wachtmeister* patrullerade i de yttre farvattnen och följde de tyska fartygen på nordgående i Kattegatt mot Norge. Kanonader från dueller ute på havet mellan brittiska, norska och tyska fartyg hördes längs västkusten upp mot gränsen och rapporterades av TT och pressen. Luftbevakning fanns längs kusten i Skåne, men längs riksgränsen från Bohuslän till norra Dalarna fanns ingen bevakning på marken.

Den bästa militära beredskapen den 9 april 1940 fanns på Gotland, d.v.s. den del av landet, där hotet inte var akut. Här fanns mobiliserade



Jagarna *Wrangel* och *Wachtmeister*.

förband ur armén och kustartilleriet på plats sedan vinterkriget. Dessa skulle hemförlovas från den 12 april, men fick nu kontraorder.³

Vintern 1939-40 hade varit hård och svår packis fanns längs ostkusten ned mot Skåne. För att nå öppet vatten behövde kustflottan i Stockholm och på Hårsfjärden isbrytarhjälp. Ishinder stoppade helt de elva torpedflygplanen på F 2, som låg infrusna vid Lindarängen på Norra Djurgården i Stockholm. Flottans Karlskronaavdelning kämpade med isen, medan den lilla Malmöavdelningen med kanon- och vedettbåtar kunde operera i isfritt vatten i Öresund och följa dramat, då Köpenhamn ockuperades av tyska styrkor och väldiga tyska sjötransporter stävade norrut mot Norge dagarna före den 9 april.⁴

Alarmism från Berlin och Oslo - kommer ett tyskt anfall ?

Under tiden 20 april-juni 1940 var regeringen och Utrikesdepartementet (UD) intensivt i elden i förhandlingar om tyska transiteringskrav under

³ K R Böhme i *Sveriges militära beredskap 1939-45*, s 165.

⁴ *Ibidem* s 165 f.

Norgefältåget. Den 20 april mottog UD en PM från den svenske ministern Arvid Richert i Berlin, enligt vilken fältmarskalken Hermann Göring hade gett Sverige goda råd. Göring ansåg nu, att det gällde för Sverige att deklarerera, att man skulle försvara sina gränser även mot engelsmännen uppe i norr (järnmalmen) och att Tyskland inte hade någon tanke att anfälla Sverige, om så skedde. Göring tillät sig även en bedömning av Sveriges försvarskraft: Han sade sig uppskatta och respektera det svenska försvaret, med undantag dock för vårt flygvapen, som han ansåg högst otillräckligt. Detsamma kunde nedkämpas inom ett par dagar av en stormakt. Huvudsaken var, tillade han, att vi vilja försvara oss även mot engelsmännen.

Den 24 april meddelade UD till Richert i Berlin, att tyska önskemål om transitering till Norge av artillerimateriel, inte kunde bifallas. Syftet var att undsätta de hårt trängda tyska trupperna i Nordnorge, varför spänningen nu ökade, när Sverige avböjde. Samma dag meddelade Richert UD, att en tysk generalstabsofficer i Berlin i förtroende hade sagt, att den svenska regeringen borde se till att välja en okänd evakueringsort och säkra radiosändare för ledningen av motståndet och kontakten mellan folk och regering, vilket polacker och norrmän inte hade gjort! Det var en tydlig vink om faran.



Planer för att evakuera riksledningen fanns sedan länge i Sverige och förberedelser för att spränga de svenska malmgruvorna omtalades i pressen som ett avskräckningsshot mot utlandet.

Även från stabschefen i tyska marinen, Schulte-Mönting, en gammal svenskvän, ingick ett lugnande besked via marinattachén Anders Forshell i Berlin om, att inga planer mot Sverige var aktuella: "Inledningsvis upprepade herr Schulte-Mönting sin igår å storamiralen Raeders vägnar avgivna förklaring, att inga planer på angrepp hystes mot Sverige."

Herman Göring med Gustaf V och arvprinsen Gustaf Adolf i februari 1939.



General Olof Thörnell erhåller storkorset.

Den 26 april inkom till UD från militärattachén Curt Juhlin-Dannfelt i Berlin en uppteckning av ett samtal med generallöjtnant Bodenschatz, chef för Ministeramt hos Göring, som gällde Sveriges principiella nej till transiteringar av trupp och krigsmateriel som en "*hedersståndpunkt*" (*Ehrenstandpunkt*) gentemot Norge. Bodenschatz hade nu varnat för att Sverige hade små utsikter att stå utanför kriget, om västmakterna avancerade i Nordnorge i syfte att stoppa malmtrafiken. Tyskland ville dock ogärna få ett krig med Sverige på halsen i detta läge, eftersom detta beräknades kräva 20-30 divisioner för att snabbt lyckas. Detta ville tyskarna bespara sig, då man nu laddade upp för den stora offensiven i väster. Hitler litade nu på Sverige och Tyskland ville dra nytta av Sverige som en viktig handelspartner, varvid järnmalmen var av största vikt.

I detta budskap fanns Sveriges dystra strategiska läge fångat i ett nötskal: Landet var nu inringat och avspärrat från västmakterna och under hårt tyskt tryck, men så länge handeln fortsatte var tyskarna nöjda. Sverige var viktigare för Tyskland som handelspartner än som en fiende, som först måste

knäckas militärt och sedan kräva stora ockupationsstyrkor.⁵ Det var i detta läge, som de italienska jagarnas hemfärd skedde.

Nya tyska krav på Sverige

Tyskarna ställde under Norgefälttåget april-juni 1940 en rad krav på Sverige om transiteringar av icke-stridande personal och militär materiel. Det mesta avslogs av den svenska regeringen, så länge striderna fortsatte. De första "humanitära" transiteringar beviljades under Norgefälttåget i april - maj 1940, men det var först i juli 1940, som ett omfattande avtal om transitering av krigsmateriel och permittenter slöts med Tyskland, sedan kriget hade upphört i Norge. Statsminister Per Albin Hansson noterade Sveriges förtvivlade läge sommaren 1940, då transiteringsavtalet med Tyskland ingicks, samtidigt som det fanns rykten om, att London skulle sluta fred med Hitler. Den 18 juni 1940 noterade han följande i sin dagbok: "*Så bröts vår kära och strikt hållna neutralitetslinje av insikten om det orimliga i nuvarande läge att taga risken av ett krig.*"

Improviserad utbyggnad av marinen och flygvapnet

Efter den 9 april 1940 öppnades slussarna för upprustningen av det svenska försvaret.

Riksdagen godtog nu anslag på löpande räkning och försvarskostnaderna sköt snabbt i höjden.

Åren 1940-42 uppgick försvarskostnaderna till nästan halva den svenska statsbudgeten, vilket säger det mesta. Nu gällde det att rusta för allt vad tygen höll. Både marinen och flygvapnet förstärktes improviserat, men problemet var, att det var svårt att få tag på modern materiel. I maj 1940 godtog riksdagen en satsning på nybyggnad av lätta fartyg, som snabbt kunde tillföras flottan. Tillsammans med fartyg redan under byggnad var nybyggena följande: 4 jagare, 6 större ubåtar, 3 kustubåtar, 4 motortorpedbåtar, 12 större minsvepare, 24 mindre minsvepare. I december 1940 anvisade riksdagen medel för ytterligare 4 kustjagare, 3 minubåtar och två

⁵ Handlingar rörande Sveriges politik under andra världskriget, *Transiteringsfrågor och därmed sammanhängande spörsmål*, april-juni 1940, UD, Sthlm 1947, s 72f, 77ff, 120ff. Om "utbytet av artilleri" mellan Sverige och Tyskland för att ge understöd åt tyskarna kring Narvik se s 98 ff, uppteckning av samtal mellan Juhlin-Dannfelt och överste Becker och kommandör Koch i Wehrwirtschaftstab den 24 april 1940.



Jagaren *Göteborg*.

kryssare.⁶ Inriktningen på nybyggnadsprogrammet var att snabbt få fram fartyg för neutralitetsvakten, delvis på bekostnad av skydd, eldkraft och rörlighet. Ett tydligt exempel på detta var de improviserade kustjagarna och kustubåtarna och landets industriella kapacitet med en framstående varvs- och försvarsindustri. Denna hade nu högsta prioritet. Därtill kom ett gott samarbete mellan stat och näringsliv, en väl beprövad och genomtänkt marinorganisation och sist, men inte minst, ett gott sjömanskap nedärvt genom generationer. Värnandet om de svenska kusterna och sjöfarten hade därmed fått en ny styrka.

Det var i detta läge, som dramat med de fyra italienska jagarna utspelade sig 1940.

⁶ CA Wangel (red), *Sveriges militära beredskap 1939-1945*, Köping 1982, s 314 ff. Om P E Sköld se biografi av Yngve Möller. *Tiden* 1996 och vänboken *Reformer och försvar* *Tiden* 1951.

Kent Zetterberg är professor emeritus vid Försvarshögskolan och leder forskningsprojektet Försvaret och det kalla kriget (FoKK), som hittills utkommit med 34 nummer.

FoKK fortsätter enligt planerna till 2014-2015. Han har bl.a. skrivit om försvarsberedningarna 1911-14 i *Militärer och politiker* (1988).

Italien-jagarna. Förhandlingskedde - marinkommissionens arbete

Av Lars Salomonsson

I mitten av 30-talet hade Sverige ett antal omoderna, koleldade jagare från första världskriget och endast fyra moderna jagare - *Ehrensköld*, *Nordensköld*, *Klas Horn* och *Klas Uggle*. Två jagare - *Göteborg* och *Stockholm* - var under framtagning. 1936 beviljades medel för två systerfartyg - *Malmö* och *Karlskrona* och kort därefter även för ytterligare två - *Gävle* och *Norrköping*. Vissa politiker ansåg dock dessa jagare vara för dyra och avancerade.

Den italienska flottan befann sig vid denna tid i rekordsnabb utveckling. De goda marina kontakter, som fanns mellan Italien och Sverige, intensifierades från 1936 och kom efter hand att omfatta eventuella svenska anskaffningar av krigsmateriel. Den skeppstekniska utvecklingen skedde mycket snabbt under denna tidsperiod och det fanns ett svenskt behov av att inhämta information och följa med utvecklingen. De goda personliga relationerna hade betydelse, när de svenska anskaffningarna senare blev en realitet. Italiens huvudsakliga motiv för försäljning var dock troligtvis be-



Jagaren *Nordensköld*.

hov av dollar för att kunna importera råmaterial, framförallt stål från USA för vapentillverkning.

Från Italien rapporterades besök på kryssaren *Alberico da Barbiano*, motortorpedbåtar av MAS-typ och jagaren *Perseo* av Spica-klass. I 1936 års typutredning anfördes just Spica-klassen som lämplig kustjagare. 1938 besöktes Isottas motorfabrik i Milano och Mtb-varvet i Varese.

Med anledning av att de s.k. Thörnell-skeppen (kustpansarfartyg som inte kom att byggas) hade beviljats av den svenska Riksdagen, ställde Sverige ett antal frågor rörande allmänna arrangemang på artillerifartyg, vilka snabbt besvarades av Italien tillsammans med ett erbjudande att inkomma med offert på ritningar och eventuellt bygge i Italien.

På uppdrag av Chefen för Marinen upprättades 1938 en promemoria om snabbanskaffning av krigsmateriel från Italien, som omfattade Mtb, Mtb-motorer, jagare och torpeder. Hösten 1938 erbjöds Sverige mycket förmånliga villkor vid en anskaffning mot snabb leverans av stål till Italien. Av detta blev dock intet. Byråkratin skulle ha sin gång och vid andra världskrigets utbrott i september 1939 hade ännu inga beställningar lagts.

Vid denna tidpunkt var de nybyggda jagarna *Göteborg*, *Stockholm* och *Malmö* operativa och totalt hade Sverige nu sju moderna jagare. Offerter hade dock begärts i juli på 30 torpeder från två italienska leverantörer och i september infortrade marinförvaltningen uppgifter angående leverans av torpedbåtsmotorer typ Isotta Fraschini från den italienske agenten.

Försäkringsbolagen och det svenska näringslivets erbjudande om ett



Jagaren *Göteborg*.

räntefritt lån för att bygga jagare avslogs av försvarsminister Sköld med motiveringen, att han ville ha mindre och billigare jagare än de av CM föreslagna. Försvarsministern betraktade 1940 som ett kritiskt år för Sverige och han ansåg det bättre att försöka köpa färdiga fartyg, då det brådskade att få fram lätta fartyg för eskorttjänst redan detta år.

I oktober 1939 sade sig ett konsortium, under ledning av en direktör Walter, kunna erbjuda svenska staten en kryssare, fyra jagare och motor-torpedbåtar. Regeringen reflekterade först allvarligt på erbjudandet. Detta visade sig senare innehålla en del oegentligheter, bl.a. förespeglningar till italienarna om 10 % handpenning vid köpen. Det var inte heller förenligt med italiensk neutralitet att sälja rustade fartyg. Dessa s.k. ”mellanhänder” kopplades med tiden bort från affären.

I början av december 1939 beslöt försvarsministern att skicka en marin-kommission till Italien med uppdrag att till en början köpa torpeder och motorer till motortorpedbåtar och därutöver efterhöra det italienska intresset att erbjuda färdiga fartyg, i första hand jagare och motortorpedbåtar, eventuellt kryssare. I kommissionen kom att ingå kaptenerna Henning Hammargren och Johan Gabriel Oxenstierna, mariningenjör Sigvard Samzelius och mariningenjör Holger Graffman, som inkallats till tjänst. Kommissionen avreste den 9 december 1939.

Den italienske marinministern, amiral Cavagnari, var till stor hjälp för kommissionen. Han ansåg, att jagarfrågan var viktigast och borde lösas först och ordnade besök i La Spezia, där kommissionen kunde göra studiebesök på aktuella jagare.

Kommissionens första tid i Italien blev hektisk. Under sex dagar besöktes åtta platser och 20 företag och organisationer. 15 fartyg besiktigades och fyra sjöturer företogs. Rapporteringen till Sverige var intensiv med såväl telegram som handbrev med kurirer. Den svenska legationen i Rom var inte dimensionerad för en sådan verksamhet och man försökte förtviv-



Jagarpiren i La Spezia. De svenska jagarna till höger.

lat få förstärkning, dock utan resultat. Holger Graffman gick under benämningen "Telegraffman".

Italiens krav på betalning i bl.a. råvaror avvisades med skälet, att man på svensk sida inte kunde avvara dessa, då man behövde hjälpa Finland. Detta godtogs, då man från italiensk sida ansåg, att Sovjetunionen var det stora hotet och måste bekämpas. Holger Graffman, som i egenskap av verkställande direktör i AB Transfer hade goda internationella affärsförbindelser, lyckades att ordna råvaror från USA ej blott för Sverige utan även för Italien före dess inträde i kriget. Detta innebar indirekt ökad goodwill för Sverige och underlättade marinkommissionens arbete och kan ha varit avgörande för att den stora anskaffningen blev av.

Marinkommissionens motpart i förhandlingarna blev den italienska statens exportorganisation, CONAVE. Denna organisation hade dock i flera månader haft kontakt med de s.k. "mellanhänderna". Dessa försökte på olika sätt hålla sig kvar i affären och på olika sätt sabotera kommissionens verksamhet bl.a. genom försök till mutor samt planer på att supa deltagarna fulla. Dessa försök och planer kunde avstyras, då direktör Walters telefon var avlyssnad. I samband med att kommissionen fick bemyndigande att förhandla med CONAVE, förlorade "mellanhänderna" sitt inflytande och kopplades bort från affären.

Som resultat av kommissionens arbete och rapporter fick man den 27 december bemyndigande att underhandla om priser efter tre olika alternativ.

1. fyra *Spica*
2. två *Spica* och två *Sella*
3. fyra *Sella*.

Till varje alternativ skulle fogas fyra motortorpedbåtar typ *MAS*. Bakgrunden till prioriteringen var, att *Spica*-jagarna, trots att de var mindre och i Italien benämnda "torpedbåtar", var relativt moderna i förhållande till *Sella*-jagarna, som var 15 år gamla. Det fanns ett intresse, att istället för *Sella*-typen, anskaffa den modernare *Dardo*-typen. Från Italiens sida var man mer angelägen om att sälja av de äldre *Sella*-jagarna.

Den 30 december telegraferade kommissionen hem riktnettopriser för kryssaren *Barbiano*, 45 miljoner kronor samt för jagare typ *Dardo* 15 miljoner, *Sella* 8,1 miljoner och *Spica* 7,6 miljoner kronor. I brev samma dag anhöll kommissionen om bemyndigade att uppskjuta diskussionen om *Sella*-typen, tills besök hade gjorts på en *Dardo*-jagare.

Den modernare jagaren typ *Dardo* ansågs i Sverige för dyr och överkva-



Italiensk jagare typ *Spica*.



Italiensk jagare typ *Sella*.

lificerad. Jagare typ *Sella* sades vara byggd för eskort och övervakning och blev det slutliga valet. I själva verket så var såväl *Sella* som *Dardo* byggda som rena jagare. De svenska jagarinköpen var inte okontroversiella inom den italienska flottan och det kan vara så, att man förordade *Sella*-typen för att man inte ville göra sig av med moderna krigsfartyg. Man hade även ont om torpeder och att i denna situation sälja hela 70 torpeder var inte självklart. Den italienske marinministern Cavagnari insjuknade och under hans frånvaro ifrågasätts och diskuteras återgång av alla svenska köp, vilket dock föll på de upptagna oåterkalleliga ekonomiska transaktionerna.

Efter bemyndigande från Sverige kunde marinkommissionen den 10 januari 1940 beställa de två *Spica*-jagarna *Spica* och *Astore* samt fyra motor-torpedbåtar typ *MAS*. Två dagar senare inköptes licens för tillverkning av motortorpedbåtar av stål i Sverige. Kontrakt hade redan tecknats om inköp av 38 motorer typ Isotta Fraschini, reservdelar och verktyg samt licens för tillverkning i Sverige.

Kontrakt tecknades den 21 januari och omfattade de två *Sella*-jagarna *Bettino Ricasoli* och *Giovanni Nicotera*. Marinkommissionen hade därmed fullgjort en väsentlig del av sin uppgift.



Jagare typ *Sella* - *Puke* och *Psilander*.



Jagare typ *Spica* - *Romulus* och *Remus*.

Valet av *Sella*-typen var inte okontroversiell i Sverige. Fartygen ansågs redan ha passerat sin åldersgräns. 15 år är idag ingen större ålder för en jagare, men man måste ta i beaktande, att den tekniska utvecklingen skedde mycket snabbt under denna period, vilket innebar, att fartygen snabbt blev föråldrade.

Utöver det fortsatta arbetet med den anskaffade materielen, upprätthöll kommissionen alla disponibla förbindelser för att i händelse av behov kunna upphandla ytterligare fartyg speciellt av större typ. Man hade inte släppt tanken på kryssaren *Barbiano* och även kryssaren *Bari* besiktigades. Samtidigt befann sig en annan delegation, ledd av prins Bertil, i USA för att undersöka möjligheten att inköpa kryssare. President Roosevelt, som tidigare hade varit marinminister och då träffat prins Bertil, var beredd att sälja tunga kryssaren *Pensacola* på cirka 9100 ton, men kongressen gav inte sitt bifall och delegationen fick återvända tomhänta.

I denna omfattande affär, som skedde inom loppet av några månader vid årsskiftet 1939 – 1940, ingick följande fartyg och materiel:

Två jagare av *Sella* - klassen - *Bettino Ricasoli*, 1480 ton fullt rustat, sjösatt 1926, omdöpt till *Puke*.



Motortorpedbåt av MAS-klass - T 14.

-*Giovanni Nicotera*, 1480 ton fullt rustat, sjösatt 1926, omdöpt till *Psilander*.
Två jagare av *Spica* - klassen -*Spica*, 900 ton fullt rustat, sjösatt 1934, omdöpt till *Romulus* -*Astore*, 900 ton fullt rustat, sjösatt 1934, omdöpt till *Remus*.

Fyra motorpedbåtar av MAS-klass:

-506, 507, och 508, sjösatta 1937 samt 524, sjösatt 1938, vardera på 20 ton. Dessa transporterades i mars 1940 på *M/S Boreland* från La Spezia till Göteborg.

-Licens på tillverkning av motortorpedbåtar av stål i Sverige
30 torpeder som transporterades till Sverige ombord på det inhyrda hjälpfartyget *Patricia*.

Materiel som transporterades med järnväg till Sverige:

-200 minor

-36 torpeder

-38 motorer, Isotta Fraschini, som reserv för de fyra MAS och för motor-torpedbåtar, som byggdes i Sverige. I köpet ingick licens för tillverkning av motorer i Sverige. Dessa byggdes och underhölls vid Atlas Diesel i Sickla i Stockholm.

-ungefär 200 järnvägsvagnar med reservdelar

-ungefär 200 järnvägsvagnar med ammunition

-fem järnvägsvagnar med optik

Ritningar på en italiensk kryssare. Dessa ritningar ingick senare i de över-slagsberäkningar, som blev ursprunget till kryssarna *Tre Kronor* och *Göta Lejon*.

Utöver krigsmateriel till den Svenska marinen inköptes även 216 stridsflygplan. Dessa var jaktplan samt bomb- och spaningsplan. Dessutom



Isotta Fraschini installerad ombord.



Kryssaren *Göta Lejon* som eskaderledare.

inköptes ett stort antal flygplansmotorer och stora mängder kulspruteammunition för svenska flygvapnet.

I efterhand kan konstateras, att hela denna anskaffning skedde inom en mycket kort tidsperiod, efter det att andra världskriget bröt ut och innan Italien gick med i kriget. Anskaffningen skedde inom loppet av några månader i början av 1940. i juni samma år gick Italien med i kriget. Förutom marinkommissionens skicklighet handlade det politiskt om ren tur, att anskaffningen genomfördes i denna tidslucka.

Anskaffningen skedde under sträng sekretess. Undantagna var de kontakter, som togs för att säkra jagarnas hemfärd. Först i slutet av april 1940 offentliggjordes affären. Försvarsminister Skölds önskemål om en snabb anskaffning infriades. Samtliga jagare blev operativa i den svenska flottan 1940.

Lars Salomonsson är pensionerad flottiljamiral och mariningenjör. Han har tjänstgjort i tekniska befattningar på jagare och vid örlogsbas. Sedan början av 80-talet har han tjänstgjort på Försvarets Materielverk som projektör och projektledare för moderniseringar och nyproduktion av övervattensfartyg. Från år 1999 fram till pension var han teknisk chef för marina system vid FMV.

Rustning av fartygen

Av Thomas Engevall

Utrustningen och färdigställandet av de fyra jagarna samt torpedbåtarna av MAS-klass, som genomfördes i Italien under dryga två månader, var en imponerande insats från den deltagande personalen på både svensk och italiensk sida.

I sin rapport "De i Italien inköpta jagarnas utrustning och hemfärd", som kommandörkapten Hagman färdigställde efter hemkomsten och som finns tillgängliga på Kungl. Krigsarkivet, ges en riklig skildring av allt det arbete som utfördes på plats, korrespondens med svenska och italienska myndigheter och mycket annat.

Hagman ger genomgående den italienska marinen och dess personal mycket höga betyg, inte minst när det gäller deras tekniska förmåga samt skicklighet som skeppsbyggarnation. Ett exempel på detta är den italienska marinens "Permanent Tekniska Kommission", som leddes av ett antal höga sjöofficerare och mariningenjörer. De hade tillgång till egna testfartyg, där nya idéer och lösningar, som kom på förslag från stora delar av flottan, snabbt kunde testas och avprovras, för att därefter kunna införas på de italienska enheterna.

Hagman prisade även arbetsförmågan och beredvilligheten hos den tekniska personalen, som alltid, vardag som helgdag, var beredda att arbeta och försöka svara upp mot svenska önskemål och krav. Likaledes stod örlogsvarvets egen personal högt i kurs, medan de inhyrda underleverantörerna, de så kallade "dittorna" (efter det italienska "ditta"=firma) genomgående stod på en låg nivå både skicklighetsmässigt och arbetsmässigt.

För att bädda för de arbeten, som skulle krävas ombord, skapades vid kontraktstecknandet en inspektionskommitté bestående av en sjöofficer och en mariningenjör från vardera Italien och Sverige, d.v.s. fyra man. Den svenska delen av inspektionskommittén bestod av marinattachén Henning Hammargren och mariningenjören Holger Graffman. Den svenska delen kompletterades med kommandörkapten Oxenstierna och mariningenjören Samzelius. Inspektionen av fartygen skedde dels genom besiktningar, då fartygen var torrsatta med genomgång av skrov, spant, maskineri, rördragnig, ventilation m.m. och dels av inspektioner under gång till sjöss

med fart- och vapenprov m.m. Utgående från resultaten av inspektionsverksamheten fastställdes därefter, vilka arbeten som krävdes på respektive fartyg och det reglerades också, om arbetena ingick i det överenskomna priset, eller om det var någon form av extraarbete. Kriteriet "normal good condition" och "normal good order" utgjorde riktmärken för, vad som skulle ingå i det överenskomna priset eller skulle vara "extrabeställningar".

Inspektionskommittén kompletterades därefter med ett antal personer från svensk sida för att kunna hantera de omfattande inspektions- och kontrollarbetena på de fyra jagarna och de fyra motortorpedbåtarna. I denna grupp, som även kallades besiktningnämnden, kom att ingå sju officerare och mariningenjörer samt 12 underofficerare och flaggkorpraler. Hagman anger, att dessa hade en över tiden överväldigande arbetsbörda, som förstärktes av, att fartygen ej låg samlade i La Spezia, då en av jagarana (*Nicotera*, sedermera *Psilander*) låg i Livorno.

Hagman själv hade anlänt till La Spezia den 31 januari och den 4 februari utgav han "Order nr 1", som angav vilken svensk personal som tjänstgjorde i Italien. Många fler order och direktiv kom att följa.

Den italienska synen på personalkategorier och hur fartygen skulle ut-



Större delen av staben med bl a makarna Hagman i mitten och blivande makarna Hellsten längst till höger.

rustas för att motsvara dessa krav, skilde sig avsevärt från de svenska. På officersinredningen fanns inget att anmärka, men för hytter, mässar och sanitetsutrymmen för underofficerare, flaggkorpraler och manskap fanns mycket i övrigt att önska och standarden var långt ifrån vad, som var brukligt i den svenska flottan. Vidare hade fartygen inte förråd och utrymmen för längre vistelser till sjöss, utan normalt var, att de enbart var ute i upp till fyra dagar och att stora delar av besättningen bodde iland, när fartygen låg till kaj.

För att stötta med arbetena lokalanställdes också en teknisk direktör och en teknisk verkmästare per jagare för att underlätta arbetena och även minska på de språksvårigheter, som upplevdes på plats.

När arbetena drog igång, utfördes även en italiensk översyn, närmast att betrakta som "årsöversyn" på *Nicotera*, parallellt med de arbeten, som krävdes från svensk sida.

När arbetsordrar studeras, så framgår att de arbeten, som utfördes, var mycket omfattande och innehöll både stort som smått. För att förbereda jagarna för svenskt klimat och också anpassa standarden ombord utfördes omfattande arbeten som isolering av trossbotten, uppvärmning, varmvattensinstallationer, kompletterande sanitetsinstallationer, komplettering av en mer funktionell inredning, målning m.m. Till detta kom omfattande arbeten inom samtliga tjänstegrenar ombord såsom skrov, maskin, elektro, vapen, intendentur etc.

Under utrustningsarbetet skrev Torsten Hagman omfattande rapporter till marinöverdirektören (MÖD) en gång per vecka. I rapport 2/1940, som är daterad den 13 februari, konstaterar han bland annat, att "Besiktningens arbetet är i stort avslutat och fartygen godkända. Formellt godkännande kan dock ej lämnas, innan alla kompletterande arbeten äro fullt färdiga och provturerna verkställda". Bl.a. har turbinerna inspekterats på samtliga jagare och befunnits vara i mycket gott skick och av förstklassigt fabrikat". Bakom denna mening ligger en dryg veckas synnerligen hårt arbete av besiktningens nämndens deltagare. I samma rapport ber Hagman om personalförstärkning för att öka säkerheten i färdigställandet av fartygen. Han lämnar också ett klart råd att påbörja rustningen av *Patricia*, så att hon skulle kunna komma ner till Italien under första halvan av mars och att jagarna därefter skulle kunna vara färdiga för avfärd vid månadsskiftet mars/april.

Dagen efter, den 14 februari, var inventering av de italienska fartygens uppbörder färdigställda. Personalen på plats hade då kunnat konstatera, att det för maskin-, elektriska-, artilleri-, ammunitions-, torped- och radioupp-



Pukes hantverkare tillsammans med italienska maskinister.

börden någon kompletterande transport från Sverige ej synes nödvändig, utan att behoven för dessa uppbörder kunde täckas med komplettering av italiensk materiel. Detsamma gällde inte timmermans-, signal- och skepparuppbörden samt sängpersedelförråden och sjukvårdsutrustningen, där det krävdes, att Patricia medtog svensk materiel. Som riktvärden över vad, som borde medtas, angavs att motsvarande uppbörder på jagare av typ Ehrensköld kunde användas. Att inte ge sig in i detaljer, över vad som krävdes, utan att överlämna beräkningar av detta till den i Sverige verkande förvaltningen, var ett utmärkt sätt att minska arbetsbördan på plats.

I rapport 3/1940, som skrevs när arbetena var i full gång sedan en tid och det jobbades dubbla skift på alla fartyg, lämnar Hagman här en mer precis prognos över, när fartygen ska kunna vara klara, inkluderande provturer den 15 mars. Det jobbas i stort som smått och bland annat har 2000 (av totalt 4000) skyltar på svenska, stora som små, satts upp i fartygen för att märka ut utrymmen och system på svenskt vis. Hagman ger också en eloge till italienarna för att inte ha "plundrat" inventarierna, innan fartygen överlämnades till svenskarna. Att "bärga" och "joxa" är ju annars som bekant en marin paradgren världen över.

Arbetena fortsatte med hög intensitet och den 27 februari lämnades

rapport 4/1940, där det anges, att arbetena håller god fart. Provturer samt torpedskjutning hade också genomförts lördagen den 24 februari från en av de fyra motortorpedbåtarna. I denna rapport trycker Hagman vidare på bristen av förrådsutrymmen ombord kopplat till, att fartygen i italiensk tjänst stannat till sjöss enbart i tre till fyra dagar.

I en order till de tre övriga fartygscheferna ger Hagman också tydliga prioriteringar över, hur man ska se på kvarvarande arbeten, vilka prioriteras i fem grupper;

1. Nödvändiga arbeten som måste genomföras för att hemresan ska kunna genomföras över huvud taget.
2. Nödvändiga/önskvärda arbeten som höjer stridsvärdet på fartygen.
3. Nödvändiga/önskvärda arbeten för att förbättra boendemiljö och standard.
4. "Negativa åtgärder", d.v.s. sådana åtgärder, som kan strykas och/eller materiel, som kan borttagas.
5. Förslag till förhyrning av italiensk personal under hemfärden.

I rapport 5/1940, som författas den 5 mars, "håller" fortfarande prognosen från den 15/3. Några dagar senare, den 8 mars, hade arbetet med *Nicotera* i Livorno kommit så långt, att hon kunde ombasera till La Spezia och förena sig med resten av jagarstyrkan, som då för första gången blev samlad, vilket underlättade det fortsatta arbetet.

Att italienska ämbetsmän, officerare, mariningenjörer, underofficerare och varvpersonal gjorde ett under utrustningsarbetet gott arbete, vidimeras bland annat i det brev, som den 9 mars skickas till den svenske ministern i Rom och som undertecknas av Hagman, Oxenstierna, Hammargren och Graffman. De skriver bland annat: "Av här berörda orsaker står vårt land i stor tacksamhetsskuld till ett flertal officerare och vederlikar samt underofficerare både här och i Livorno. Å här bifogade lista hava vi tillåtit oss upptaga de av dessa personer, som vi anse nödvändigast, att svenska staten officiellt betygar sin tacksamhet. Vi få därför vördsamt anhålla, att Ni, herr Minister, benäget behagade utverka, att å nämnda lista upptagna personer erhålla lämpliga svenska nådevedermälen." (nådevedermäle = ordensutmärkelse).

Arbetena löpte på och i rapport 7/1940 kan Hagman rapportera, att *Puke* och *Romulus* måndagen den 18 mars genomfört provturer, där maskin, pannor, hjälpmaskiner, artilleri, torped, sjunkbomber, dimbildning samt manöver utprovats med goda resultat, även om det givetvis upptäcktes saker, som behövde åtgärdas.



Psilander till vänster och *Romulus* till höger i La Spezia.

Två dagar senare var det *Psilanders* och *Remus* tur att gå till sjöss.

En genomgående kommentar var, att vapensystemen fungerade utmärkt.

I mellandagen mellan fartygens första provtursdag anlände *Patricia* med personal och utrustning från Sverige. Ett intensivt rustningsarbete tog sin början och arbetstiden med rustningsarbetena pågår mellan 08.30 till 22.00. Det är långa dagar, men sjömän brukar alltid finna tid till nöje också, vilket många av ögonvittnesskildringarna vittnar om, även om just de detaljerna lyser med sin frånvaro i Hagmans officiella rapporter.

De italienska flaggorna halas och de svenska flaggorna hissades den 27 mars och den 1 april hissades även avdelningschefens (Hagmans) och de övriga fartygschefernas befälstecken. I och med detta var fartygen svenska örlogsfartyg "på riktigt".

Rustningsarbetet och provturer fortsatte dock in i det sista. Under slutet av rustningsarbetet inträffade en mycket beklaglig olycka på förmidda-

gen den 4 april, då 1.radiomannen, radiokorpralen Erik Larsson, omkom under arbeten i radiohytten efter att ha fått starkström genom kroppen. Trots snabba insatser och upplivningsförsök gick hans liv inte att rädda. Efter en värdig hantering i Italien fördes hans stoft hem till Sverige med *Patricia* för begravning.

Att arbetsomfånget var stort ända tills avgång från La Spezia, vittnar Hagman om i sin rapport 9/1940 från den 3 maj. "...att antalet arbetsordrar under de sista fjorton dagarna betydligt översteg 300, därav många av ganska omfattande natur". På *Puke* jobbas det hela natten innan avfärd från La Spezia, men vid den bestämda avgångstiden kl 09.00 den 14 april var samtliga fartyg gångklara. Hemfärden kunde ta sin början via Neapel, där slutlig förrådskomplettering genomfördes liksom vissa reparationer. Besöket i Neapel genomfördes med officiell prägel. De svenska fartygen var ju nu på örlogsbesök i Italien!



Radiokorpral Larsson
på lit de parade.



Jagaren Psilander.

Thomas Engevall, mariningenjör och konteramiral, har genomgått US Naval War College. Han har haft ett antal befattningar till sjöss och vid staber och förvaltningar.

Hemresan Italien – Färöarna

Av Johan Forslund

Knappt tre månader efter kontraktsskrivning och hårt arbete i Sverige och Italien var fartygsförbandet i huvudsak redo för hemfärd. Krig rådde i Europa och när Tyskland anföll Danmark och Norge den 9 april, kom kriget högst påtagligt närmare Sverige och naturligtvis ville avdelningschefen avsegla, så snart det var möjligt. Marinchefens instruktion till förbandschefen för hemresan angav, att "Ni skall så snart ni anser att besättningarna är tillräckligt förtrogna med fartygens handhavande och om möjligt inte senare än 13 april anträda färden till Sverige". Vidare gavs instruktion om samlat uppträdande under resan, vilken färdväg som skulle följas och vilka hamnar, som skulle anlöpas för förrådskomplettering med mera.

Fartygen skulle vara tydligt markerade med nationalitetsbeteckningar och flaggor och befälstecken skulle hållas belysta under mörker. Ingen avskärmning skulle vidtas och förbandet skulle uppträda på ett sådant sätt, att det inte kunde misstänkas, att förbandet utvecklade stridsmässig verksamhet. Dock skulle övningar avseende att försätta fartygen i stridbart skick utföras i den utsträckning, som omständigheterna medgav.

Instruktionen avslutas med "Jag förväntar mig, att ni i övrigt, inför de situationer som kunna uppstå, skall genomföra Edert uppdrag på det sätt som motsvarar svenska flottans anseende och svenska flaggans ära".

Instruktionen andas en oro, att fartygens säkra hemfärd kan äventyras, om inte alla åtgärder vidtas för att visa, att fartygen seglar under en neutral stats flagga och att förbandet inte på något sätt har offensiva intentioner, men om situationer skulle uppstå, förväntas förbandschefen agera på ett sätt, som hedrar flottan och flaggan. Instruktionens avslutning har ju en klar bäring på det läge, som uppstod vid Färöarna och därför var den lyckligtvis inte skarpare formulerad än, att den gav förbandschefen utrymme att agera på det sätt, han skulle komma att göra.

Mot bakgrund av Marinchefens instruktion utfärdade avdelningschefen taktiska föreskrifter för hemresan. Det tyngsta innehållet dessa rörde fartygschefernas agerande, om förbandet skulle råka i strid: "Jagarna upptar strid anfallsviis utan hänsyn till egna förluster. Intet fartyg får uppgivas, utan sänkes av den egna besättningen, därest det inte längre kan försvaras".



Kommandörkapten Hagman på *Pukes* brygga vid avgången

Som framgår av skildringen av Färoincidenten längre fram, följdes varken Marinchefens instruktion eller Förbandschefens taktiska föreskrifter till sista bokstaven.

Förbandschefen hade planerat och fått tillstånd att genomföra en "shake-down-cruise" till Tripolis och åter, men den inhiberades efter det tyska anfallet mot Danmark och Norge. Det innebar antagligen, att fartygen och besättningarna inte var redo till den grad, som var önskvärd inför hemresan.

Den 14 april kastade förbandet loss från La Spezia och satte kurs mot Neapel, där slutlig förrådskomplettering och vissa reparationer genomfördes. På *Patricia* lastades bland annat 30 torpeder och stora kvantiteter reservdelar främst för jagarnas maskinuppborrer men även reservdelar till de torpedbåtar, som redan var levererade. Förbandet låg i Neapel i tre dygn och besättningarna fick några trevliga dagar inför den kommande hemresan, som skulle bli mer dramatisk, än man anat.

Naturligtvis var hemresan förenad med betydande risker. Den avsågs ju genomföras i havsområden, där de krigförande länderna hade avsevärda sjöstridskrafter och därför studerades flera alternativa vägar. Fri passage ut ur Medelhavet garanterades av England liksom resan till Lissabon och för färd över öppet hav, fordrades inga garantier. Alternativen passage genom



La Spezia. Italienska jagarbesättningar mannar reling, när hemfärden börjar.



Psilander på hemväg den 18 april.



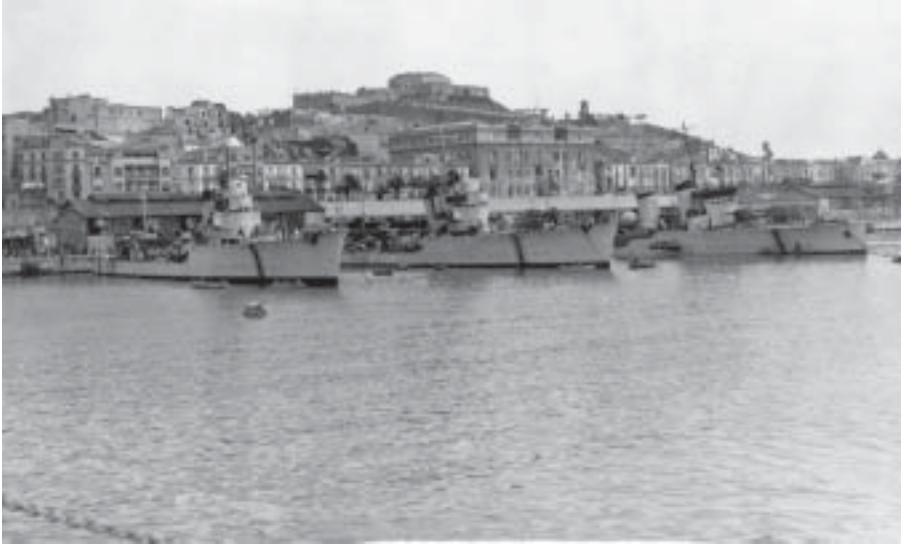
Patricia sedd från jagares gångbord.



Rutten.

Engelska kanalen och vidare genom Kielkanalen eller väst Irland diskuterades. Från engelskt håll förordades det första alternativet, men det förkastades.

Den 18 april kastade förbundet loss och den valda färdvägen gick via Lissabon – Vigo – Bantry Bay (Irland) – Färöarna – Måløy i Norge till Göteborg. Färdvägen var avhandlad med och anmäld till engelska och tyska attachéerna men, som det senare kom att visa sig, ansåg det brittiska utrikesdepartementet, att man inte fått någon förfrågan via de formella kanalerna. Dock kom vissa ändringar av färdvägen att vidtas av olika skäl. Under gång i Medelhavet på väg mot Gibraltar fick *Puke* ett maskinhaveri och girade ur formeringen utan att signalera till efterföljande fartyg. Eftersom kolonn var beordrad följde *Psilander* efter i giren och seglade in i *Puke* med skador i båda fartygen som följd. Lyckligtvis kunde båda fartygen fortsätta för egen maskin dock med reducerad fart.



Cartagena *Remus*, *Romulus* och *Puke* som kränger för reparation av aktern.

Förbandschefen beslutade att gå till Cartagena för reparation, dels för att komma så långt västerut som möjligt och dels för att uppsöka en hamn i ett icke krigförande land. Hittills hade hela projektet genomförts under sekretess, men den röjdes genom det ofrivilliga besöket i Cartagena. Förbandet låg fem dygn i hamn och efter genomförda reparationer på *Puke* och *Psilander* lämnade avdelningen Cartagena 26 april och efter två dygn till sjöss ankrade fartygen upp på Lissabons redd.

I Lissabon blev förbandet liggande i en månad och avvaktade utvecklingen på västfronten samt väntade på besked från Sverige, att lejd var utverkad för den fortsatta resan. Under uppehållet i Lissabon dockades *Puke* och fick skadorna från påseglingen av *Psilander* slutligt reparerade och stridsutbildningen ombord kunde fortsätta i den omfattning, som omständigheterna medgav, det vill säga i begränsad omfattning. Besättningarna fick landpermission och ombord på den amerikanska kryssaren *Trenton*, som också låg till ankars på Lissabons redd, fick de svenska sjömännen göra studiebesök och se filmer, som visades på kryssarens halvdäck. På det hela taget hade besättningarna en trivsam månad i Lissabon.

I ett brev från den svenske marinattachén i London anför, att man i London var irriterade över, att Sverige inte begärt officiellt tillstånd att besöka Irland och Färöarna under hemresan. Sverige ansågs vara tyskorien-



Puke i docka i Lissabon.

terat och därför nonchalerat detta, vilket också tolkades så, att Sverige ansåg, att England redan förlorat kriget. Uppenbarligen såg England på Sverige och det svenska agerandet med viss skepsis!

Under besöket i Lissabon utökades avdelningen med tankfartyget *Castor*, som var lastad med 14500 ton olja avsedd för svenska flottan.

Den 26 maj lämnade avdelningens sex fartyg Lissabon för att gå till Vigo, dit man anlände dagen efter för att komplettera förråden. Omedelbart efter bunkring av *Patricia* och *Castor* detacherades *Castor* för enskild förflyttning till Cobh i Irland. Skälet till det beslutet var, att hon inte kunde hålla mer än åtta knop och en gemensam förflyttning skulle därmed ha sinkat förbandet. Vid middagstid den 30 maj uppbringades *Castor* av en fransk kryssare. Vid visiteringen blev den franske fartygschefen misstänksam om fartygets status som svenskt örlogsfartyg, eftersom neutralitetsmärkningen var ofullständig, kunskapen i det franska språket var bristfällig hos *Castors* besättning och det inte klart framgick, att fartygschefen var sjöofficer. Det fick till följd, att *Castor* togs med till Casablanca för vidare undersökning. Efter ingripande av den svenska regeringen släpptes tankern efter två dagar och fick gå med sin låga fart direkt till Färöarna för att där förena sig med resten av förbandet.

Den 29 maj lämnade förbandet Vigo och gick i en västlig båge till sjöss

för att senare gira nordvärt och gå till Cobh i södra Irland, dit fartygen anlände den 2 juni. Eftersom *Castor* inte fanns på plats och någon olja inte kunde fås på annat sätt, uppstod ett oväntat problem. Efter noggranna beräkningar kunde avdelningschefen konstatera, att jagarna, efter att ha fått viss komplettering av olja från *Patricia*, skulle kunna nå Färöarna med knapp marginal. Vidare fick förbandet order att ta med 118 svenskar, som embarkerade *Patricia*, till Sverige. Bland dessa fanns flera överlevande från fartyg, som sänkts i sjökriget på Atlanten. Ett stort antal var kvinnor och barn och två av kvinnorna var gravida, men födslarna var beräknade till efter ankomsten till Göteborg. Fartygen blev liggande i Cobh i två veckor, vilket gav besättningarna tillfälle till rekreation och lite fysisk träning. Den 16 juni lämnade förbandet Cobh och anlände till Färöarna den 19 juni, där en bestyckad engelsk trälare anvisade ankarplats i Skaalefjorden.



Ankringsordning i Skaalefjord.

Färöincidenten samt Färöarna – Kirkwall – Göteborg

Av Gustaf von Hofsten

Utrym jagarna!

Efter att ha ankrat med jagarna och *Patricia* i den långsträckta Skaalefjorden på Färöarna på förmiddagen den 19 juni, kände säkert kommandörkapten Torsten Hagman en viss tillfredsställelse över att ha kunnat genomföra sitt uppdrag så här långt. Inga större missöden hade inträffat med undantag för förlusten av en besättningsman genom en olyckshändelse samt kollisionen i Medelhavet. Han låg nu väl skyddad i ett vänligt sinnat land. För att spara brännolja släcktes pannorna och det skulle ta 2 till 4 timmar



Patricia i Skaalefjord.

att få upp ångan igen. Nu gällde det närmast att göra förbandet redo för resans sista etapp hem till Sverige. Först och främst var det nödvändigt att komplettera jagarnas olje- och vattenförråd, som efter ankringen bara skulle räcka för 2-3 timmars gång med högsta fart.

Hagman kom överens med den brittiska komplimenteringsofficeren, som kom ombord efter ankringen, att bunkring skulle ske följande dag. Till saken hör, att *Castor* inte ankrat i anslutning till jagarna, utan beordrats till en ankringsplats på Thorshavns yttre redd, motsvarande 1½ gångtimme från Skaalefjorden.

När Torsten Hagman ombord på *Puke* morgonen därpå, strax efter klockan sju, fick beskedet, att en motorbåt med två brittiska sjöofficerare och en civilklädd person anlant, hade han ingen anledning att misstänka annat än, att det gällde praktiska frågor kring jagarnas bunkring och proviantering. Men ärendet var ett helt annat. Den äldste brittiske sjöofficeren, Captain (kommendör) C. Caslon, visade sig vara chef för en jagarflottilj bestående av tre kraftfulla jagare av Tribal-klass, som låg i Skaalefjordens mynning. Jagarnas ankomst hade rapporterats till Hagman av *Remus*, som låg ytterst i fjorden. Caslon förklarade krasst, att han fått order att ta de svenska jagarna i beslag. Besättningarna skulle utrymma jagarna klockan 10.00 samma dag och senare av brittiska transportfartyg föras till England för vidare transport till Sverige. *Patricia* och *Castor* skulle vara oförhindrade att lämna Färöarna. Detta var ett ultimatum. Allt motstånd skulle slås



Captain Clifford Caslon.

ned med hjälp av de tre Tribal-jagarna. Till råga på allt förbjöds Hagman att upprätta radioförbindelse med Sverige. Ett sådant försök skulle bemötas med våld. Caslon understök, att han fått detta, i hans tycke obehagliga uppdrag, direkt från den brittiska regeringen och inte från amiralitetet. Som förklaring till sitt handlande anförde Caslon, att man befarade att jagarna annars skulle falla i tysk hand. Dessutom hänvisade han till, att hans handlande stod i överensstämmelse med internationell rättspraxis med stöd av "Right of Angary".

Torsten Hagman insåg omedelbart, vilket fruktansvärt dilemma han stod inför. Hans uppdrag var att föra de fyra jagarna oskadda

till Sverige som en behövlig förstärkning till svenska flottans neutralitetsvakt. Men han hade också ansvar för *Patricia* och hennes passagerare, däribland kvinnor och barn. Han framhöll för Caslon, att detta måste vara ett missförstånd och att någon fara för att tyskarna skulle överta jagarna inte förelåg. Den tyska regeringen hade utlovat fri passage hem till Sverige. Han insåg, att om han skulle slåss, skulle han tvingas genomföra striden till ankars med endast *Remus* två akta kanoner bärande och utan att kunna utnyttja fartygens torpeder. Trots att han stod inför en överlägsen vapenmakt, var hans omedelbara och spontana svar att avvisa kraven och att han skulle slåss, alternativt sänka fartygen. Han klargjorde också för Caslon, att dennes krav skulle komma att innebära krig mellan de båda länderna.

Diskussionen var enligt Hagman delvis hetsig och jag var, skriver Hagman senare, på ren svenska förbannad. Men Captain Caslon var oresonlig. Han beklagade Hagmans beslut och förklarade, att det inte var meningen att överta fartygen utan bara ta dem i förvar. Jagarna skulle förbli svensk egendom och bli kvar på Färöarna under brittisk tillsyn. Hagman framförde en allvarlig protest och begärde att få den brittiska regeringens krav och motiv i skriftlig form och lovade då att svara skriftligt. Caslon accepterade Hagmans begäran och lovade att snarast lämna den begärda skrivelsen. Då han lämnade *Puke* med sina följeslagare, ledsagades han av Hagmans sista ord: "We will have a nice little fight at nine o'clock".

Innan vi går vidare i handlingen, kan det finnas anledning att kommentera den brevväxling, som skedde efter kriget mellan Caslon och Torsten Hagman. Caslon förklarar i ett brev sitt val att besöka Hagman ombord på *Puke* redan strax efter klockan sju på morgonen. Han menade, att han skulle få ett psykologiskt övertag, då den säkert sömndruckne förbandschefen mer eller mindre bokstavligen skulle bli tagen på sängen. Hagman, som hade mött Caslon i pyjamas med en rock över axlarna, svarar, att det knappast kan finnas någon tidpunkt på dygnet, som gör en förbandschef mer klarvaken, än då han hotas med att få sina fartyg tagna i beslag.

Kommendörkapten Hagmans överväganden och beslut

Då Caslons båt lämnat *Puke*, kallade Hagman omedelbart sina fartygschefer till rådplägning i enlighet med det då gällande Reglemente för Marinen. Reglementet föreskrev, att förbandschef vid viktigare tillfällen skulle kalla underställda chefer för rådplägning, varvid protokoll skulle föras. Beslut skulle dock fattas av chefen själv.

I väntan på att fartygscheferna skulle anlända, hann Hagman sansa sig

och lugnt tänka igenom situationen. Det slog honom genast, att det *måste* finnas någon annan lösning än att tillgripa våld.

Omkring klockan 09.00 anlände en båt till *Puke* varvid Caslons skrivelse överlämnades. Hagman hade då redan samlat sina fartygschefer. Skrivelsen visade sig i stort överensstämma, med vad som hade framförts muntligen. Därmed kunde rådplägningen börja.

Hagman anförde bland annat, att med hänsyn till den ringa tillgången på olja och vatten och med i princip omöjliga odds mot de mångdubbelt överlägsna brittiska jagarna i fjordmynningen, skulle ett väpnat motstånd bara innebära meningslös blodsutgjutelse. Om man mirakulöst nog skulle lyckas med en utbrytning, skulle man med sinande vatten- och bränsleförråd inte komma långt, utan vara utlämnade till fartyg och flygplan ur Home Fleet. Dessutom skulle den svenska regeringen hamna i en besvärlig situation. Ytterst skulle Sverige riskera att bli krigförande makt på tysk sida.

Om man i stället valde att skada eller sänka jagarna skulle det medföra allvarliga konsekvenser för *Patricia* och *Castor* med passagerare och dyrbara laster av olja och krigsmateriel. Dessutom skulle man försvåra svenska regeringens ersättningskrav, samtidigt som man skulle hjälpa britterna i deras påstådda försök att förhindra att jagarna föll i tyska händer.



HMS Maori - en av de kraftfulla jagarna av *Tribalklass* som dök upp i Skaalefjorden.

Av Caslons skriftliga krav framgick i en bilaga innebörden av "Right of Angary", vilken var, att krigförande länder ägde rätt att på eget eller ockuperat territorium tillfälligt beslagta neutral makts egendom. Detta bestred Hagman, då han med rätta menade, att "Right of Angary" inte var tillämplig på örlogsfartyg. Dessutom befann man sig inte på brittiskt, eller av britterna officiellt ockuperat territorium. Färöarna var besatt av Storbritannien, men i internationellrättslig mening inte ockuperat.

Hagman bedömde, att den enda riktiga utvägen skulle vara, att frågan löstes genom förhandlingar mellan regeringarna. För att detta skulle vara möjligt, krävdes att snarast möjligt komma till sjöss med *Patricia* för att få förbindelse med Sverige. Alla tre jagarcheferna (Hagman själv var fartygschef på *Puke*) var eniga i sin uppfattning, att de brittiska villkoren skulle accepteras. Hagmans beslut löd enligt protokollet "...att med hänsyn till omständigheterna ingå på de i skrivelsen anförda villkoren under allvarlig protest mot åtgärden i dess helhet och särskilt mot att han förhindrats att sätta sig i förbindelse med svenska regeringen". I sitt skriftliga svar påminde han om det brittiska medgivandet, att fartygen skulle förbli svensk egendom och att den brittiska regeringen hade att betala ersättning för alla uppkomna skador på svenska regeringens egendom och besättningens privata tillhörigheter.

Säkerligen var Torsten Hagmans första muntliga reaktion på Caslons krav, att slåss eller sänka fartygen, instinktivt kopplade till hans krigsman-naära och de instruktioner, han fått, om att han skulle genomföra uppdraget "... på det sätt som motsvarar svenska flottans anseende och svenska flottans ära". Men han valde att följa sitt samvete och under löfte att *Patricia* och *Castor* skulle få fortsätta till Sverige, beslöt han att överlämna jagarna.

I efterhand har kritiker framfört, att briterarna enbart bluffade och aldrig skulle tillgripit vapenmakt. Captain Caslon har dock senare försäkrat, att han hade uttryckliga order att, om det behövdes, tillgripa vapenmakt. De brittiska jagarna låg i "klart skepp" och var fullt stridsberedda. "I should most certainly have used force and destroyed the Swedish destroyers... such an course would naturally have been most distateful both to me and my officers and men"... skriver Caslon till Hagman senare i ett brev.

Utrymningen av fartygen

Mindre än sex timmar efter det att Torsten Hagman tidigt på morgonen tog emot Captain Caslon, påbörjades utrymningen av fartygen. Dessförinnan hade Hagman fått gehör för sin begäran, att jagarbesättningarna skulle



Kn Hamilton lämnar *Remus*.



tillåtas embarkera *Patricia* och *Castor* i stället för att de, som Caslon först krävt, av britterna skulle föras till England.

Utrymningen gick till så, att tre bestyckade trålare förde över *Remus* besättning till *Castor* och de övriga besättningarna till *Patricia*. Enligt Caslon skulle endast personliga tillhörigheter få medföras, men Hagman tog dessutom med bl.a. ej blåsande flaggor och befälstecken, skaffnings- och kökseffekter, erforderliga kojor och filter, gasmasker, livvästar, proviant, kikare och pistoler samt vissa andra förråd. Hemliga handlingar och böcker brändes ombord på *Romulus* och *Remus*, men medfördes från *Puke* och *Psilander*. Fartygen lämnades med flaggor och befälstecken blåsande som tecken på, att de var svensk egendom.

Utrymningarna leddes från brittisk sida av "Naval Officer in Charge Thorshavn", Captain Crowther. Han var en äldre, pensionerad kommandör. Både han och Captain Caslon visade tydligt, att de var illa berörda av sitt uppdrag och verkade skamsna över sin regerings tilltag. Inom ramen för sina order var de ganska tillmötesgående. Hagman själv bestämde sig för att inte försvåra deras arbete med motivet, att han helt enkelt inte fann någon anledning att försämra läget genom sabotage eller onödiga halvmesyurer i form av passivt motstånd. Han gav tydliga order till sina fartygschefer, att

Remus besättning embarkerar brittisk trålare.

inget sabotage fick förekomma. Det var för Hagman självklart, då jagarna fortfarande var svensk egendom. Men tveklöst var det med bitterhet och avsky mot allt brittiskt, som besättningarna började utrymma fartygen.

Utrymningen var i huvudsak avslutad bara efter ett par timmar, varefter jagare och bestyckade trålare lade till vid de svenska jagarna och satte ombord folk. De sökte noga genom fartygen och materielen och letade efter värdefulla italienska eller svenska dokument. Man erkände efteråt, att man inte funnit något av intresse.

Hagman bestämda uppfattning var, att jagarna, då de överlämnades, var i utomordentligt gott skick. Men han varnade britterna för att ta fartygen till sjöss, då även de svenska besättningarna i början hade haft svårigheter att få de invecklade maskinerierna att fungera, som de skulle. Det var ganska klena prisbesättningar, som britterna avdelade till de svenska fartygen. Som exempel kan nämnas att *Puke* togs över av två officerare och 20 man.

Diplomatisk aktivitet leder till att jagarna återlämnas

Efter att *Patricia* kvällen innan hade bunkrat från *Castor*, lämnade de båda fartygen Skaalefjorden den 21 juni på eftermiddagen. Man undrar vilka tankar, som just då rörde sig i huvudet på Torsten Hagman. Det kan inte ha varit med lätt sinnesstämning, han tvingades lämna de jagare, han fått i



Remus förtöjd långsides *HMS Maori*.

uppdrag att föra hem till Sverige. Även om han var fast övertygad om, att han fattat det enda tänkbara och riktiga beslutet, måste han rimligen känt sorg i hjärtat och vredesmod. Men det hade bara funnits två alternativ för honom: antingen att slåss till sista man och förlora jagarna, eller att kunna leverera jagarna efter ett förväntat ingripande från den svenska regeringen. Kursen sattes mot norska kusten, om det skulle visa sig, att man skulle få order att återvända och att passagerarna skulle sättas iland i Norge före återfärden.

Så fort *Patricia* nått fritt hav, sände Hagman kryptotelegram till marinledningen, om vad som inträffat. Sent på kvällen fick han order av CM att återvända till Torshavn och "... återfodra energiskt jagarna". Det var en order, han säkerligen tog emot med stor lättnad. *Patricia* ankrade på Torshavns yttre redd klockan 08.20 påföljande morgon den 22 juni. Han meddelade Captain Crowther, att han fått den svenska regeringens uppdrag att kräva jagarna tillbaka och att han avsåg stanna, till dess de återlämnats.

När Torsten Hagens telegram den 21 juni nådde Stockholm, utbröt en omfattande diplomatisk aktivitet, där alla till buds stående kanaler utnyttjades



Patricia åter till sjöss.

- den svenske ministern i London, Björn Prytz, besökte personligen Foreign Office och framförde den svenska regeringens protest och krav på återlämnande
- den svenske marinattachén i London, kommandör Nils Wesström, besökte amiralitetet, där man var skeptisk till det brittiska agerandet, som man kallade "a dirty trick". Man förnekade dock att det fanns någon uppgörelse eller förfrågan från Stockholm om jagarnas färd från Irland
- den brittiske ministern i Stockholm, Victor Mallet, kallades upp till UD och den brittiske marinattachén, kommandörkapten Poland, till Sjöförsvarets kommando-expedition. Mallet rapporterade till London om den starka svenska reaktionen och betonade risken för tyska påtryckningar mot Sverige. Han hade också av marinledningen fått se en tysk skrivelse om lotsning genom minfalten som bevis för, att fri lejd erhållits genom av tyskarna kontrollerade vatten

I det brittiska parlamentet hade jagarfrågan väckts i krigskabinettet den 18 juni. Brittiska UD ansåg sig inte ha fått någon officiell förfrågan från Sverige via "The proper channel". Man såg det som en brist och nonchalans från det tyskorienterade Sverige. Man hade dessutom just fått information om det svenska beslutet att tillåta tyska trupptransiteringar till och från Norge, vilket man ansåg visade på svensk oförmåga att stå emot det tyska trycket. Vidare var man osäker om syftet med och målet för jagarnas färd. Risken för att fartygen skulle falla i tyskarnas händer bedömdes stor. Mot denna bakgrund beslöt premiärminister Churchill den 19 juni att "immediate steps should be taken to see that the destroyers did not slip through our fingers and we could consider later what explanations we should offer".

Det är svårt att gå förbi frågan om, vad som fick britten till slut att ändra sig och frige jagarna. Till att börja med fick de gemensamma protesterna från den svenska regeringen och den brittiska beskickningen(!) i Stockholm krigskabinettet att inse, att den svenska eskadern faktiskt ansåg sig ha fått tillstånd att besöka Färöarna. Det visade sig i efterhand vara en sällsynt kombination av slump och slarv, både vid den svenska ambassaden i London och vid det brittiska amiralitetet, som ledde till den brittiska uppfattningen, att ingen formell anmälan gjorts. Genom ett ödets nyck hade varken befattningshavarna vid den svenska ambassaden eller amiralitetet, som normalt hade att hantera svensk-brittiska marina frågor, varit på plats. Ärendet hade handlagts av tillfälliga ersättare. Den löjtnant vid amiralitetet, som tog emot den skriftliga anmälan, underlät att lämna den vi-

dare till sina överordnade, varefter skrivelsen glömdes och försvann. Försvarsattachén vid ambassaden glömde att diarieföra sitt besök på amiralitetet och en extraanställd kontorist felarkiverade ärendet, varför skrivelsen även här försvann.

En officiell anmälan hade alltså skett och "The proper channels" hade använts. Den brittiske marinattachén i Stockholm hade dessutom haft flera kontakter med amiralitetet rörande alternativa färdvägar och angöring av Färöarna för bunkring. Han hade därefter meddelat marinledningen, att inga hinder förelåg, vilket tolkades som, att britterna medgivit fri lejd till Färöarna. De facto hade britterna via flera kanaler noga följt det svenska förbandets förflyttning och blev på intet sätt överraskade, då det dök upp vid Färöarna.

En annan faktor var, att Sverige hade tecknat ett kontrakt med USA om att få överta 300 begagnade krigsflygplan. Om dessa skulle falla i tyskarnas händer vid ett angrepp mot Sverige, var detta ett större hot mot Storbritannien, än om fyra små italienska jagare skulle göra det. Här fanns möjligheten att "utväxla" jagarna mot att flygplanskontraktet upphävdes.

Vidare kan nämnas, att en personlig vädjan från statsminister Per Albin Hansson till labourmedlemmar i den brittiska regeringen framfördes i krigskabinettet med innebörden, att kapningen riskerade att resultera i kraftiga antibrittiska reaktioner både i Sverige och i andra neutrala länder.

Slutligen kände man i marina kretsar väl till Torsten Hagmans probrittiska och antinazistiska inställning och blev övertygad om, att han hellre skulle slåss än att låta fartygen falla i tyskarnas händer. Amiralitetet kände olust för hur Royal Navy tvingats agera och ville så fort som möjligt få afären ur världen.

De intensiva diplomatiska aktiviteterna fortsatte under de närmsta dagarna. Efter en personlig garanti från Prytz, att jagarna aldrig skulle tillåtas falla i tyska händer, fattade krigskabinettet den 24 juni beslutet, att jagarna skulle återlämnas, varvid det förutsattes, att det amerikanska flygplanskontraktet skulle upphävas.

På sätt och vis kan britternas oro för att jagarna skulle falla i tyska händer vara förståelig. Tyska flottan hade ont om jagare, då man i april förlorat 10 av sina modernaste jagare i striderna vid Narvik. Samtidigt kan man säga, att de drastiska åtgärder, som britterna vidtog för att beslagta jagarna, aldrig hade behövts. Det hade räckt med att förhindra dem från att bunkra. Därmed hade de blivit liggande i Skaalefjorden och frågan hade kunnat lösas mellan regeringarna i lugn och ro.

Jagarna tas åter i besittning

Den 25 juni på eftermiddagen, alltså fem dygn efter det att jagarna utrymts, fick Hagman beslutet, att fartygen skulle återlämnas. Det överlämnades av Captain Crowther, som enligt Hagman var glad och lättad, närmast uppspelt av att kunna lämna detta positiva besked. Under de här tålamodsprövande dagarna hade Hagman och hans mer än 300 man starka besättningsstyrka från *Puke*, *Psilander* och *Romulus* tillbringat ombord på *Patricia*, medan *Remus* besättning på 104 man hade fått tränga ihop sig på *Castor*. Trängseln var naturligtvis besvärande, särskilt på *Patricia*. Man hade ändå försökt hålla humöret uppe genom att fira midsommarafton ombord. En provisorisk midsommarstång hade rests på fartyget och man hade dansat och haft underhållning. Men man kan ju föreställa sig glädjen och lättningen hos både jagarbesättningarna och passagerarna på *Patricia*, när beskedet om att få återvända till jagarna kom.

Vid den här tidpunkten hade britterna fört *Puke* och *Remus* till Kirkwall medan *Psilander* och *Romulus* var på väg dit. Jagarna och då främst *Puke* och *Remus* under eskort av den brittiska jagaren *Tartar* råkade ut för hårt väder. Till råga på allt fick *Puke* en läcka i kylvattenssystemet, vilket ledde



Dans för befäl och passagerare ombord på *Patricia*.

till att hennes enda fungerade maskin stoppade och hon fick bogseras av *Tartar*. Läget blev prekärt, då vinden ökade till halv storm. Försök från en bestyckad antiubåtstrålare och en mötande bogserbåt från Kirkwall att koppla en bogsertross misslyckades. Det enda bestående resultatet var en ordentlig intryckning av förskeppet och ett förlorat bogankare med kätting. Dagen därpå ökade vinden till full storm. *Puke* rullade våldsamt med sitt grunda djupgående och krängde över 45 grader och var inte långt från att slå runt. Situationen räddades, då jagaren *Mauri* dök upp och lyckades pumpa ut olja i lovart. En utsjöbogserare mötte utanför Kirkwall och bogserade in *Puke* till hennes ankringsplats.

Innan *Patricia* kunde avgå mot Kirkwall krävdes underhandlingar och förberedelser av olika slag. För att undvika att riskera *Castor* vid en inte helt ofarlig förflyttning till Kirkwall beslöts, att tankfartyget tills vidare skulle ligga kvar vid Torshavn. Det innebar, att *Remus* besättning fick överföras till *Patricia*. Detta hade till följd, att hon ombord kom att ha mer än 600 personer, varav 40 kvinnor och 8 barn. Om det hade varit trångt förut, blev det naturligtvis än värre nu. Fartyget var dimensionerat för 244 passagerare.

Man kan förstå, att man tvingades att i hög grad improvisera förläggning och utspisning.

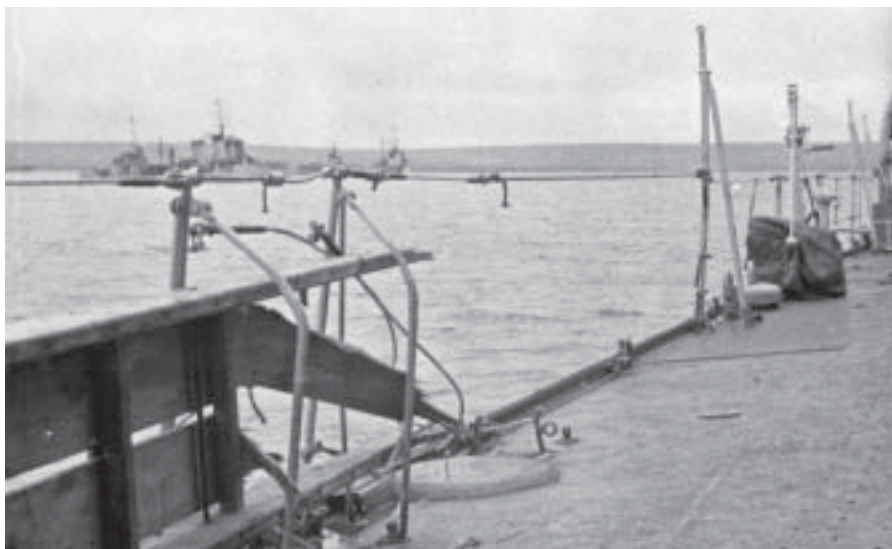
Efter att ha bunkrat från *Castor*, avgick *Patricia* efter midnatt den 30 juni med minlots ombord till Kirkwall, där hon ankrade på Inganess Bay, 2,5 km öster om Kirkwall sent på kvällen samma dag. Där låg då även jagarna. Hagman beskriver, att "de utgjorde en bedrövlig anblick. *Puke* verkade närmast vrak". Som det senare skulle visa sig, var de praktiskt taget plundrade på alla lösa in-



Debarkering av *Patricia* i Kirkwall.

ventarier och mer eller mindre allvarligt skadade i maskinerna m.m. *Puke* var värst därnär. Förutom skrovskadorna i förskeppet, var en maskin satt ur spel p.g.a. av torrkokning, en ammunitionsdurk dränkt med brännolja, o.s.v. Ombord på *Romulus* såg det ut som om en jordbävning dragit fram. Skåp, lådor och allt av trä var sönderbrutet, allting i uppborren upp- och nervänt. Allt av mässing var borttaget, liksom porslin, silver och rostfria saker. I tron, att fartygen skulle sändas till brittiskt varv för reparation, ansåg de brittiska sjömännen det bättre att själva beslagta intressant lösöre, än att låta varvsarbetarna senare få den möjligheten. Det handlade främst om de brittiska jagarbesättningarna, men också om personal ur det skotska regimentet The Lovat Scouts. Som Hagman skriver: "Till råga på allt skottar!". Han skriver vidare: "Utplundringen står i särklass, kemiskt fri från förmildrande omständigheter".

Den 2 juli kunde återembarkeringen ske. De svenska jagarbesättningarna arbetade dag och natt med att få fartygen rena, beboeliga och tjänstdugliga. Det tog fyra dygn att upprätta listor över skador och förluster, att genomföra ganska omfattande och svåra istandsättningsarbeten och att komplettera förråden m.m. Den brittiska regeringen betalade senare utan diskussion 879 000 svenska kronor i skadestånd. Så "lånet" av de fyra jagarna blev en dyr affär för britterna.



Meningslös förstörelse på *Romulus*.

Äntligen kurs mot hemlandet

Den 5 juli efter midnatt lämnade jagarna och *Patricia* Kirkwall och satte åter kurs mot Färöarna. Ett dygn senare anslöt *Castor* 40 distansminuter öster om ögruppen och avdelningen kunde påbörja den sista etappen av hemfärden. Man kan förstå, att lättnaden var stor hos alla ombord över att äntligen kunna sätta kurs ostvart mot hemlandet. Samtidigt var den sista etappen på sätt och vis den farligaste. I och med den tyska invasionen av Norge och angreppet på Nederländerna och Belgien, hade Nordsjön blivit en fullskalig krigszon. Ubåts- och minfaran var påtaglig. Det senare bekräftades av, att drivande minor och vrakgods påträffades. Den 8 juli oskadliggjorde *Puke* och *Remus* var sin drivande mina med kulspoluteeld.

Samma dag inträffade ytterligare ett tillbud. Ett flygplan, som senare visade sig vara brittiskt, fällde fyra bomber mot avdelningen. De slog ned och sprängdes cirka 50 meter vid sidan av *Castor*, som dock undslapp skador. Britterna bad senare om ursäkt för händelsen, som man hävdade var ett misstag.

Hagmans avsikt var att passera den tyska Skagerack-spärren i dess nordligaste ände, varför man överenskommit med tyskarna att ta ombord minlots utanför Lindesnäs i Norge. Det rådde tjocka i området, men exakt på utsatt tid dök två bestyckade trålare upp och satte ombord minlotsen på *Puke*. Morgonen därpå, den 9 juli, löpte avdelningen in till Kristiansand. För att ge myndigheterna tid att informera flyg- och kustbevakningen om avdelningens fortsatta rutt, fick man ligga kvar i hamn några timmar. Vid lunchtid kunde förbandet åter gå till sjöss och nu äntligen sätta kurs mot svensk kust!

Hemma!

Utan att några incidenter inträffat löpte avdelningen in på svenskt vatten tidigt på morgonen den 10 juli. Att det var en befriande känsla hos alla ombord är inte svårt att förstå. Under passagen sydvart utefter den bohuslänska kusten möttes avdelningen först av jagarna *Wrangel* och *Nordenskjöld* och senare av pansarskeppet *Manligheten* - alla med mannade relingar och under hurrarop. Under inlöpandet till Nya Varvet i Göteborg möttes man också av minkryssaren *Clas Fleming*, som hälsade hemvändarna på samma sätt. "Ja, det var klang och jubel i våra hjärtan", som en besättningsman skrev.

Riktigt den stämningen ville inte infinna sig efter det att jagarna förtöjt sida vid sida på Nya Varvet. Detta skedde sent på eftermiddagen den 10



Manligheten möter till sjöss med relingsmanning.

juli, nästan tre månader efter avfärden från La Spezia. Varken statsminister Per Albin Hansson eller försvarsminister Per Edvin Sköld hade kommit till Göteborg för att ta emot dem. Med besättningarna samlade i divisioner



Psilander, Patricia, Romulus och *Remus* vid Älvsborgs fästning.

med alla män på *Pukes* halvdeck, blev det i stället chefen för marinen, amiral Fabian Tamm, som hälsade fartyg och besättningar välkomna hem. Men han gjorde det med en kylig underton, som uppfattades av såväl befäl som meniga. Detta förebådade det efterspel, som snart skulle följa och drabba förbandschefen, kommandörkapten Torsten Hagman. Mer om detta i det följande.

Käll- och litteraturförteckning

- Bojerud, Stellan *Torsten Hagman* i Svenska Officersprofiler, Artéus, Gunnar (red) Karlskrona 1996.
- Borgfelt, Curt *Jagaraffären 1940 – en diplomatisk kris mellan Sverige och Storbritannien* i Tidskrift i Sjöväsendet 3/1994.
- Fontander, Björn *De onda åren 6 Sverige 1940 6 1945* (2006).
- Hagman, Gunnar *Jagarepisoden vid Färöarna i juni 1940* i Tidskrift i Sjöväsendet 1/1977.
- Hagman, Gunnar *Jagarepisoden vid Färöarna i juni 1940* i Tidskrift i Sjöväsendet 1/1986.
- Hagman, Torsten T. Hagmans arkiv i Krigsarkivet.
- Hammargren, Henning *Vapenköp i krig* (Malmö 1981).
- Jarl, E och Lilja, N-H (red) *Jagarköp under krig – Dramatisk hemfärd med Italienjagarna* (Karlskrona 1990).
- Pounder, David *An Act of Piracy in the Faeroe Islands; the story of the events of 20th June 1940* i Militärhistorisk Tidskrift 2006 (Vällingby 2006).

Gustaf von Hofsten är pensionerad kommandör av 1 gr. Han har tjänstgjort som marinintendent på jagare, torpedbåtsförband och minfartyg samt som stabsintendent i Flaggen. Han avslutade sin tjänstgöring i olika chefsbefattningar vid FMV, Förvarsstaben och Högkvarteret. Han är författare bl.a. till boken *Örlogsfartyg - svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg* (2004) Han är ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet.



Patricia anlöper Göteborgs hamn.



Från vänster *Remus*, *Romulus*, *Psilander* och *Puke* förtöjda vid Nya Varvet i Göteborg.

Italien-jagarna - materielen

Av Lars Salomonsson

Hur var då dessa fyra inköpta italienska jagare och hur passade de in i mönstret i den i övrigt svenskbyggda jagarflottan?

Sella - typen var den första jagartyp, som ritades och byggdes i Italien efter första världskriget. Typen är en intressant parallell till våra *Sköld* - jagare, också de efterkrigsjagare, som innebar ett radikalt steg mot en större, kraftigare jagartyp. I bägge fallen var de också respektive marins första fartyg med 53 cm torpeder och första jagare med 12 cm artilleri. I bägge fallen blev de sin flottas snabbaste fartyg och fick det mest avancerade maskineriet med nyheter som oljeeldade pannor med överhettning av ångan. Intressant är dock, att de svenska jagarna var både bredare och längre men drygt 200 ton lättare, fullt rustade, än de italienska jagarna, detta beroende på att dessa hade ett väsentligt större oljeförråd. En annan väsentlig skillnad var, att *Sella*- jagarna hade backdäck, d.v.s. en bruten däckslinje och låga fribord akter om backdäcket. *Sköld*- jagarna var däremot flushdäckade med högre fribord midskepps och akterut.

***Sella*- typens dimensioner var:**

Löa	85,3 m
Bmax	8,6 m
Dkvl	2,8 m



Puke under gång utanför La Spezia.

Tekniska data:

Depl std	970 ton
Depl max	1 480 ton (Depl std + brännolja + matarvatten)
Ångturbiner	36.000 hk
Fart	35 knop
Räckvidd	2.000 M vid 15 knop
Besättning	133 man

Bestyckning vid den svenska anskaffningen:

4 st 12 cm kan i dubbellavettage
2 st 40 mm lv kan m/17
2 st 13,2 mm lvksp
4 st 45,7 cm torpedtuber
30 minor

Sella- typen ansågs i Italien ha ett mycket gott skrov och tillhöra flottans sjödugligaste fartyg. De hade tre pannor av märket Thornycroft och två Parsons- turbiner på sammanlagt 36 000 hk. Kontraktshafaren var, liksom för *Sköld*- jagarna 35 knop. Fartygen tillfördes efterhand ökat oljeförråd och beväpning genom bl.a., att de tre 12 cm pjäserna, varav 2 i dubbellavettage akter, byttes ut mot fyra 12 cm pjäser i dubbellavettage. Detta



Jagaren *Puke* efter hemkomsten.



Italiensk jagare typ *Sella*.

medförde en fartreduktion, som man på svenskt håll ansåg kunna motverkas genom att minska oljeförrådet, detta mot bakgrund av lägre krav på aktionsradie i Östersjön. Att minska oljeförrådet, med dess låga tyngdpunkt, försämrar dock stabiliteten.

Fartygen skiljde sig väsentligt från svensk standard, när det gällde anordningar för besättningarnas förläggning, trevnad och bekvämlighet. Märkligt nog var förrådsutrymmena tilltagna för enbart kortare expeditioner, detta trots det utökade oljeförrådet. En del förbättringar kunde åstadkommas under utrustningen i La Spezia, men mycket måste anstå till senare.

Erfarenheterna efter hemkomsten till Sverige 1940 var, att fartygen strukturellt i vissa avseenden var för vekt byggda och tenderade att rulla och kränga kraftigt i sjögång. Det är bara att konstatera, att dessa fartyg, som en gång ansågs mycket sjödugliga, nu hade försämrade egenskaper på grund av ombyggnader med tillkommande toppvikter. Successivt inbyggdes förstärkningar och breda slingerkölur för att förbättra egenskaperna. Det låga fribordet akter om backen och läckande väderdörrar i överbyggnaden vållade en del problem i hårt väder. En del av förklaringen kan vara, att fartygen i svensk tjänst opererade på västkusten, farvatten med annorlunda sjötillstånd än fartygens operationsområde i Medelhavet. Jagarna ansågs dock, efter gjorda modifieringar, vara fullt kapabla att genomföra eskortupdrag.



Jagaren J18 *Psilander*.

År 1941 - 1942 modifierades fartygens bestyckning. Luftvärnet byttes ut mot två 40 mm luftvärnsautomatkanoner m/36 och två dubbla 8 mm luftvärnskulspruta m/36. 45 cm torpederna byttes ut mot 53 cm torpeder och sjunkbombskastare och sjunkbombsfällare installerades.

De två *Sella*-jagarna, *Puke* och *Psilander*, opererade i Göteborgseskadern under en kort tid och lades i materielberedskap 1943 och 1944. Fartygen uttrangerades 1947, således efter en mycket kort tid i svensk tjänst.

Spica-typen började projekteras 1932 under det då gällande Londonavtalet, som bl.a. begränsade krigsfartygens storlek. Fartyg under 600 ton undantogs dock från begränsningarna och man försökte då få fram en lätt



Jagare typ *Romulus*
och *Remus*.

jagare eller torpedbåt, som höll sig under 600 ton standarddeplacement, d.v.s. fullt rustad men utan brännolja och matarvatten. När Italien sade upp avtalet, så tilläts *Spica*- typens deplacement växa till 680 ton, men fartyget var fortfarande en lättviktskonstruktion med omfattande användning av lättmetall i överbyggnad och inredning. Svetsning tillämpades i stor utsträckning. Skrovet hade ett högt backdäck och låga fribord midskepps och akterut, liksom *Sella*- typen.

***Spica*- typens dimensioner var:**

Löa 80,4 m
Bmax 8,2 m
Dkvl 2,3 m

Tekniska data:

Depl std 630 ton
Depl max 900 ton (Depl std + brännolja + matarvatten)
Maskin 19.000 hk
Fart 34 knop
Räckvidd 1.700 M vid 15 knop
Besättning 116 man

Bestyckning:

3 st 10 cm kan
6 st 20 mm lv kan i dubbellavettage
2 st 13,2 lvksp
4 st 45,7 cm torpedtuber
2 st sjunkbombskastare



Jagaren *Remus*.

Spica- typen hade två turbiner på sammanlagt 19 000 hk och endast två Yarrow-pannor med överhettning. Det senare bidrog starkt till att minska fartygets dimensioner. Kontraktsfart var 34 knop. Fartygens artilleri- och torpedbestyckning var tämligen svag, vilket i praktiken knappast gjorde sig påmint, då fartygen var avsedda för konvojering, ubåtsbevakning och minsökning och även nyttjades för detta. Som helhet var fartygstypen harmoniskt avvägd och lyckad, vilket bl.a. visas av, att inte mindre än 32 systerfartyg byggdes på olika varv i Italien.

Även dessa fartyg skiljde sig väsentligt från svensk standard, när det gällde anordningar för besättningarnas förläggning, trevnad och bekvämlighet. Efter hemkomsten till Sverige fick de bättre förläggningar, värme m.m. Till skillnad från *Sella*- jagarna ansågs dessa fartyg vara mycket sjövärdiga och *Romulus* och *Remus* gjorde god nytta under kriget, huvudsakligen i konvojtjänst. Fartygen utrangerade 1958.

Spica- typen lanserades redan 1936 som en lämplig s.k. kustjagare och i oktober 1940 beställdes kompletta ritningar över fartyget *Perseo* med avsikten att detta skulle bli prototypen för en svensk kustjagare. Redan, när ritningarna anlände till marinförvaltningen 1941, hade dock projektet i princip havererat. *Spica* kostade 7,5 mkr i inköp, kustjagaren hade kostnadsberäknats till 6 mkr. I slutet av oktober 1940 meddelade försvarsminister Sköld, att han var tvungen att minska kostnaderna för varje kustjaga-



Jagaren J27 *Romulus*.



Jagaren J32 *Mjölner*.

re från 6 mkr till 3,5 mkr! Då hade marinförvaltningen redan lagt ut en konstruktionsbeställning på en mindre jagare på cirka 800 ton. Denna jagare hade tre pannor. Marinförvaltningens olika vapengrenar hade fått "fritt fram" med påföljden, att projektet inte inrymdes inom kostnadsramarna och dessutom hade dålig stabilitet redan på projektstadiet.

Nu vidtog en allmän bantning av projektet såväl kostnadsmässigt som storleksmässigt. Erfarenheter från *Spica*-typen pekade på, att översynsintervallerna kunde göras så långa att tre pannor inte längre var nödvändiga. Även lättmetall i inredning och överbyggnad infördes. Den s.k. stadsjagaraktern övergavs till förmån för "motorbåtsaktern", vilket gav 1/2 knops fartökning.

1941 började kustjagare typ *Mode* ta form. Man fick frågå de italienska linjerna, då de inte skulle bära den svenska bestyckningen, bl.a. 53 cm torpeder, utrustningen samt inredningen. Samtidigt arbetade man med att minska kostnaderna kraftigt. Konstruktionerna måste göras enklare och fartygen måste göras mindre och mer vedettbåtsliknande. Utformningen med ett högt backdäck bibehölls. Slutresultatet blev ett fartyg med något mindre dimensioner än *Spica*-typen men med nästa samma displacement. Under 1942 - 43 sjösattes kustjagarna *Mjölner*, *Mode*, *Magne* och *Munin* för att göra eskorttjänst under kriget.

Trots att man inte använde *Spica*-typens linjer på *Mode*-jagarna, så märks tydligt det italienska inflytandet på dessa fartyg.

Omfallen

Av Örjan Sterner

Vad menas med denna rubrik?

En så kallad kontrafaktisk historieskrivning görs för att belysa, vad som sannolikt kunde ha hänt eller inte ha hänt, om en enskild företeelse utfallit annorlunda.

Ett klassiskt exempel på en enskild händelse, som utsatts för ett kontrafaktiskt resonemang, är skotten i Sarajevo 1914.



Gavrilo Princip.

Om inte Frans Ferdinands chaufför kört fel och råkat passera attentatsmannen Gavrilo Princip, hade första världskriget sannolikt aldrig brutit ut. Därmed hade förutsättningarna för den ryska revolutionen väsentligt förändrats och hade sannolikt inte hänt. I förlängningen av detta torde Hitler inte kommit till makten, andra världskriget aldrig brutit ut och det kalla kriget hade inte inträffat!

Enligt flera historiker och även tidigare CM Bengt Schuback, utgjorde skeendet vid Färöarna en sådan viktig enskild händelse, som skulle ha kunnat förändra Sveriges neutralitet och fått in oss under Tysklands dominans och dragit in oss i världskriget.



Amiral Fabian Tamm.



Amiral Gösta Ehrensvärd.

AC Torsten Hagmans faktiska beslut att uppge fartygen utan strid stöddes av samtliga fartygschefer och har i efterhand betecknats som det enda rätta och ett mycket klokt beslut. Det kritiserades dock av åtskilliga inom officerskåren och även av CM, Fabian Tamm, som inför de samlade sjöofficerarna i Karlskrona anmärkte, att "mången sjöofficer skulle handlat annorlunda".

Ett annat exempel på marina chefers kritiska inställning är den kompletterande order, som CKF, amiral Gösta Ehrensvärd gav ut strax efter det att fältskyddsrätten avslutat sin förberedande utredning:

"Jag förbjuder mig underlydande chefer att under någon som helst förvändning överlämna dem underställt fartyg till främmande makt. Flaggans heder går främst".

Till yttermera visso meddelade ÖB i en skrivelse till CM, att det inte tillkom militära chefer att ta politiska eller andra ovidkommande hänsyn vid utförande av erhållna order eller uppdrag. Skrivelsen avslutas med att framhålla betydelsen av att handla på det sätt, som motsvarar Sveriges och den svenska krigsmaktens ära och anseende.

Vad hade hänt om Torsten Hagman följt reglementet, CM instruktion

och sina egna taktiska föreskrifter till punkt och pricka och således vägrat att överlämna fartygen?

Hur hade händelseförloppet blivit då?

Låt oss först än en gång se, vad CM instruktion och avdelningschefens taktiska föreskrifter sade.

CM instruktion föreskriver avseglingsdag, vägval, nationalitetsmärkning, rapportering och övningsverksamhet. Instruktionen avslutas med: ”Jag förväntar mig, att Ni i övrigt, inför de situationer, som kunna uppstå, skall genomföra Edert uppdrag på det sätt, som motsvarar svenska flottans anseende och svenska flaggans ära”.

Avdelningschefens taktiska föreskrifter innehöll bl.a. följande: ”Kommer det till strid, upptaga jagarna densamma anfallsviis utan hänsyn till egna förluster. Patricia söker undkomma. Intet fartyg får uppgivas, utan sänkes av den egna besättningen, därest det ej längre kan försvaras”.

Britternas krav på att beslagta fartygen gällde enbart jagarna. *Patricia* och *Castor* skulle få fri lejd, ett nog så viktigt faktum att observera i den fortsatta framställningen.

Som juridisk grund för beslaget framfördes, att det stod i överensstämmelse med internationell rätt och den brittiske befälhavaren Captain C Caslon åberopade Right of Angary som grund för beslutet.

Det kan då vara på sin plats att kort kommentera detta. Angary of Right har sitt ursprung i Haagkonventionen, artikel 53, från 1899. Enligt Encyclopedia Britannica innebär Right of Angary rätten för stridande parter att rekvirera neutralt handelsfartyg, flygplan och andra transportmedel, som befinner sig inom den stridande partens jurisdiktion. I allmänhet bör Right of Angary tillämpas endast vid trängande behov i krigstid och full ersättning skall erläggas till den neutralt ägaren. Right of Angary har i själva verket kommit att utvidgas till att omfatta inte bara land- och sjötransporter utan också neutral egendom, som påträffas inom en krigförandes territorium. Rätten tillämpades vid ett flertal tillfällen under första världskriget och även senare under andra världskriget.

Britternas rätt att utöva Right of Angary på Färöarna torde vara ytterst tveksam, då öarna inte var ockuperade utan endast stod under brittiskt ”beskydd”. Åtgärden torde därför tolkas som en allvarlig kränkning av en neutral stats egendom. Det kan heller inte klart hävdas, att Right of Angary gäller för krigsmateriel, t.ex. örlogsfartyg.

Fanns det något som talar för, att Hagman skulle fattat ett annat beslut?



Patricia.



Ja, mot bakgrund av det beskrivna ordreläget, avdelningschefens taktiska föreskrifter och den spridda uppfattningen att inte kapitulera utan att strida till sista man, borde ett annat beslut kunnat ligga nära till hands.

Det har framförts, bl.a. av Hagman själv, att omsorgen om de civila på Patricia skulle vara det, som fått Hagman att kapitulera. Som vi sett ovan, omfattade beslaget enbart jagarna. Patricia och Castor skulle få fri lejd. Om nu Hagman vägrat att överlämna jagarna, skulle sannolikt följa en viss tidsfrist för att Patricia och Castor skulle kunna sätta sig i säkerhet. Det är inte troligt, att den brittiske förbandschefen bekämpat dessa två

Ankringsordning i Skaalefjorden.



Tribaljagare, *HMS Mashona*.(F59).

obeväpnade objekt med ett stort antal civila personer ombord. Detta skulle för övrigt ha varit ett allvarligt brott mot krigets lagar, något som Storbritannien knappast hade råd att utsätta sig för vid den tidpunkten.

Om avdelningschefen tagit upp strid, lär han antagligen ha avvaktat eldöppnande från de brittiska jagarna. Efter en mycket kort eldduell antar vi, att *Remus*, som låg längst ut i fjorden, sänks, varvid avdelningschefen antingen fortsätter striden, kapitulerar eller sänker de tre övriga jagarna, helt enligt reglemente och instruktioner. Någon utsikt till framgång i striden är inte sannolik. Förlusterna, förutom av fartygen, kan uppskattas till mellan 25-50%, d.v.s. 75-225 man.

De överlevande tar sig iland och blir omhändertagna av britterna för vidarebefordran till *Patricia*, som kallas tillbaka.

När *Patricia* med sin last av sårade och omskakade jagarbesättningar når fritt hav, tas omedelbart kontakt med Sverige. Nyheten läcker mycket snart ut, om vad som hänt och förorsakar en folkstorm och en våg av anti-pati mot britterna.

I regeringen reagerar försvarsminister P E Sköld och utrikesminister C Günther omedelbart. De vill omgående bryta de diplomatiska förbindelserna och förklara, att vi nu är i krig med Storbritannien. Statsminister P A Hansson vill dämpa ilskan i regeringskansliet. Regeringen kallas till krismö-



Per Albin Hansson, statsminister i samlingsregeringen 1939 - 1945.



Per Edvin Sköld Försvarsminister 1938 - 1945.



Christian Günther, utrikesminister 1939 - 1945.

te för att dryfta det uppkomna läget. Beslutet blir, att man kallar hem ministern i London till Sverige för konsultationer, samtidigt som en skarp protest inlämnas till de brittiska myndigheterna. Man kräver energiskt en fullständig utredning av händelseförloppet och kräver, att ansvariga för beslutet om beslaget ställs inför domstol anklagade för krigsbrott.

Den svenska förhandlingskommissionen, som förhandlar med USA om köp av flygplan och örlogsfartyg, får nu order om att forcera sitt arbete för att kompensera för jagarförlusten. Samtidigt krävs full ersättning från britterna för jagarna samt skadestånd och livränta till skadade och anhöriga.

Syftet med aktionen var från brittisk sida att hindra Tyskland från att lägga beslag på jagarna. Detta har man nu lyckats med. För britterna gäller det nu att lugna ner den svenska regeringen, så att inte Sverige dras in under Tysklands hegemoni.

Tysklands reaktioner på jagarangreppet blir våldsamt. En propagandastorm dras i gång, där Storbritannien anklagas för sjöröveri och för att förkasta internationella spelregler, vad avser förhållande till neutrala stater. Att nyttja Right of Angary ses som ett listigt knep utan saklig grund. Samtidigt erbjuder sig Tyskland att bistå Sverige med sjöfartskydd som ett visst stöd för de sänkta jagarna.

Exporten av krigsmateriel till Storbritannien stoppas, vilket drabbar bland annat kullagerexporten.

Den betydelsefulla importen av drivmedel, livsmedel och insatsvaror stoppas av Storbritannien.

Varken Tyskland eller Storbritannien vill dock driva in Sverige i den andres intressesfär. För båda parter är ett neutralt Sverige den bästa lös-

ningen för landet, varför bl.a. den viktiga importsjöfarten åter kan komma i gång efter ett antal månader.

Ovanstående scenario beskriver måhända inte ”worst case” utan grundar sig på, att brittena redan från början varit klivna inför beslaget. Grund för detta går att finna i de kabinetsprotokoll, som frigetts och som granskats av bl.a. G Hagman (TiS 1/86). Vissa tidningar och historiker har beskrivit ett alternativt scenario i termer av, att vi förklarat Storbritannien krig och blir indragna i världskriget på Tysklands sida, med eller mot vår vilja. Detta skulle med säkerhet ha lett till en katastrof för vårt land och även troligen en än värre situation för Finland i dess umgänge med Sovjetunionen.

I en sammanfattad bedömning av ett sådant katastrofscenario torde det här beskrivna scenariot vara det mest sannolika. Detta förtar dock på intet sätt betydelsen av de inträffade händelserna på Färöarna och bedriften att hemföra fyra jagare som en välbehövlig förstärkning av vår neutralitetsvakt.

Det är svårt att finna ett troligt omfall i denna händelse där det är så uppenbart, att det troligen enda rätta beslutet också är det faktiska beslut, som Hagman fattade med fullt stöd av sina underlydande fartygschefer.

Källor:

Svenska Dagbladet 27/12 1970, under strecket av Alf Åberg

Dagens Nyheter, 3/1 1971

Vapenköp i krig, Marinlitteraturföreningen 1981. Henning Hammargren

ISBN 91-85944-02-5

Tidskrift i Sjöväsendet nr 1 1986. Jagarepisoden vid Färöarna av Gunnar Hagman,

Jagarköp under krig, Karlskrona 1990. ISBN 91-87072-07-6

Tänk om. Kontrafaktisk historiebeteckning SMB 1999. ISBN 978-91-86297-4-04-6.

Örjan Sterner är pensionerad kommandör och f.d. mariningenjör samt ordförande i Flotans Mäns Stockholmsförening. Han har tjänstgjort i tekniska och logistikbefattningar vid kustartilleriförsvar, marinkommando och sektorflottilj samt i stabstjänst vid underhållsregemente och i Högkvarteret. Örjan Sterner är ledamot i Kungliga Örlogsmannasällskapet.

Slutsatser

Av Thomas Engevall

Det går att dra en rad slutsatser och erfarenheter från den, som man måste anse det vara, lyckade förstärkningen av den svenska flottan mitt under brinnande krig i Europa. Under de tidigare kapitlen är ett antal av dem mer tydliga än de andra, vissa rent specifika för just anskaffningen av Italienjagarna *Puke*, *Psilander*, *Romulus* och *Remus* (samt de tillhörande torpedbåtarna av MAS-typ, som anskaffades samtidigt), men flertalet av erfarenheterna är allmängiltiga och tidlösa och gäller även idag.

En god portion tur, eller möjligen bra timing av händelserna, bidrog också till det lyckade resultatet, men tur kommer inte av sig själv. Ingemar Stenmark sade som bekant i en intervju att ”ju mer jag tränar, desto mer tur verkar jag få”. Detta förhållande gällde även anskaffningen av ”Italienjagarna”.

I detta kapitel lyfts därför några av de viktigare erfarenheterna och slutsatserna fram. Kapitlet avslutas med en betraktelse kring läget idag och en bedömning, om vi skulle kunna ge oss på ett liknande uppdrag, om den säkerhetspolitiska situationen skulle förvärras än mer än, vad den gjort tills idag.

Förberedelser

Att jagarna köptes från Italien, var ingen slump. Under 1930-talet hade representanter för svenska marinen vid olika tillfällen besökt Italienska fartyg och knutit personliga kontakter vid Italienska myndigheter och varv. Ett antal svenska sjöofficerare hade efter första världskriget varit elever vid *Accademia Navale* i Livorno och knutit personliga vänskapsband med Italienska officerare, som med tiden steg i graderna och fick ett gradvis större inflytande. Löjtnanten Bengt Lind af Hageby var under årsskiftet 1938-39 embarkerad på moderna italienska kryssare och jagare och tjänstgjorde även på motortorpedbåtsförband. Italienska örlogsbesök i Sverige utnyttjades och vi hade också tidigare under 1900-talet anskaffat ett antal fartyg från Italien, bland annat ubåten *Hvalen*, som år 1909 hemfördes från La Spezia. Kockums hade också byggt två ubåtar på licens från Fiat (*Svärdfisken* och *Tumlaren*, bägge sjösatta och levererade 1914). Under 1930-talet genomfördes ett antal förberedelser och studieresor, bland annat till Isotta

Fraschinis motorfabrik i Milano och ett antal varv, där motortorpedbåtar byggdes. Marinattachén i Italien, Henning Hammargren, som inte var permanent stationerad i Italien (han skulle idag ha kallats reseattaché) under sin tid som attaché (1937-1942) var mycket aktiv i sina förberedelser och odlade mycket goda personliga kontakter med de ledande befattningshavarna i Italien. Även hans företrädare på posten, kapten Erik Samuelsson, var mycket aktiv i sin rapportering kring den Italienska marina utvecklingen. När behovet av anskaffning av krigsmateriel blev akut för svenskt vidkommande, fanns således ett stort antal personkontakter på plats, där förtroende och vänskap var uppbyggda från början. Denna typ av förberedelser och förutsättningar kan inte överskattas och de ger också möjligheter till helt andra diskussioner och att snabbt komma "på mål", när väl de reella behoven uppstår. Utgående från det material, som kan studeras, är det också tydligt, att såväl skeppsteknik, vapenteknik och taktiskt uppträdande studerades och rapporterades och att det fanns ett högt mått av integrering mellan marininstaben och marinförvaltningens agerande i såväl förberedelser som genomförande.

Förmåga att fatta beslut inom myndigheterna

En slutsats, som kan dras, är, att regeringskansli med berörda myndigheter hade en förmåga att löpande fatta beslut under ett stort mått av osäkerhet. Den enklaste förklaringen till detta är givetvis det omvärldsläge, som rådde och att alla ansvariga insåg, att läget krävde extraordinära åtgärder för att en snabb förstärkning av den svenska försvarsförmågan skulle kunna komma till stånd. Även om det givetvis förekom åsiktskillnader mellan marininstaben och marinförvaltningen i olika frågor, kunde inte frågeställningar debatteras i oändlighet, utan nödvändigheten av en samlad beslutsförmåga och samarbete blev uppenbar.

Det är också uppenbart, att de förberedelser, som gjorts och alla de kontakter som under lång tid odlats med de italienska myndigheterna, varven och motortillverkarna, nu bar frukt. Det blev således mycket lättare, inte minst för officerarna och mariningenjörerna på marinförvaltningen att förhålla sig till marinkommissionens arbete och korrespondens, eftersom många av dem hade egna personkontakter och intryck från sina egna italienska kontakter.

Detta förhållande gjorde också, att det var lättare att delegera en rad beslut och hantering av praktiska frågeställningar till de personer, man valde att skicka till Italien för att genomföra uppdraget.

Ur detta perspektiv var det således kombinationen av förberedelser i fredstid samt de yttre omständigheterna, som ledde till att beslutsförmågan inom marinstaben och marinförvaltningen blev tillräckligt stark för att ro uppdraget iland.

Förmåga att välja rätt individer för uppdraget samt att ge dessa individer manöverutrymme

På det hela taget verkar uttagningen av ledande sjöofficerare, mariningenjörer och marinintendenter varit mycket lyckat. Flottans (och marinens) personaldetalj har genom åren fått utstå ett ständigt mått av kritik (ibland befogad och oftare obefogad). I fallet kring de Italienska jagarna lyckades man över förväntan.

De första två, som bör nämnas i detta sammanhang, är marinattachén Henning Hammargren samt mariningenjören Holger Graffman. Dessa bägge bildade tillsammans med mariningenjören Sigvard Samzelius (expert på motorer och motortorpedbåtar) och kommendörkaptenen J.G. Oxenstierna som torpedexpert den så kallade marinkommissionen. Genom att ge dem ett sådant officiellt uppdrag och även med ett bra och respektgivande namn, underlättades deras arbete med de Italienska myndigheterna. Som tidigare nämnts, hade Hammargren mycket goda kontakter i Italien och Graffman var en skicklig affärsman, som hade stor förhandlingsförmåga och fick saker ur händerna snabbt. Holger Graffman, som var inkallad mariningenjör, var i det civila VD för AB Transfer, ett dotterbolag till Stockholms Enskilda bank, med uppgift att få loss infrusna krediter. Graffman var den som ledde marinkommissionens arbete med stor energi. Han beskrivs av 1.officern på Romulus, löjtnanten Nils-Erik Ödman som "en synnerligen färgstark, dynamisk person med en charm, som när han knäppte på den, var utan like". Ett annat exempel på detta är det smeknamn, "Telegraffman", som Graffman hade skaffat sig redan tidigare i det internationella affärlivet. Den begränsning, som dåtidens sambandssystem med telegramkommunikation satte, i kombination med att telegrammen därutöver behövde krypteras, innebar att många beslut och initiativ av nödvändighet måste tas på plats. Svar på frågor, som ställdes till marinförvaltningen och som inte gavs svar i tid, fick hanteras med gott omdöme, så att verksamheten inte avstannade, när det gällde att få fartygen utrustade och klara för hemfärd.

Den tredje, som måste framhållas särskilt är givetvis kommendörkapten Torsten Hagman. Som avdelningschef över styrkan kom han att ställas på

allehanda uppgifter och utmaningar, som kulminerade i och med incidenten på Färöarna. Hagman, som tidigare i karriären varit adjutant år tidigare försvarsministern (1920-talet), dåvarande (1940) statsministern, Per Albin Hansson hade statsministern att tacka för jobbet att bringa fartygen hem till Sverige. Hans ledarförmåga ställdes på prov från och med det att han ankom till La Spezia den sista januari 1940, ända tills fartygen förtöjde vid Nya Varvet i Göteborg den 10 juli samma år. Som "dubbelhattad" med befattningarna som såväl avdelningschef (AC) för hela styrkan samt även fartygschef (FC) för *HMS Puke* hade han fullt upp från första dagen. Hagman var en av sin personal mycket uppskattad chef, något som tydligt framgår i de berättelser, som finns nedtecknade.

När man läser Hagmans rapport "De i Italien inköpta jagarnas utrustning och hemfärd", slås man av vilken otrolig energi, som Hagman och de andra ledande officerarna lade ned under hela den tiden i Italien och på hemresan. Hagman och de övriga har också en stilistisk förmåga, som gör berättelsen mycket levande och den ordning och reda i all kommunikation, signaler m.m., som uppvisas i rapporten, är inspirerande att läsa.

Hagman hade mottagit marinchefens instruktion för hemfärden den 30 mars. Denna, som var uppstucken i sju punkter, där den sjunde och sista punkten löd "Jag förväntar mig, att Ni i övrigt, inför de situationer, som kunna uppstå, skall genomföra Edert uppdrag på det sätt som motsvarar svenska flottans anseende och svenska flaggans ära". Denna instruktion hade han själv utvecklat i sina taktiska föreskrifter för hemfärden, där det bl.a. stod "Kommer det till strid, upptaga jagarna densamma anfallsvis utan hänsyn till egna förluster. *Patricia* söker undkomma. Inget fartyg får uppgivas, utan sänkes av den egna besättningen, därest det ej längre kan försvaras".

När engelsmännen sedermera den på Färöarna 20 juni åberopade den så kallade "Right of Angary", enligt vilken krigförande länder ägde rätt att på eget eller ockuperat territorium tillfälligt beslagta neutral makts egendom och hotade att uppta strid/sänka de svenska jagarna, om de inte lämnade fartygen, ställde Hagman i en mycket svår situation.

Att ta upp striden mot en helt överlägsen fiende i enlighet med andan i marinchefens instruktion och i sina egna taktiska föreskrifter innebar, att fartygen med säkerhet skulle sänkas, omfattande förluster i döda och sårade samt en mycket allvarlig kris med England, kanske till och en risk att hamna i krig på Tysklands sida mot England.

Att "ge efter" i hopp om att kunna finna en förhandlingslösning, som gjorde, att fartygen möjligen skulle kunna komma den svenska marinen till

nytta men med en stor risk att bli stämplad som en ”ny Carl Olof Cronstedt” (som gav upp Sveaborg utan strid år 1808) i det fall fartygen ej gavs åter. Hagman måste ha räknat med skarp kritik för detta agerande oaktat utgången, men han hoppades säkert på förståelse och erkännande, om det hela lyckades i slutändan. Tyvärr hade han fel därvidlag.

Med facit i hand innebar hur som helst Hagmans agerande till slut, att fartygen och med en marginell försening kunde införlivas i den svenska flottan, när de behövdes som allra mest. Hans agerande löste därmed huvuduppgiften, att föra jagarna till Sverige. Att ha förmågan att veta, vad som är huvudsak och vad som är bisak i svåra situationer, är det, som skiljer ut en skicklig och modig officer från en, som inte har dessa förmågor. När sådana svåra tillfällen infinner sig och de kommer de alltid att göra i mariniens verksamhet, krävs en inre kompass, som vid behov måste sätta sig över de skriftliga order och instruktioner, som tidigare utfärdats och som inte kunnat förutse den reella händelseutvecklingen. Sett ur detta perspektiv, så var valet av kommandörkapten Torsten Hagman som avdelnings/fartygschef helt rätt för uppdragets lösande.

Oförmåga att erkänna fel

Det, som lämnar en bitter eftersmak i jagaraffären, är det bristande ledarskap som stats- och militärledningen uppvisade, när fartygen kom hem. Vare sig stats- eller försvarsministern mötte upp vid ankomsten i Göteborg utan mottagande hanterades av Chefen för Marinen, Fabian Tamm. Per Albin Hanssons änka, Sigrid Hansson, sade i ett TV-program år 1972, att ”Per strax före sin bortgång sagt, att en av de få saker han ångrat i sitt liv var, att han ej reste ner till Göteborg och i sin egenskap av statsminister tog emot Hagman, när denne anlände dit med jagarna i juli 1940”.

I sitt välkomstanförande till besättningarna den 10 juli under ”divisioner med alle man” fanns en omvitnad kylig ton i framförandet från marinchefen Fabian Tamm. Detta speglade de kretsar i Sverige med bland andra Chefen för Kustflottan, konteramiral Ehrensvärd, m.fl., som ansåg, att situationen och given order med texten ”..svenska flottans anseende och svenska flaggans ära..” inneburit, att Hagman borde upptagit strid med engelsmännen i stället för att överlämna fartygen.

Det är lätt att med facit i hand vara kritisk mot CKF m.fl. för sin hållning, men samtidigt finns det tillfällen, när det gäller att stå upp för sin rätt, oaktat om oddsen är överväldigande emot. Att under brinnande krig visa, att svensk militär inte ”viker ner sig utan strid” har också ett betydande

värde i form av signaleffekt på sikt, även om det kan innebära, att liv och materiel förloras som en konsekvens av handlandet. Detta symposium innehåller också en kontrafaktisk del och som tankeexperiment, kan man fundera på, hur Hagmans agerande skulle ha bedömts, om engelsmännen inte återlämnat jagarna överhuvudtaget. Det är därför inte helt förvånande, att det inledningsvis fanns en stark skepsis till Hagmans handlande hos ett antal ledande militärer. Men och detta sagt, när situationen lugnat ner sig och händelseförloppet kunnat klarläggas, borde ansvariga chefer ur stats- och militärledning svalt den egna stoltheten och gett Hagman det öppna erkännande för sitt handlande, han förtjänade. Resultatet av hans handlande blev ju en förstärkning av den svenska flottan, när det som bäst behövdes.

Relevans idag

De erfarenheter, som beskrivits ovan, äger alla full relevans även idag. Förberedelser, beslutskraft och förmåga att välja rätt individer för uppdraget är minst lika viktiga idag som 1939-40. Den fråga, som kan ställas, är, om vi med dagens system och personella struktur skulle kunna genomföra en motsvarande anskaffning av kvalificerade örlogsfartyg från ett annat land under en mycket kort tid, om vi verkligen behövde göra detta.

Vad svaret blir på den frågan, är nog individuellt och beror på, vilken tilltro man i grunden har för dagens marin och omgivande politiska och administrativa system samt till tillgänglig personal. Med en positiv grundsyn och ett synnerligen stort "ankare i mössan" och "propeller i bältet" skulle det nog gå, men många är de regler och bestämmelser kring behörigheter, formell kompetens m.m., som man skulle behöva lägga åt sidan. Att också välja ut de ledande befattningshavare, som skulle sitta på besluten och svara för handläggningen på myndigheterna (inom Regeringskansliet, Försvarmakten och Försvarets Materielverk) blir i sammanhanget minst lika viktigt som att välja ut en ny sjöstyrkechef, som det var 1940.

Men, det skulle gå, om vi verkligen bestämde oss för, att det ska gå.

Italienjagarna. Sammanfattning

Av Johan Forslund



Jagarna efter hemkomsten vid kaj vid Nya varvet, Göteborg, 10 juli 1940.

Flottans Män högtidlighåller var tredje år en marin händelse av vikt och anskaffningen av jagarna från Italien och den dramatiska hemfärden för 75 år sedan är en sådan händelse. Med det här symposiet har vi lyft fram tre saker. Det första är själva händelseförloppet. Hösten 1939, när det andra världskriget hade brutit ut, förklarade sig Sverige neutralt och våra politiker kunde konstatera, att flottans numerär sannolikt inte var tillräcklig för att på en acceptabel nivå genomföra den neutralitetsvakt, som skulle komma att bli nödvändig. En kommission tillsattes för att utreda var, när och hur fartyg, lämpliga att ingå i vår neutralitetsvakt, kunde anskaffas. Valet föll på fyra äldre italienska jagare och kontrakt skrevs i januari 1940. Hemfärden under våren och sommaren 1940 blev dramatisk med kollisioner, diverse haverier och uppbringandet av tankfartyget *Castor* som exempel på händelser utanför den dagliga rutinen. Färöincidenten var naturligtvis den mest dramatiska händelsen, där kommandörkapten Hagmans omdö-

mesgilla beslut och rådiga agerande, parallellt med svensk diplomati, möjliggjorde fartygens fortsatta färd till Sverige och tjänstgöring i den krävande neutralitetsvakten under resten av kriget.

I avsnittet med omfallen har vi provat de olika beslut, som förbandschefen kunde fatta vid konfrontationen med engelska flottan vid Färöarna och entydigt kommit fram till, att kommendörkapten Hagmans beslut, att då överlämna fartygen utan strid, var det enda rätta och som också möjliggjorde hans fortsatta agerande för fartygens snara återlämnande. I någon mening kan man påstå, att kommendörkapten Hagman bröt både mot Marinchefens instruktion och sina egna taktiska föreskrifter vid Färöincidenten. "Jagarna upptar strid anfallsvis utan hänsyn till egna förluster. Intet fartyg får uppgivas, utan sänkes av den egna besättningen, därest det inte längre kan försvaras". Icke desto mindre handlade förbandschefen helt riktigt under dåvarande omständigheter och därför kunde fartygen så småningom fullfölja resan hem till Göteborg. Kommendörkapten Hagman fick oförtjänt kritik av krigsmaktens och marinens ledningar men desto mer beröm för sitt agerande av bland andra Englands dåvarande premiärminister Winston Churchill.

Det tredje, som vi vill lyfta fram och kanske det allra viktigaste med det här symposiet, är våra politikernas oförmåga att fatta rätt beslut i försvarsfrågan. Under det senaste seklet har försvarsbesluten ofta varit i otakt med omvärldsutvecklingen. Alltför positiva tolkningar av omvärldsutvecklingen, eller om man så vill, ovilja att förstå den och en försvarsinriktning, som en följd av detta har varit alltför frekvent. Med all respekt för att försvarets inriktning och utveckling är en komplex fråga, kan vi med facit i handen konstatera, att försvaret har tillåtits fluktuera i alltför stor omfattning. Om våra politiker i tillräckligt hög grad hade insett allvaret i omvärldsutvecklingen, hade antagligen försvarsbeslutet 1936 fått en annan inriktning. I stället för en nådatid om tio år, då beslutet skulle vara genomfört och en acceptabel försvarsförmåga uppnådd, fick vi tre år och Sverige var inte på långa vägar redo att försvara sin territoriella integritet vid krigsutbrottet. Under 40-talet levererades visserligen två kryssare och ett antal jagare till flottan, men det var för sent och därför tvingades Sverige till det inte helt lyckade vapenköpet 1940. Som har framgått av redovisningarna, var fartygen inte heller riktigt av den kvalitet, som vi hade önskat oss. För 75 år sedan tvingades Sverige till en omfattande anskaffning av krigsmateriel från annat land. I en tid av ökad spänning i Europa förmådde inte den politiska ledningen i landet fatta nödvändiga beslut om rikets säkerhet, utan

vi tvingades till nödlösningar. Det är oundvikligt att göra en jämförelse med dagens situation, då vi ser ett förändrat säkerhetspolitiskt läge och en ökad hotbild mot våra nära grannländer, utan att statsmakterna ger försvaret det tillskott, som är nödvändigt.



M/T Castor var ett av de första tankfartygen i Sverige. Det tillhörde Trelleborgs Ångfartygs Nya AB och sjösattes 1928 på Kockums varv i Malmö. Hon hade ett deplacement på 13 440 DW och en besättning på 36 man. Hon rekvirerades av Svenska staten 1940 och torpederades och sänktes den 31 mars 1941.



Patricia med ubåt

ENGLANDS SYN PÅ JAGARBEISLÄGET.



SVENSKA REGERINGEN
DRÖJDE MED GARANTERNA.

Franska örlogsskepp besöks av engelska örlogsskepp i Gibraltor.

Mikroskopet löste mordgåtan.

ÖFRÖDRAMMET
SVARAR PÅ
EN SÄLVKÖRDE
MORDGÅTAN
MORDETTEN

ÖFRÖDRAMMET
SVARAR PÅ
EN SÄLVKÖRDE
MORDGÅTAN
MORDETTEN

KRIGSRÄTT väntas om Jagarnas handfärd

ÖFRÖDRAMMET
SVARAR PÅ
EN SÄLVKÖRDE
MORDGÅTAN
MORDETTEN

ÖFRÖDRAMMET
SVARAR PÅ
EN SÄLVKÖRDE
MORDGÅTAN
MORDETTEN

ÖFRÖDRAMMET SVARAR PÅ EN SÄLVKÖRDE MORDGÅTAN MORDETTEN

Aftonbladet 11 juli 1940



Midsommardans på Patricia



Lissabon. Puke i docka



Minnesplakett för Italienjagarna



Romulus och Remus på
Kastellholmen juni 1945