

MED SPAKEN I NÄVEN

Phönix, yr av glöde

Nils Lotenberg

Vid ett besök i USA i ett annat ärende uppsökte jag flygvapenchefen Hoyt Vandenberg och talade om att vi hört att Air Force låg bakom exportstoppet. Jag bad att få berätta en historia (och berättade den så som jag kom ihåg den):

"During the war a group of US bombers came close to Swedish territory somewhere in the south of Sweden. An anti-aircraft battery called them over the radio:

- You are flying close to Swedish territory.
- We know, we know, the bombers returned.
- Now you are crossing Swedish border.
- We know, we know.
- We have to fire at you.
- We know, we know.

And they fired. After a while the bombers called:

- Your fire is too low.
- We know, we know, the battery retorted.

Vandenberg betraktade mig och log. "They missed our bombers" sa han. — "And you missed the point" sa jag besviken. Han log bredare: "no, no, sorry, I am pulling your leg, I know your a a is good". Ganska snart efteråt meddelade State Departement att exportlicensen var klar.

Verkstadsstrejken 1945 lamslog hela den svenska industrin under ett halvt års tid och medförde förseningar i leveranser av flygplan som motsvarade två flottiljer. Med det späckade program som SAAB hade framför sig kunde denna försening inte inhämtas på ett par tre år, varför flygledningen — efter studier i England och USA — begärde att få inköpa en flottilj De Havilland Vampire från England. Jag skall återkomma till den affären. Egentligen hade vi behövt köpa två flottiljer, men för att inte försämra de ekonomiska förutsättningarna för uppsättning av en nattjaktflottilj, vilket var aktuellt, begränsades förslaget till en.

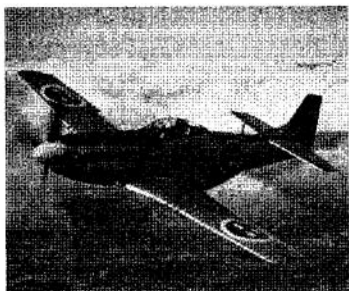
Surplusköp

Efter krigets slut yppade sig emellertid tillfälle till ersättning även för den andra genom strejken uteblivna flottiljen, då vi kunde köpa Mustang som surplus till vrakpris.

En snabb uppsättning av nattjaktflottiljen möjliggjordes genom ett annat surplus-köp, nämligen av De Havilland Mosquito (J 30). Detta helt i trä byggda flygplan hade sin upprinnelse i ett för kapplöpningen England—Australien 1936 snabbframställt flygplan, DH Comet (som vann tävlingen). Mosquito var det enda i kriget deltagande flygplan som helt motsvarade Rougerons idé om snabbbombare utan defensiv beväpning — och ett bevis för riktigheten av denna idé. För oss var flyg-



North American P-51 Mustang, J 26.



Spitfire XIX, S 31, blev en kraftig förstärkning för spaningsflottiljen F 11.

planet väl känt genom kurirtransporter tvärs igenom tyskt luftrum med Barkarby som angröringspunkt. Det var en kortsiktig anskaffning, men gav nattjaktflottiljen (F 1) en god flygande start.

För att möta de ständigt stegrade anspråken på fjärrspaningsplanens prestanda köptes, ävenledes som surplus, ett antal Spitfire Mk XIX. När jag våren 1948 var i England för att ordna med denna anskaffning hade de fyra demokratiska riksdagsgrupperna just utfärdat en deklaration om Sveriges fortsatta neutralitetspolitik, vilket inte var populärt i England — det kalla kriget var i full gång. Det var de demokratiska ländernas skyldighet att bilda en enig front mot det kommunistiska hotet. I pressen riktades bitter kritik mot Sverige, som hållit sig utanför kriget och hade de allierade att tacka för sin frihet.

Jag fick emellertid flyga Spitfire — varvid jag förresten kom underfund med att jag hade suttit vid skrivbordet alldeles för länge; Vickers flygplats hade blivit i



Med DH Mosquito fick nattjakten och radarutvecklingen en flygande start.

minsta laget för mig — men vid förhandlingarna på Ministry of Aircraft Production kärvade det till sig och affären höll på att gå i stöpet. Man angav naturligtvis inte politiska skäl utan skyllde på det dåliga reservdelsläget. Flygplantypen hade levererats till Frankrike, som gjort av med ofantliga mängder reservdelar och man hade knappt för eget behov. Jag förklarade att våra anspråk i den vägen var mycket måttliga; jag hade vår förbrukningsstatistik med mig som visade hur jämförelsevis liten vår förbrukning var — man fann det nästan otroligt.

I själva verket förstod engelsmännen naturligtvis mycket väl att ingen — framförallt inte Finland — skulle vinna på att Sverige gick med i ett västmaktsblock med oundviklig följd att gränsen mellan öst och väst flyttades fram i Östersjön. Hänsyn till Finland fick engelsmännen att ta reson. Vad än det verkliga skälet kan ha varit, fick vi våra Spitfire.

Surplusköpen kom sammanlagt att omfatta 90 (ytterligare) Mustang (J 26), 60 DH Mosquito (J 30), 50 Spitfire (S 31), 175 NA Harvard (Sk 16) och några Douglas DC 3. Priserna var ytterst låga, några få procent av nyvärdet och materielen var i gott skick. Exempelvis kostade DC:3:orna 30000 kr efter renovering — efter 10 års användning vid flygvapnet var deras saluvärde flerdubbelt högre.

Hela surplushistorien, som omfattade förnödenheter av alla slag, medförde besvärliga konkurrensproblem på många områden. Det var just mot sådana flygplan-köp till dumpingpriser som Marcus Wallenberg hade velat skydda flygindustrin genom det 10-årsavtal angående förtur för svenska tillverkare, som kom till stånd i samband med SAAB:s stora utbyggnad 1939 (före ramavtalet). Och med dåtida ringa omfattning av flygvapnet och dess beställningar hade surplusköp otvivelaktigt varit ett hot mot flygindustrins existens. Detta avtal gällde fortfarande då surplusköpen gjordes, men med hänsyn till surplusmaterielens korta livslängd och SAAB:s under alla förhållanden omfattande tillverkningsprogram gjorde företaget inga invändningar.

Under de närmaste åren gjordes även omfattande inköp från utlandet av flygplan med full livslängd — J 28 Vampire i stort antal, nattjaktplanet J 33 DH Venom samt längre fram J 34 Hunter. De som kritiserade "monopolavtalen" för att de skulle omöjliggöra konkurrens och binda flygvapnet fick inte rätt i sina farhågor. Varken 10-årsavtalet eller ramavtalet kom att utgöra något hinder för flygvapnet att anskaffa den materiel som ansågs lämpligast.