

# Förord

Minnet är en opålitlig tillgång när det gäller exakthet, men väldigt viktigt för den enskilde! Den här boken försöker klarlägga och återkalla sådant som minnet förskjutit eller som glömts av dem som var mitt i händelseförloppen. Den vill levandegöra en tid som var kritisk för vårt land och framför allt våra skandinaviska grannar. De som var involverade och har egna minnen från denna tid blir färre och snart finns ingen kvar som kan säga: "Jag var med..."

Materialet till boken har byggts upp under många år och med arkivmaterial som grund har det faktiska skeendet i många fall kunnat klarläggas, men det har också i flera fall varit omöjligt att få en helt klar bild. I de fall då man ej kunnat fastställa identiteten på omkomna har det givetvis inte heller gått att ge någon bakgrund.

Sverige var officiellt neutralt. Förutom de som deltog i internationella brigaden i Spanien samt frivilligkåren och F 19 i Finland saknades krigserfarenhet. I boken har jag försökt skildra hur skillnad i erfarenhet ibland tog sig olika uttryck. Ibland var den påtaglig samtidigt som svensk militär visade respekt för den utländska personal som av olika skäl hamnade i vårt land.

Svensk flygteknisk underrättelsetjänst var inte speciellt aktiv även om FOA, FRA med flera gjorde goda insatser. Tyvärr måste man konstatera att flygvapnet verkade dåligt organiserat inför denna speciella verksamhet. Troligen saknades tekniskt avancerat kunnig personal. Flygvapnets ledning bidrog till att tekniska framsteg hos de krigförande inte nog uppmärksammades.

Politiskt var vårt land hårt trängt vilket kan avläsas bland annat i hur man protesterar mot kränkningar från de krigförandes sida. Underlagen för protester är ofta tunna. Avsaknaden av radar

märks i analyserna som görs för att konstatera kränkningar nattetid. Vad ögon sett och öron hört är de enda informationskällorna.

I mitt nya hemland England blir kamratträffarna allt svårare att genomföra bland de glesnande leden av veteraner som upplevde aktiv tjänst under andra världskriget. I England är Remembrance Day den 11 november en viktig dag för att markera och komma ihåg alla de som gav sina liv i två världskrig.

Jag föddes några år efter krigsslutet. Under min uppväxt var andra världskriget fortfarande mycket närvarande genom alla de berättelser man fick sig till livs av vuxna. Längre fanns olika skepnader som gamla krigsflygfält, bunkrar, stridsvagnshinder, foton att studera. Under samlandet av uppgifter för denna bok blev det ibland mycket påfrestande med allt lidande som huvudpersonerna kunde förmedla. Trots allt blev det en fantastisk resa i tid och rum. Jag hoppas att innehållet skall stämma till eftertanke och att alla de unga män och kvinnor som kämpade i detta krig skall kunna bli ihågkomna.

I dag är andra världskriget tillräckligt avlägset för att man kan genomföra olika typer av lekfull luftakrobatik med gamla veteranflygplan i ett försök att återskapa en tid som man inte alltid förstår. Många av flygplanen konstruerades i en helt annan tid och har egenskaper, som inte alltid är förlåtande och kanske inte heller lämpar sig för dagens lekar. Inte sällan inträffar haverier där både historiskt värdefulla flygplan totalförstörs och även piloter omkommer.

Brailsford i februari 2008

Rolph Wegmann

*Baksidesbild: Lancaster Mk I, PB842 (PG-Y), nödlandade den 13 januari 1945 på Rinkaby. I samband med ett anfall mot Pölitz anfölls planet av tysk nattjakt och erhöll så svåra skador att en flygning till hemmabasen ansågs omöjlig att genomföra. Planet kunde efter ett par veckor hjälpligt sättas i flygbart skick och flögs till F 3 Malmen av tre man ur den ursprungliga besättningen. 1946 skrotades planet.*

Brittiska nödlandare 1940–1945 av Rolph Wegmann

Förlag Air Historic Research AB, Nässjö

Tryck Fälth & Hässler, Värnamo 2008

Grafiskt form V. Blom

Omslag formgivning John Nelander



1940

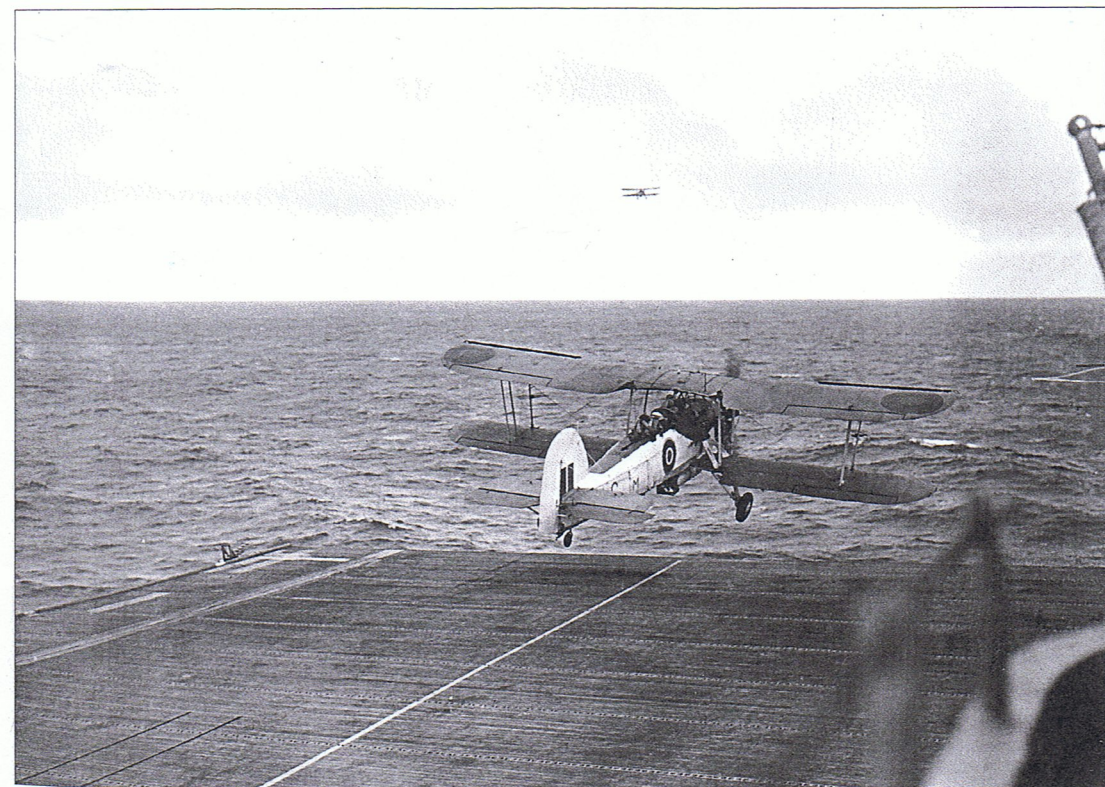
3. 1940-09-22                      Swordfish Mk I                      G5-F  
Kryckjärn, Stugun                L2860                                      825 Sqn  
S/Lt I.M.A. MacLeod-Rees (P) RN INT, S/Lt R.L.R. Morgan (WO) RN INT, LAC B.L. Laing (G) RN INT

Efter ockupationen av Danmark och Norge den 9 april 1940 opererade flera brittiska hangarfartyg utmed den norska kusten. Det var HMS *Ark Royal*, HMS *Furious* och HMS *Glorious*. Efter att ha tagit ombord Gladiatorplan och Hurricanes från Bardufoss hade HMS *Glorious* skjutits i sank den 8 juni av de tyska slagskeppen *Gneisenau* and *Scharnhorst*.

De brittiska attackerna mot tyska mål i Norge kulminerade under september och oktober 1940 när HMS *Furious* genomförde anfall mot fartygs- mål i Trondheim och Tromsö. Anfallet i Tromsö genomfördes som ett nattligt torpedanfall. 825 Sqn deltog under september vid två tillfällen vid anfall

från *Furious* mot olika mål i norska vatten.

När hangarfartyget den 20 september seglade ut från Scapa Flow fanns nio Swordfish (825 Sqn), nio Skua (801 Sqn) och 9 Swordfish (816 Sqn) ombord. Fartyget anlände till vattnen utanför inloppet till Trondheimsfjorden tidigt på morgonen den 22 september. Klockan 02.56 GMT+1 startade sex Swordfish (825 Sqn) och de följdes klockan 03.02 GMT+1 av ytterligare fem Swordfish (816 Sqn). Den första gruppen från 825 Sqn skingrades till följd av dåligt väder och anfallet fick genomföras individuellt. L2860 hittade hamnen och fällde lasten samtidigt som luftvärnet, med stöd av strålkastare,



En Fairey Swordfish startar från ett brittiskt hangarfartyg utanför Norges kust hösten 1940.



1940

öppnade eld men utan att träffa. Efter anfallet sattes kursen åter mot hangarfartyget men det gick inte att lokalisera i mörkret. Besättningen tog då beslut om att försöka nå Sverige. Norge överflögs utan problem och när bensinen började tryta ansattes en nödlandning i sjön Kryck tjärn, ca 9 km öster om Stugun.

Besättningen togs om hand av lokal polis, som lämnade över till personal från F4 Frösön. De förhördes och transporterades till internering i Främby. Två repatrierades i december efter prin-

cipen 'huvud för huvud' mot en tysk besättning som hamnat i Sverige. Däremot fick LAC Laing vänta nästan ett år på att bli repatrierad. Han reste tillbaka till England den 9 september 1941.

Flygplanet bärgades senare och transporterades till F4 Frösön där det demonterades. Vissa delar sändes till Saab och Flygförvaltningen för undersökning och analys. Kropp och vingar såldes som skrot medan motor, propeller och andra delar lagrades vid F3 Malmen.



*Den 22 september 1940 nödlandade denna Swordfish Mk I vid Kryck tjärn. Det blev därmed det första brittiska flygplan som hamnade i Sverige under kriget.*



1940

4. 1940-09-22 Skua Mk II  
Faxeälven, Ramsele L2942  
S/Lt B. Wigginson (P) RN INT, NA K. King (G) RN INT

801 Sqn

Blackburn Skua L2942 startade tillsammans med fem andra flygplan från HMS *Furious* klockan 04.13 GMT+1. Målet var att anfälla fartyg i Trondheims hamn. Bomblasten släpptes under luftvärnsbeskjutning utan att något plan träffades.

Att efter anfallet försöka hitta tillbaka ut till hangarfartyget ansågs meningslöst varför kursen sattes österut mot Sverige. Eftersom besättningen saknade kartor över Sverige och bränslet började tryta bestämde föraren att sätta ner flygplanet i Faxeälvens vatten. Inom FAA var detta ett bra alternativ eftersom typen hade en förstärkt flytförmåga. Flygplanet sjönk intill bron som gick över älven invid prästgården i Ramsele. Besättningen

simmade iland och omhändertogs av den lokala polisen, som lämnade över besättningen till personal från försvaret.

S/Lt Wigginson och LAC King blev sedan förhörda av flygvapnets personal och skickades därefter till Främby där de internerades fram till december 1940. De kunde då repatrieras tillsammans med besättningen från *Swordfish* L2860 (se nr 3).

Flygplanet bärgades ur Faxeälven och demonterades för transport söderut.

En del komponenter skickades till Saab för närmare undersökning. Senare lagrades olika delar vid F 3 Malmen för att efter kriget säljas som skrot.



Besättningen togs om hand av prästparet vid prästgården invid haveriplatsen. Bilden är tagen utanför prästgården och visar S/Lt Wigginson i mitten samt LAC King längst till höger. Mellan de två engelsmännen står prästparet, längst till vänster Hans-Erik Niemann, som tjänstgjorde vid Fo-staben.