

NILS ANDRÉN:

De italienska jagarna

Femtioårsminnena från andra världskriget jagar förbi i snabb följd. Ett av dessa minnen handlar om de fyra italienska krigsfartyg, som Sverige köpte och som under stora svårigheter seglades hem våren och sommaren 1940. Denna händelse har dokumenterats i en vacker volym, till stor del skriven av kommandör Stig Strömbäck, som själv var med om det stora äventyret som 18-årig radiotelegrafist på HMS Romulus.

Stig Strömbäck: **Jagarköp under krig.** Utgiven av Jubileumskommittén för 1940-års Italienexpedition, Karlskrona 1990

Två omständigheter gjorde expeditionen särskilt anmärkningsvärd. Den ena var britternas beslag – helt enkelt kapning – den 20 juni 1940 vid Färöarna av de svenska fartygen och spelet om deras frisläppande. Den andra var den brist på offentligt erkännande som i Sverige visades chefen för de hemseglande fartygen, kommandör Torsten Hagman, trots att han handlat med omdöme och mod i en både ovanlig och svår situation.

Strömbäck har gjort en intressant genomgång av svenska och brittiska källor för att klargöra britternas agerande och intentioner. Det är uppenbart att deras övertygelse att fartygen till slut skulle hamna i tyskarnas händer var avgörande. Britterna hade följt de svenska jagarna sedan månader tillbaka och ingripandet var en noga överlagd handling.

Framställningen om det brittiska krigskabinettets kapningsbeslut kan kompletteras med konstaterandet att händelsen vid Färöarna ägde rum under den mest katastrofala kris som drabbade västmak-

terna under hela kriget, det franska sammanbrottet. Tre dagar före kapningen hade kapitulationernas verkställare, marskalk Pétain, meddelat att Frankrike gav upp kampen mot Tyskland. Följande dag, den 18 juni, hade Churchill i ett av sina stora krigstal klargjort för underhuset, för det brittiska folket och för världen, att britterna tänkte kämpa vidare och att denna kamp i historien kunde bli "their finest hour". Samtidigt förberedde britterna åtgärder för att hindra att den franska flottan skulle falla i tyskarnas händer. Dessa åtgärder ledde till det brittiska angreppet på delar av den franska slagflottan utanför Oran. En brittisk förklaring i efterhand att åtgärden mot de svenska fartygen delvis berodde på det nervösa tillstånd som britterna befann sig i verkar mycket rimlig. Men det fanns uppenbarligen också andra skäl.

Egentligen är det mot denna bakgrund fullt förklarligt att "intermezzot" vid Färöarna inte väckte någon större uppmärksamhet. Materiellt var det för britterna, men inte för svenskarna, en bagatell. Folkrättsligt var det mycket tvivelaktigt. Men under krig tiger jagarna.

Kapningen återspeglas inte i något av de stora brittiska memoarverken från andra världskriget. Inte ens Churchills egen självbiografiska krigshistoria, *The Second World War* innehåller någonting om händelsen. Hans mest auktoritative biograf, Martin Gilbert, ägnar dock ett tiotal rader åt själva beslutet. Gilbert noterar att utrikesministern, lord Halifax, betecknade ingripandet mot fartygen som "ganska egenmäktigt", dock med tillägget att "eftersom de har små möjligheter att nå fram till Sverige är det klokast att vi tar hand om dem". I helhetsbilden ingick

också en allmän brittisk irritation över svenska eftergifter mot tyskarna och över det järnmalmsexporterande Sveriges roll som en viktig del i råvarubasen för den tyska krigsmaskinen.

Det kan noteras att inte heller spåren i motsvarande svenska litteratur är särskilt djupa. Andra händelser, som med fog uppfattades som större och allvarigare problem, pockade på uppmärksamheten. Den militära tyska Norge-operationen hade avslutats och Sverige stod ensamt i Norden inför ett växande tyskt tryck med krav på svenska eftergifter. Den 19 juni, dagen före det brittiska övergreppet svarade Sverige positivt på tyskarnas begäran att få transitera varor av olika slag genom Sverige till Norge.

Den dåvarande kabinettssekreteraren Erik Boheman gör i sina memoarer (*På vakt, II*) endast en indirekt referens till jagarepisoden. Han fick informationen om kapningen, då han var ensam gäst på middag hos den brittiske ambassadören: "Jag blev mycket upprörd och levererade på stående fot en muntlig protest till Mallet med begäran om omedelbart frigivande av jagarna . . . När jag skulle gå hem och ta min cykel, som jag ställt vid dörren till legationen (på brittiskt territorium alltså) var cykeln spårlöst försvunnen. Jag utbrast: 'Inte bara stjal ni våra jagare, men också min cykel!'" — Det kan noteras att Bohemans berättelse egentligen inte handlar om jagaraffären utan om det upp till högsta diplomatiska nivå utbredda bruket av cykel under kriget. Det bör också tilläggas att Bohemans första, av Strömbäck återgivna omdöme var att Hagman "ought to be hanged", vilket han dock snabbt tog tillbaka.

De svenska fartygens "fångenskap" va-

rade en knapp vecka. Strömbäck har gjort sig stor och berömvärd möda att också klarlägga den andra dramatiska huvudfrågan, Torsten Hagmans agerande och behandling. Flera oförsonliga svenska officerare och ämbetsmän, bland dem både överbefälhavaren och de högsta marincheferna, fördömde Hagman. Kanske var de fångade av historien om den heroiske Gustaf Psilanders batalj i en snarlik situation med britten i Engelska kanalen 1704. Jämförelsen låg i så fall nära till hands, eftersom en av jagarna bar just namnet Psilander. Även om Strömbäck själv inte använder uttrycket, kan man uppenbarligen här tala om en tarvlig mobbning på allra högsta nivå. Strömbäck citerar den frispråkige översten och publicisten Willy Kleen, som om Hagmans "fiender" använde uttrycket "lönnmördare".

I själva verket hade naturligtvis ett på förhand utsiktslöst motstånd — om än "till flaggans heder" och "krigsmaktens ära och anseende" — varit politiskt mycket olyckligt. Vad man än, med all rätt, kunde tycka om brittenas beteende på Färöarna, var de dock det demokratiska Europas enda hopp. Det visste alla, även om den svenska överlevnadspolitiken mot Tyskland var försiktig och allt utom heroisk. I regeringen kom de starkaste negativa reaktionerna från Sköld och Günther, medan Per Albin Hansson uppmanade både sig själv och sina kolleger att hålla huvudet kallt. Privat betygade statsministern för Hagman, som tillhörde hans personliga vänkrets, sin uppfattning att denne handlat rätt. Ett citat ur Tage Erlanders självbiografi (*1940-1949*), där jagaraffären ägnas en halv sida, passar väl in i detta sammanhang: "Enligt min mening

visade Hagman ett stort personligt mod genom sin handling”.

De brittiska omdömena om den svenska chefens agerande som Strömbäck samlat in står i bjärt kontrast till den dominerande, isiga svenska militära attityden. Churchill rapporteras ha sagt att Hagman besparat både Storbritannien och Sverige mycket besvär. Uttalandet tycks falla väl inom ramen för innebörden av begreppet ”understatement”. Churchill skall även ha uttryckt uppfattningen att ”om den svenske chefen varit en brittisk officer i motsvarande läge, skulle vi ha gett honom en lämplig utmärkelse för att uttrycka vår beundran och nationens tacksamhet”. Ett annat, av Strömbäck citerat brittiskt uttalande kan också vara värt att återge: ”Gentemot det svenska militära fördömandet av Hagman för att han låtit politiska motiv utöva inflytande på beslut och handling står brittisk marin tradition och praxis, enligt vilken ingen annan kategori av statstjänstemän utöver yrkesdiplomater är så tvingade att ta hänsyn till politiska faktorer som just befälhavare för självständigt opererande styrkor.” Uttalandet verkar som en direkt kritik av den svenska krigsrättens föga generösa formuleringar i sitt beslut att ej väcka åtal.

I ett historiskt perspektiv anmäler sig flera intressanta frågor. Vilken betydelse hade intermezzot för Sveriges politik? Kan kylan mot Hagman också förklaras av den rådande politiska situationen — eller betingades den enbart av föreställningen att Hagman kränkt ”flaggens heder”? Eller sammanhängande den med rivaliserande politiska sympatier inom den svenska officerskåren? Vad kunde ha hänt om Hagman följt den ”heroiska” linjen?

I de svenska protesterna mot britterna uttrycktes bl a farhågor, att beslaget av de svenska jagarna av tyskarna kunde utnyttjas som förevändning för en aktion mot Sverige. Också britterna tycks ha kommit på samma tanke, men avvisat den. En annan fråga är om tyskarna kunde tolka den svenska ”undfallenheten” vid Färöarna som uttryck för ett för dem själva uppmuntrande tecken på vacklande svensk försvarsmoral. Wilhelm Carlgren framhåller i *Svensk utrikespolitik 1939—45* att Sverige under sommaren 1940 visserligen inte agerade som om det ansåg krigets utgång given, men att det nya läget krävde större hänsyn till tyskarna än till britterna.

Helt spekulativt kunde möjligen den fientliga handlingen och den indignerade svenska reaktionen trots allt uppfattas som en tillgång i den just då svåraste delen av det svenska neutralitetspolitiska spelet: att under en tid av egen militär svaghet övertyga en hotfull granne om att denna politik var äkta. Det är ett också från senare år väl känt svenskt politiskt beteende att i en sådan situation kritisera sina ideologiska vänner. Syftet eller det förväntade resultatet är att stärka sin trovärdighet gentemot dem som man av ena eller andra anledningen fruktar. Möjligen skulle man kanske också kunna tolka oviljan att ge Hagman officiellt erkännande för klokt handlande som ett led i samma försiktiga spel. Att för sådana överordnade, politiskt-strategiska syften offra en eller annan persons goda namn må vara upprörande. Men historiskt sett är det, tyvärr, knappast uppseendeväckande. Särskilt under krig får ändamålet ofta helga medlen.

Det blev ingen strid vid konfrontationen vid Färöarna. Frågan om en skott-

lossning mellan de brittiska och de svenska krigsfartygen skulle ha drivit in Sverige i kriget, t o m "på fel sida", är därför i hög grad spekulativ. Den har inte desto mindre ställts, och på ett sätt som skulle antyda att krigsriskerna varit stora. Alf Åberg, som i *Vår svenska historia* hyllar Hagman som en svensk "ensam Hornblower", tillmäter Hagmans beslut stor betydelse. Han anser att det knappast fanns "någon händelse under andra världskriget där beslut av en enskild människa varit mera avgörande och ödesdiget för vårt land". Också här är vi inne på obevisbara spekulationer. Mot uppfattningen att episoden bar fröet till direkt fara för krig med britterna måste dock tala att Storbritannien just då inte hade något intresse av att Sverige skulle dras in i kriget, och allra minst på motståndarsidan.

Klokheten i Hagmans agerande behöver dock inte framstå som mindre, om man inte delar farhågorna eller övertygelsen att en väpnad batalj skulle ha fått så katastrofala konsekvenser. Ty även om det är troligt att svenskar och briter också efter ett blodigt intermezzo kunde ha kommit till en diplomatisk uppgörelse, är det uppenbart, för att falla tillbaka på Churchills uttalande, att Hagmans klokhet besparade både svenskar och briter mycket besvär.

Det finns också en annan, mera tidlös lärdom att dra av hela Italien-köpet. Det visar, för att citera marinchefen Bengt Schubacks förord, "på ett lärorikt sätt vilka extraordinära improvisationer som måste tillgripas om det plötsligt blir allvar. Det är svårt att rusta en brandkår när eldsvådan redan brutit ut!" Jagaraffären var inte den enda illustrationen till denna uppenbara, men alltför lätt glömda sanning. Konstaterandet kan väl tänkas ha en särskild, aktuell adress: Försvarskommittén och våra försvarspolitiker, i regering och riksdag. Vilket härmed har understrukits.

En avslutande kuriositet. Skeppshunden på HMS Romulus hette Spica. En okunnig men nyfiken läsare fastnar på den i sammanhanget helt irrelevanta frågan om den fyrbenta färdkamraten odödliggjorts i typbeteckningen på de nyare Spica-båtarna. Så lustig är dock inte historien. Typbeteckningen är ett arv från klassbeteckningen på ett par av de inköpta italienska torpedbåtarna, Romulus och Remus (den förstnämnda hette Spica i italiensk tjänst), som i svenska flottan snabbt befordrades till kustjagare. Ytterst är dock alla "Spicor", italienska såväl som svenska, uppkallade efter det lysande Axet i Jungfruns stjärnbild.