

FLOTTANS BEREDSKAPS- TJÄNST UNDER TRE KRIGSÅR

Av kommendörkapten STIG H:SON-ERICSON, Stockholm

FLOTTANS uppgift under pågående beredskap är i första hand att delta i landets försvar, därest främmande makter skulle anfälla oss, och i andra hand att fullgöra neutralitetsvakt runt våra kuster. I själva verket gå dock dessa uppgifter hand i hand. Brisande förmåga att fullgöra neutralitetsvakten, d. v. s. att trygga territorialvattnen och där pågående sjötrafik, kan nämligen leda till främmande ingripande med vapenmakt. Bevisen härför äro alltför näraliggande för att behöva exemplifieras.

Under de tre krigsår som gått har det militärpolitiska läget i norra Europa flerfaldiga gånger undergått betydande förändringar. Självfallet har detta på olika sätt återspeglats i flottans beredskapsåtgärder. Grupperingar och försvarsåtgärder i de skilda kustområdena ha vidtagits, allteftersom krigsvinden kring våra kuster ändrat riktning. Sedan numera krigsvinden gått praktiskt taget kompassen runt, har åtskilligt hunnit göras på alla oss omgivande sjöfronter. Flottans verksamhet har således karakteriserats av det labila utgångsläget med härav följande täta ändringar i beredskapsåtgärdena. Härtill komma de revolutionerande anfallsmetoder, som använts vid företag över sjön. Erfarenheterna på detta område ha nämligen tvingat flottan att mitt under fullgörande av en krävande vakttjänst och under utbyggnad av materiel och personalstater i stor utsträckning modernisera principerna för sitt operativa uppträdande.

Med andra ord, flottans uppgift att vara beredd till landets försvar har tagit lejonparten av dess arbete under dessa tre år. Detta hindrar emellertid icke, att uppgifterna i samband med neutralitetsvakten varit påkostande nog. Det kan vara skäl att inledningsvis erinra om de osäkra internationellt rättsliga förhållanden, under vilka neutralitetsvakt numera bedrives.

Redan det förhållandet att begreppet »neutral makt» blivit tånjbart och vid sidan fått en ny form, »icke krigförande», har komplicerat läget. Så var för vår del särskilt fallet under finsk-ryska

vinterkriget. Liknande är förhållandet ifråga om begreppen »örlogsfartyg» och »handelsfartyg». De senares bestyckande till självförsvar och dess inflytande på fartygens karaktär är också oklart, särskilt med hänsyn till medgiven kaliber, luftvärnsbestyckning m. m.

Den bristande respekten för de neutralas territorialvatten från flygstridskrafternas sida försvårar på samma sätt neutralitetsvaktens verksamhet. Detta är fallet mindre med hänsyn till s. k. ofrivilliga överflygningar än till fällning av magnetminor i svenskt vatten. Det sedan i somras bedrivna ubåtspirateriet på ostkusten måste också betraktas såsom något ganska enastående. Det har även medfört, att svenska flottan i långt större utsträckning än under första världskriget tvingats lägga ut skyddande mineringar på våra egna vatten.

En annan nyhet i sjökriget mot de neutrala är flygplanens ingripande för uppbringning av handelsfartyg. Genom att kasta ned order har man sökt förmå fartygen att styra ut från territorialvattnen i famnen på utanför väntande örlogsfartyg. I enstaka fall har t. o. m. prisbesättning ombordsatts från flygplan. Den samverkan mellan svenska sjö- och flygstridskrafter, som behövs för att avvärja sådana försök, har icke förekommit tidigare.

Utöver dessa fragmentariskt återgivna nyheter i sättet att umgås till sjöss, neutrala och krigförande emellan, tillkommer förra världskrigets brokiga tavla av problemkomplex.

*

När det tysk—polska kriget bröt ut den 1 sept. 1939 hade den rustade delen av flottan en relativt hög beredskapsstandard. I mitten av augusti nåddes toppunkten efter tillämpningsövningarnas slut; samövningar med flygvapnet hade bedrivits, och betydande övningar i större förband voro just avslutade. Visserligen gick beredskapen tillfälligt ned i slutet av augusti, då en del för höstskolorna nödvändiga besättningsbyten verkställdes, och några fartygsenheter gingo in till varven för avrustning. Samma dag, som tecken till en akut kris kunde förmärkas, vidtogos emellertid åtgärder för en omedelbar återgång av personal och fartyg. När order härom utsändes, skedde ombytena med stor snabbhet. Nuvarande chefen för kustflottan har också kunnat uttala, att den rustade delen av kustflottan var klar för strid den 3 sept. kl. 12 på dagen.

Så långt var allt gott och väl, men ännu återstodo de största beredskapsåtgärderna, nämligen rustandet av alla de fartyg, som lågo upplagda på varven, och ombyggnaden av ett stort antal hjälpfartyg, rekvirerade från handelsflottan. Under de närmast föregående årtiondena hade som bekant anslagen till nybyggnader av örlogsfartyg varit otillräckliga. Marinledningen hade därför tvingats att för lösandet av de mest överhängande uppgifterna räkna med ett allt större antal handelsfartyg, som vid krig skulle bestyckas och utrustas för speciella ändamål, såsom minfällning, minsvepning, patrulltjänst m. m. Omkring 140 dylika hjälpfartyg ha varit tagna i anspråk, bortsett från dels alla smärre båtar av olika slag, som förhyrts av örlogsvarv, kustartillerianläggningar, marindistrikt m. m., dels sjövärnsskårens motorbåtar. Flertalet hjälpfartyg, som erhållit krigsutrustning, falla under begreppet minsvepare, men även större, med medelsvärt artilleri bestyckade fartyg ingå i denna hjälpflotta, som fördelats till uppgifter inom de olika marindistrikten.

Samtidigt med att dessa fartyg togos in och utrustades på varven runt landets kuster, sattes flottans egna, upplagda fartyg snarast istånd att ingå i sina förband. Sammanlagt upptog förteckningen över flottans fartyg vid tiden för krigsutbrottet omkring 90 enheter. Ett stort antal av dessa voro icke rustade i september 1939.

Frågan om fartygsmaterielen inskränkte sig emellertid inte endast till utrustning av vad som fanns. Nyanskaffningen aktualiserades på ett sätt som aldrig förr. Antalet hittills nytillkomna örlogsfartyg under beredskapstiden utgör 73, varav cirka hälften minsvepare; resten utgöres av jagare, torpedbåtar och ubåtar. Utöver dessa ha ett antal handelsfartyg inköpts och definitivt inrangerats i flottans fartygsbestånd för olika specialtjänster. Samtidigt har dock ett tiotal fartyg på grund av ålder avförts för nedskrotning el. dyl. Som bekant befinner sig ytterligare ett antal fartyg av olika slag under byggnad.

Ett annat problem, som mött marinledningen ifråga om fartygsmaterielen under beredskapstiden, är den nödvändiga översynen och moderniseringen av fartygen. Det har gällt att bedöma beredskapsläget och därefter fatta ett beslut, ta risken av att för månader framåt lägga in värdefulla enheter till varven. Långa uppskov kunna medföra risk för allvarliga materielhaverier, omedelbara åtgärder kunna minska slagkraften i en olämplig tidsperiod. När beslutet fattats, har det gällt för vederbörande sjöstyrkebefälhavare att anpassa sina planer efter den minskade tillgången på

fartyg. På så sätt har flottans materiella beredskap ständigt växlat och som ett dragspel skjutits ihop eller dragits ut allt efter det politiska spänningsförhållandet och kravet på materielens översyn och modernisering.

Under de tre beredskapsåren har särskild omsorg måst ägnas åt övningarnas bedrivande, fartygens trimmande till strid under dager och mörker samt utprovandet av nya operativa metoder. Erfarenheten visar, att en flotta för att vara stridsduglig ständigt måste övas till sjöss, fartygsvis såväl som i förband. Stillaliggande medför icke blott en tillbakagång av stridsberedskapen utan innebär även uppenbara risker för besättningarnas demoralisering. Både de tyska och ryska flottorna av anno 1917—1918 äro varnande exempel. Man torde även kunna påstå, att anledningen till franska flottans långa passivitet i lika hög grad varit att söka i en av stillaliggandet försummad beredskap som i politisk splittring. För oss har det sålunda av dubbla skäl gällt att under denna långa beredskapstid hålla övningarna igång. Under perioder av eskortering, minsvepning m. m. har frågan löst sig själv för de berörda förbanden. Men i övrigt har den mött stora och allvarliga svårigheter av olika slag.

Självfallet står bränsletillgången härvid i första rummet. En modern flotta måste med nödvändighet drivas med olja. Och oljetillgången är knapp. Det är — med en lätt överdrift — lika otänkbart att gå in för inhemska fasta bränslen på nutida snabbgående fartyg som att sätta gengas på flygplanen. Har man mycket begränsade tillgångar på bränsle, står man alltså mellan de två hötapparna — å ena sidan nödvändigheten att spara för kriget, å andra sidan nödvändigheten att öva sig, så att flottan icke går oövad i strid, när kriget kommer. Ju mindre tillgången på bränsle är, desto svårare blir avvägningen.

Problemet nummer två har varit en av kriget självfallen inskränkning i rörelsefriheten. Man opererar icke på slagfältet för att öva sig, när främmande strider pågå som bäst. Å andra sidan utgöra icke territorialvattnen några fullgoda »övningsfält». Här för krävs betydligt större områden. Territorialvattnet har en bredd av högst 5,500 m., en sträcka som jagarna kunna tillryggalägga på mindre tid än 5 minuter. Det moderna artilleriets skottvidd är över 20,000 m. Bara dessa två sifferuppgifter visa ett sådant övningsområdes otillräcklighet. Härmed är alltså sagt, att flottan oundgängligen måste ta de risker, som äro förenade med att öva sig på internationellt vatten. Det gäller att välja lämplig tid och plats

samt att vidtaga de skydds- och försiktighetsåtgärder, som äro möjliga.

På detta sätt kan man steg för steg belysa de problem, som flottans chefer och myndigheter brottas med, när det gäller att hålla så hög beredskap som möjligt. Problemen äro mångfaldiga, men långt ifrån olösliga. Endast ytterligare ett, nämligen den personella beredskapen, skall här beröras. För att ett fartyg skall vara fullt stridsberett fordras, att hela besättningen är ombord. Det finns inga avlösningar på örlogsfartygen. Det är naturligtvis orimligt att hålla exempelvis en pansarskeppsbesättning av omkring 600 man ständigt ombord i ett fartyg, vars horisontella utsträckning icke är mer än 120×18 m. De måste som andra människor komma iland och röra sig, ta kontakt med städer och samhällen och vad därtill hör. Vid armén kan man låta det ena förbandet efter det andra avlösa varandra inom ett och samma gränssnitt. Det går icke vid flottan annat än individuellt och i mycket ringa utsträckning. Ur beredskaps- och övningssynpunkt gäller det att avväga hemförlovningar, permission och tjänstledighet så, att inga allvarliga luckor uppstå. Å andra sidan måste man med hänsyn till besättningarnas säregna tjänstgöringsförhållanden se till att icke »plåtsjukan» sprider sig ombord. »Plåtsjukan» är den miljö, i vilken missnöjesbaciller av olika slag finna näring, med härav följande oberäkneliga konsekvenser. Även i detta avseende står flottan under nuvarande beredskapstider inför ett problem, vars lösning fordrar stor urskillning och mångårig erfarenhet. Bildningsverksamheten, underhålningen och sporten ha, rätt hanterade, visat sig vara värdefulla bundsförvanter vid bekämpandet av »plåtsjukan».

Som en avslutning på avsnittet om krigsberedskapen bör understrykas, att flottan hittills lyckats lösa de berörda svårigheterna. Härmed är också sagt, att dess krigsberedskap är hög samt att den är ett fullgott instrument i högsta krigsledningens hand var och när så kräves.

*

Neutralitetsvakten och dess mångskiftande problem ingår som en del av flottans dagliga rutin. Den har med andra ord blivit ett med verksamheten till sjöss, antingen det gäller särskilda uppdrag eller rutinmässigt utförd tjänst.

I stort sett har principen varit, att till de olika marindistrikten delade lokalstyrkor upprätthållit neutralitetsvakten inom sina

områden. Kustflottan har övats och hållits i beredskap för ingripande, där så skulle visa sig erforderligt, dels för att avvärja allvarigare anfallsförsök, dels för att partiellt förstärka lokalstyrkornas neutralitetsvakt. För sistnämnda ändamål har kustflottan praktiskt taget hela tiden hållit lätta förband igång längs olika kuststräckor. Alltefter kraven på neutralitetsvaktens skärpande inom vissa områden ha lokalstyrkorna förstärkts. Grupperingssystemet har med andra ord smidigt anpassats efter läget.

Sättet för neutralitetsvaktens bedrivande är mycket varierande. Huvudsakligen har det varit eskortering, konvojering och patrullering; sjöfartskontroll; minsvepning; utläggande, hemtagning och bevakning av egna mineringar; samt hjälp åt sjöfart och fiske. Följande siffror må tjäna som ett mått på den samfällda verksamheten. Närmare 11,000 fartyg med ett sammanlagt tonnage av omkring 22 milj. ton ha eskorterats inom svenska vatten. Den härvid tillryggalagda distansen uppgår till omkring 1 milj. sjömil med en gångtid av nära 250,000 tim.

Eskortering av handelsfartyg tog sin början omedelbart som läget påfordrade detta skydd, nämligen i november 1939. Dessförinnan hade man huvudsakligen nöjt sig med allmän övervakning av territorialvattnen genom patrullering av jagare och mindre fartyg. Det visade sig emellertid, att de krigförandes fartyg blevo allt närgångnare. Endast genom snabbt ingripande från patrullerande svenska örlogsfartyg och flygplan kunde man hålla dem borta från fartygen på svenskt vatten. Från flera håll rapporterades försök, som avvärjts genom de svenska stridskrafternas blotta närvaro. I praktiskt taget samtliga fall har också de svenska stridskrafternas närvaro respekterats, även om det hänt, att de på protestsignal fått till svar: »Vi befinna oss i krig och göra vad vi vilja.» Naturligtvis låta sig svenska jagare icke avspisas med sådana svar.

Dessvärre bevitnades i början av beredskapen dagligen flerfaldiga kapningar och visiteringar utanför det svenska territorialvattnet. Oftast gällde det svenska handelsfartyg, som för att vinna tid »sneskade» över internationellt vatten. Varningar hjälpte föga. Först när krigsförsäkringarna blevo villkorliga ifråga om fartygens framförande i neutralitetsleden, blev det bättre ordning på trafiken. Det förhållandet, att påhälsningarna blevo allt tätare och lasterna allt dyrbarare, ledde emellertid snart till, att regelbunden eskortering igångsattes inom de flesta marindistrikten. Med avbrott för vinterperioderna och några lugnare månader har

eskorteringen hela tiden fortgått under de gångna tre beredskaps-åren.

På västkusten har eskortering sålunda varit igång under 29 av de tre första krigsårens 36 månader, i Öresund samt på syd- och ostkusten under 20 månader, under det att Norrlandskusten haft eskortering endast under 4 månader.

Eskorteringen har huvudsakligen utförts av jagare, stora min-svepare samt äldre torpedbåtar. Vid särskilt viktiga eskorter samt vintertid, då lätta fartyg icke kunnat ta sig fram i isen, ha även större fartyg, t. o. m. Sverigeskeppen deltagit i eskorteringen. Behovet av ökat antal lämpliga eskortfartyg har hos oss liksom i alla andra flottor varit trängande. I många fall ha eskortfartygen icke till närmelsevis räckt till för sina uppgifter. Eskorter av ett stort antal handelsfartyg, representerande ofantliga värden, äro åtråvärda objekt för de krigförande, oavsett om de framgå på internationellt eller svenskt farvatten. Betydelsen av ett starkt skydd för sådana eskorter är uppenbar. Altmark-affären är ett varnande exempel.

De händelser, som senast upprört den allmänna opinionen i samband med eskorteringen, ha varit de »främmande» ubåtarnas hänsynslösa anfall mot fartyg i svensk eskort på ostkusten. Dessa ubåtar ha över huvudtaget icke utmärkt sig för regelrätt uppträdande. Redan i december 1939 rapporterades den första ubåtstörpeden mot ett svenskt fartyg i Ålands hav. Dessbättre missade den sitt mål. Under finsk—ryska vinterkriget besköts Svea-ångaren Fenris i Norra Kvarken av en ubåt. Vid flera tillfällen under såväl 1940 som 1941 ha främmande ubåtsperiskop siktats på svenska vatten. När bevakningsfartyg funnits till hands, ha de givetvis utnyttjat sina sjunkbomber. Men det var först i juli och augusti i år, som systematiska anfall började mot sjötrafiken på ostkusten. De allvarliga förluster, som härigenom drabbade svenska handelsflottan och dess män inpå våra egna kuster, äro djupt beklagliga. Det är dock en tröst för flottan att med till visshet gränsande sannolikhet kunna konstatera, att ubåtspiraterna icke kommit helskinnade undan. Dessutom kan man med säkerhet säga, att eskortfartygens påpasslighet och närvaro vid åtskilliga tillfällen förhindrat de lurpassande ubåtarna att komma i skjutläge och vid andra tillfällen irriterat dem så, att deras torpeder missat sina mål.

Självfallet skulle det fordras ett mycket stort antal eskortfartyg och flygplan för att minska riskerna till ett minimum. Varken

tillgången på fartyg eller bränslen medger ett sådant arrangemang hos oss. Erfarenheterna från de stora, utomordentligt väl skyddade allierade konvojerna i Medelhavet och Norra Ishavet visa f. ö., att full säkerhet icke kan uppnås. Den förvåning man stundom hör uttalas över, att svenska flottan icke kan *helt* förhindra dessa ubåtsanfall, är därför oberättigad.

Förutom kusteskorterna har *konvojering* ordnats av fartyg till och från Gotland och vid ett tillfälle t. o. m. i Nordatlanten (Sveadrott i september 1940). I övrigt har skyddet av sjöfarten huvudsakligen tagit formen av *patrullering*. Under dessa patrullfärder, som började den 2 sept. 1939, ha många hundra ingripanden av olika slag ägt rum, i flertalet fall mot överflygande spaningsplan, men många även mot jagare, ubåtar och t. o. m. minsvepare, som sökt svepa på svenskt område. Det har också gällt att noga tillse, att inga främmande örlogsfartyg ta sig in i de yttre skärgårdarna för vila och förrådskomplettering.

Vid sidan av skyddet för den legala trafiken ha åtgärder måst vidtagas till förhindrande av illegal trafik. Visserligen voro åtgärder för *sjöfartskontrollen* vidtagna redan vid krigsutbrottet, men de motsvarade långt ifrån det behov som sedermera uppstod, icke minst sedan blixtanfallen över sjön visade sig vara en realitet att räkna med.

En omfattande organisation har växt ut runt kusterna vid alla infartsleder och i alla större hamnar. När den är helt pådragen möts varje annalkande fartyg av en patrullbåt med marinens visiteringspersonal. Denna båt står i förbindelse med de stridskrafter ur marinen eller armén, som finnas i närheten, och kan vid behov påkalla deras uppmärksamhet.

Verksamheten i sjöfartskontrollen, som huvudsakligen handhas av sjövärnskårens personal, gav i början anledning till åtskilliga friktioner. Handelsfartygens befäl, såväl å främmande som svenska båtar visade stundom ringa förståelse för kontrollen. Språksvårigheterna gjorde ofta sitt till. Det fordras både sakkunnighet och takt hos kontrollpersonalen, när det gäller att gå igenom fartygpapper, försegla vapen och visitera lastrum, hytter m. m. Att denna tjänst likväl kunnat fungera så som den gjort, är ett gott betyg åt sjövärnskåren. Detta är desto mer förhållandet, som dess båtmateriel i början var allt annat än lämplig. Lyxbåtar av tunn mahogny passa sannerligen inte till att borda stora lastfartyg till sjöss, ofta i grov sjö. Numera är detta missförhållande undanröjt.

Bland de mest påkostande uppgifterna i beredskapen återfinnes *minverksamheten*, varmed här avses såväl utläggande och hemtagning av egna mineringar som åtgärder mot den främmande minifaran.

Som bekant ha åtskilliga svenska mineringar utlagts under detta krig, såväl på ost- som västkusten. Deras utsträckning har kungjorts för sjöfarande, och på särskilt trafikerade platser ha patrullbåtar utplacerats för att varna handelsfartygen. Den svenska minmaterielen har således fått rika tillfällen till användning och betydelsefulla erfarenheter ha gjorts. Dess effektivitet har visats bl. a. vid ett tillfälle, då tre främmande transportfartyg av okänd anledning togo vägen genom ett minerat område med den påföljd att alla tre gingo till botten inom loppet av några minuter. Vid andra tillfällen ha bevakningsbåtarna fått begagna sig av skarpa skott för att få okunniga eller alltför dristiga skeppare att avlägsna sig från minfälten.

Utläggandet av en minering i fredstid är en relativt enkel affär, men dess övervakande och underhåll kan bli betydligt svårare. Särskilt är detta fallet, sedan vinterisarna dragit fram över farvattnen och slitit loss minorna eller förflyttat dem. Varje vår måste de kompletteras och området kring det ursprungliga fältet svepas. Arbetet härmed är ofta nog livsfarligt och har tyvärr krävt åtskilliga offer. Så var exempelvis fallet hösten 1941, då en svensk vedettbåt minsprängdes och tog 15 man med sig i djupet.

Minst lika stor omfattning som utläggandet och skötseln av egna mineringar ha även åtgärderna mot den främmande minifaran tagit. Liksom under förra världskriget föres en intensiv kamp mot drivminorna inom alla kustområden. Redan de första tre krigsåren noterades en skörd av omkring 1,400 minor, vartill kom några hundratal sprängbojar och andra förstörelseredskap.

Antalet på en dag indrivna minor har under stormperioderna kunnat räknas i nära 100-talet. Det har varit heta och riskfyllda dagar för marinens personal. Dödsolyckor ha icke heller kunnat helt undvikas.

Det har emellertid visat sig, att främmande minor även *utlagts* på svenska vatten, dels alldeles inpå yttergränsen i samband med utanför liggande mineringar, dels långt in på svenskt vatten. Dessa minor, om vars existens marinen icke blivit underkunnig förrän olyckan varit framme, ha vållat flottan stora besvär. När det stod klart, att minor av förstnämnda slag befunno sig på svenskt

vatten i anslutning till den stora tyska mineringen i sydvästra Östersjön igångsattes redan den 8 september 1939 minsvepning i neutralitetsleden vid Falsterbo. Sedan dess har minsvepning i olika omgångar bedrivits inom snart sagt alla marindistrikt på betydande sträckor. Det är en hård och riskfylld tjänst, allra helst som ett stort antal hjälpfartyg, bogserbåtar och motorfiskebåtar måst utnyttjas. De äro långt ifrån lämpliga härför — särskilt med hänsyn till alltför stort djupgående. Det är också beklagligt, att de icke kunna utnyttjas för fiske och annan »civil» verksamhet, men så länge antalet verkliga minsvepare icke räcker till måste denna utväg tillgripas. Samma förhållande torde f. ö. finnas i alla mariner och har sin motsvarighet i land, exempelvis när armén rekvirerar lastbilar etc.

Särskilda svårigheter ha beretts flottan genom ett av krigets »hemliga vapen», magnetminan. Den uppträdde första gången i svenska vatten i oktober 1940. Sådana förberedelser hade vidtagits, att elektriska svep inom kort tid kunde oskadliggöra de första exemplaren. Sedan dess har Jenna speciella svepning avsevärt utökats och bedrivs nu snart sagt dagligen i de för magnetminor mest lockande vattenområdena. Vid de tidpunkter, då man haft anledning misstänka, att nya magnetminor utlagts, har sjöfarten på de infekterade routerna tillfälligt stoppats, intill dess kontrollsvepning hunnit utföras.

I samband med beredskapstjänsten har flottan även på många andra sätt vakat över och väglett sjöfarten. Den viktigaste delen härav har varit varningstjänsten, då det gällt att leda handelsfartyg förbi mineringar och drivande minor eller varna dem för siktade ubåtar. Det har exempelvis hänt, att örlogsfartyg med uppenbar fara biträtt handelsfartyg, som drivit in i minfält. Även ur navigatorisk synpunkt ha de ofta stått till förfogande i neutralitetslederna eller för anvisningar längs mörklagda delar av kusten. Hjälpen har lämnats åt min- och torpedsprängda fartyg. Vrak ha förstörts, strandade fartyg dragits av grund och redlösa fartyg ha tätats och bogserats i hamn. Ofta har det skett under svåra och livsfarliga förhållanden. Sammanlagt har sådan mera betydelsefull hjälp lämnats i ett 40-tal fall. Hjälpen åt fiskare och kustbefolkning har härutöver tagit sig en mångfald former.

Det, som här i största korthet anförts, må tjäna som en illustration till flottans neutralitetsvakt under den pågående beredskapen. Det skulle kunna fyllas volymer om alla de problem, som mer eller mindre överraskande mött flottan, och om alla de händelser av

olika slag, som inträffat. Läsaren skall emellertid här besparas ytterligare detaljer. Vad tiden lider, lära väl ändock volymerna göra sig påminta.

*

Det är för tidigt att dra några slutgiltiga erfarenheter av flottans beredskapstjänst. Ännu finns det plats och tid för åtskilliga överraskningar. Men i flera avseenden äro hittills vunna erfarenheter så påtagliga, att man knappast har rätt att lämna dem därhän eller skjuta undan dem till framtiden.

Det är alldeles tydligt, att *antalet fartyg* varit och är för litet i ett utgångsläge som det nuvarande. Låt vara att detta, mänskligt att döma, är det sämsta tänkbara. Men fackmannen har ingen anledning eller ens rätt att göra sina behovskalkyler efter ett gynnsammare hypotetiskt läge. Olägenheten av att i sista minuten i alltför stor utsträckning lägga beslag på handelsfartyg för konvertering till örlogsfartyg har tidigare belysts. I ett land med begränsade ekonomiska resurser kan detta dock icke *helt* undvikas. Men, i så fall fordras det, att dessa handelsfartyg redan vid sin konstruktion anpassas för sitt krigsändamål. Detta synes vara en viktig erfarenhet, som bör tillrättaläggas genom statliga bestämmelser. Huruvida det bör ske i samband med subventionering eller ej lämnas därhän i detta sammanhang.

Antalet »riktiga örlogsfartyg» måste emellertid samtidigt hållas uppe inom ramen för vår fartygsbyggnadspolitik. Ehuru beredskapstjänsten kraftigt understrukt förnyelsebehovet av de artilleribärande fartygen är det dock — helt naturligt så länge verksamheten domineras av neutralitetsvakten — de lätta fartygen, som skjutits i förgrunden. Den operativa ledningen måste dock flerfaldiga gånger ha stått inför svårlösta problem, när det gällt att under krigsvindens kastningar tillgodose de olika kuststräckorna och vattenområdena med erforderligt antal större, någorlunda moderna fartygsenheter.

I fråga om de lätta fartygen knyter sig intresset i detta sammanhang i första hand till eskort- och patrullfartygen. Erfarenheten har visat, att det fordras sjövärdiga och snabbgående båtar. Vår nuvarande jagartyp är synnerligen lämplig för denna tjänst. Det har många gånger hänt, att mindre eskortfartyg i hårt väder icke kunnat följa de stora handelsfartygen. Än mindre ha deras besättningar någon möjlighet att fullgöra en effektiv bevakning, när underlagen slängas omkring som nötskal på ett upprört hav. Be-

vakningsfartygens fart har större betydelse, ju mindre antalet enheter är. Ett eskort- och patrullfartyg bör ha möjlighet att följa ett främmande fartyg, som med hög fart förflyttar sig i eller omedelbart utanför svenskt territorialvatten. Endast jagarna ha denna möjlighet.

Av det föregående framgår även det stora behovet av minsvepare för svepuppdrag. Olägenheten av att rekvirera fiskebåtar för detta ändamål är uppenbar i nuvarande försörjningsläge. Det är icke möjligt att inrätta sig för ett mera tilltalande önskeläge.

Ifråga om fartygsmaterielen bör slutligen särskilt understrykas, att beredskapstjänsten snabbare än fredstjänsten tär på fartygens livslängd. En hård tjänst kräver »ungdomlig spänst» även ifråga om skrov, pannor och maskiner. Men en onormal press, framkallad av otillräckligt antal enheter, suger också snabbt musten ur de modernaste fartyg. Förnyelseproblemet rycker med andra ord närmare för varje enskilt fartyg, ju mer det tas i anspråk för beredskapstjänst. Ur driftsekonomisk synpunkt måste det därför finnas ett förnuftigt förhållande mellan tillgängligt antal enheter och den omfattning, i vilken de tas i bruk. Som förhållandet hittills varit, måste man bereda sig på att fredskalkylerna icke stå sig, när det en gång gäller att beräkna flottans stridsvärde efter beredskapens slut eller — i sämsta fall — när beredskapen övergår i krig.

En annan erfarenhet, som kan vara värd att särskilt anteckna i detta sammanhang, är kravet på hög beredskap, d. v. s. ett stort antal rustade enheter. Det moderna kriget låter sig icke intvingas i internationella klausuler. Det ges ingen tidsfrist, ej heller höjs ett varningsfinger, innan den bepansrade näven slår till. En försvarsgren, som opererar på och utanför landets gränser, måste vara klar att sättas i funktion när helst så erfordras. Det räcker icke med, att de rustade delarna ha hög stridsberedskap. De rustade delarna måste också vara så stora som möjligt och ständigt grupperade på lämpligt sätt. De icke rustade delarna skola dessutom befinna sig i sådant skick, att de på ett minimum av tid kunna sättas i funktion.

Ytterligare en faktor, som visat sig vara av särskild betydelse, är tillgången på personal. Beredskapens längd har medfört mycket stora krav på individerna. Det är ingen hemlighet, att våra kadrer varit onormalt små. Ännu ha de luckor, trots att alla ansträngningar göras för att fylla dem. Läget har helt enkelt varit sådant, att den sjökommenderade stamanställda personalen i de flesta fall icke kunnat få eller — så länge beredskapen varar — icke kommer

att få någon avlösning. Bristen på personal har också medfört, att A-klassen måst tas i praktiskt taget 100-procentigt utnyttjande, vilket medfört allvarliga ekonomiska konsekvenser för individerna. Detta kan gå ett par år, men när vi nu äro inne på det fjärde utan att se mer än »slutet på början» måste man inse att denna kaderknapphet icke får återkomma. Det är med andra ord en läxa för framtiden. Man måste hålla i minnet, att flottan, som är ett slags försvarets »täcktrupper» på sjögränsen — till skillnad från de andra försvarsgrenarna — i praktiskt taget varje tänkbart beredskapsläge i sin helhet måste mobiliseras och förbli mobiliserad, så länge något slag av beredskap erfordras.

Naturligtvis har beredskapen givit flottan en mångfald andra erfarenheter, flera av betydligt större räckvidd än de här berörda. Många ha redan utövat inflytande på verksamheten och andra äro föremål för bearbetning. Flottan har fördelen av att redan under försvarsberedskap i stor omfattning operera och verka inom sin krigszon. Den befinner sig så att säga mitt emellan freds- och krigstillstånd. Erfarenheterna grunda sig på praktiska iakttagelser i de operativa staberna och under tjänst till sjöss på gränsen till »slagfältet», där vapnen icke sällan måste brukas. Dessa omständigheter, att någonting ständigt sker och att det oförutsedda ofta inträffar, är förklaringen till att flottans personal, trots de krävande tjänstgöringsförhållandena trivs med sin uppgift och känner tillfredsställelse i yrket. Detta alldeles bortsett från medvetandet om, att den fyller en utomordentligt viktig plats såväl i försvarsberedskapen som ifråga om vår försörjning.

Flottan begär inte, att dess huvudmän skola uttrycka sin tacksamhet. Den gör sin plikt och finner helt sin tillfredsställelse i medvetandet härom. Men flottan gläder sig, när dess verksamhet kan komma till de hemmavarandes kännedom och när den vinner förståelse och i bästa fall uppskattning. Ett uttryck härför äro följande ord, yttrade av statsrådet Sköld sistlidna höst i samband med en sjösättning i Göteborg: *»Vi säga gärna att ett starkt försvar håller kriget borta från vår dörr. Att angripa oss kostar mera än det smakar. Vi ha stark anledning att tro det. Men naturligtvis ha vi inga extra kunskaper om hur det i verkligheten förhåller sig. Men att flottan spelar denna roll se vi dagligen med egna ögon. Knappast någon del av vårt försvar ha vi hittills under detta krig haft ett så påtagligt behov av som av flottan. Den frågan bör aldrig mera få ställas: Behöva vi en flotta? Så länge Sverige behöver ett försvar behöver det också en örlogsflotta.»*