

SJÖFÖRSVARET

I DAGENS LÄGE

Av kapten HARRY ENGSTRÖM

I DET följande framläggas några synpunkter på marinens uppgifter i dagens läge tillika med ett försök att belysa den inverkan en förändring av den nuvarande marina kostnadsramen skulle medföra.

Sverige är i kommunikationstekniskt hänseende närmast att likna vid en ö. Vi ha vatten praktiskt taget runt omkring oss, om vi med hänsyn till den kontinentala trafiken medräkna Norge i sammanhanget. Huvudtransportvägarna till Sverige gå över sjön. Sjötransporter ingå också som ett väsentligt drag i den inre samfärdselns struktur.

Sjökriget rör sig, när allt kommer omkring, närmast om ett stort transportproblem. Kampen till sjöss gäller *dels* att för vår del kunna utnyttja sjövägarna för de ändamål, vi anse önskvärda, det må vara tillförsel utifrån, transporter i den inre varuomflytningens tjänst eller militära transporter av olika slag, *dels* att efter förmåga försvåra eller omöjliggöra för fienden att utnyttja sjön på motsvarande sätt, antingen han nu avser att transportera trupper över sjön mot vårt land eller på annat sätt vill nyttja sjövägarna för sin krigföring. *Från* dessa grunder utvecklar sig all den verksamhet, som bedrivs av sjöstridskrafterna. Och *till* dem kan all sjökrigsverksamhet ledas tillbaka.

En undersökning av behovet av sjöstridskrafter kan lämpligen uppdelas på de båda sidor av sjökriget, som ansluta sig till de nämnda formerna för sjövägarnas utnyttjande. Dessförinnan må erinras om, att beskaffenheten hos de sjöstridskrafter, som erfordras för utförande av det ena eller andra företaget, i första rummet är beroende av vad fienden för *sin* del kan sätta in i operationerna. Och i sin helhet måste omfattning och egenskaper hos ett lands sjöstridskrafter om möjligt avgöras med hänsyn till vad en presumtiv fiende kan sätta in vid en mot landet i fråga riktad aggression.

Den allmänna försvarsdebatten kan knappast sägas vara präglad av uniformitet i åsikter. Enighet har dock uppstått kring *en* sak, nämligen att möjligheten att framgångsrikt kunna uthärda ett anfall från en stormakt står och faller med upprätthållandet av tillförseln utifrån av materiel, drivmedel etc. Någon luftbro typ Berlin lär det av många skäl inte kunna bli tal om. Drivmedelsbehovets täckande utifrån är en väsentlig faktor. Men det är mycket mer än drivmedel, som vi behöva. Sjötransporter komma att spela en avgörande roll vid överförandet av dessa förnödenheter till Sverige. För transporternas skydd erfordras ett minimibehov av sjöstridskrafter, vars omfattning blir beroende av många faktorer. Ett är tämligen säkert, nämligen att vi inte kommer att få denna tillförsel serverad i lämpliga svenska hamnar. Det vore med tanke på det sista krigets erfarenheter förmätet att förutsätta, att en understödjande makt skulle åtaga sig att ombesörja tillförseln av stridsmedel och för krigföringen nödvändiga varor till oss, om han icke kunde påräkna biträde från svensk sida både i fråga om transporttonnage och transporternas skydd.

Skyddet av de förutnämnda sjötransporterna omfattar i huvudsak försvar mot anfall från sjön och från luften, minsvepning och ubåtsjakt. Ett krav är, att dessa uppgifter inom de svenska kusthaven skola ombesörjas av svenska stridskrafter. Härtill kommer, att de aktuella svenska kustavsnitten i stor utsträckning äro skärgårdsklädda och tämligen svårnavigabla för en främling. Med hänsyn till luftfaran måste sjötrafiken i möjligaste mån spridas ut till många hamnar, vilket kommer att medföra en omfattande trafik inom de svenska kustvattnen. Detta kräver en lokalkännedom, som stödjande makts sjöstridskrafter icke besitta.

Frånvaron av svenska sjöstridskrafter för här angivna ändamål kan komma att helt äventyra en stödaktion, särskilt om den stödjande makten i krigsöppningen har handen full av egna problem. Omställningen till krig tar som bekant en viss icke oväsentlig tid i anspråk. För oss är ju emellertid den *snara* hjälpen det väsentliga, om vi bli anfallna.

Överhuvudtaget är det värt att minnas den ofta upprepade satsen, att ingen utomstående kommer att hjälpa oss för våra blå ögons skull. *Om* hjälp kommer, så insättes den i den mån den gagnar den stödjande maktens egen stora krigsansträngning — och från 100 %-igt egoistiska grunder. Men våra egna detaljproblem få vi klara själva. Den saken är det nog klokt att gå ut från.

Den svenska kustsjöfarten får på sin lott distributionen sjövägen av de utifrån tillförda förnödenheterna, i den mån dessa icke kunna föras vidare inom landet med järnväg eller bil, vilket vid krig blir möjligt blott i begränsad omfattning. Härjämte verkställes en väsentlig del av varuomflyttningen överhuvud taget inom landet normalt sjövägen.

Vad beträffar omfattningen av den första uppgiften skall här blott åter erinras om, att moderna stridskrafter konsumera väldiga mängder materiel, icke minst drivmedel, som i krig förr eller senare — beroende på storleken av vår egen lagerhållning — i sin helhet måste tillflyta utifrån, jämsides med för civilbefolkningens försörjning nödvändiga varor. Detta pekar på en sjötrafik utifrån av anseelig omfattning samt på motsvarande krav i vad gäller prestationsförmågan hos distributionsapparaten inom landet.

Beträffande omfattningen av den normala varuomflyttningen sjövägen inom landet kunna några siffror anföras.

Under år 1947 voro 702 fartyg om 81,799 bruttoton sysselsatta i fart uteslutande mellan svenska hamnar.

Härutöver bidrog givetvis en väsentlig del av de 1,027 fartyg om 1,509,601 bruttoton, som under året gick i fart mellan svenska och utländska hamnar, till den svenska inre varuomflyttningen.¹

Dessa siffror säga dock i och för sig icke mycket mera än att normalt ett stort antal fartyg dagligen äro i gång längs våra kuster.

Nästa uppgift är måhända mera talande. År 1947 var summan av in- och utgående tonnage i Stockholms hamnar 9,913,000 netto-ton. Denna siffra bör betraktas mot bakgrund av efterkrigsförhållandena; normalt torde den nämligen ligga omkring 33% högre.² Icke desto mindre anger den en trafik av anseelig storleksordning. Med denna uppgift för ögonen synes det uppenbart, att möjligheterna till sjötransport icke lätteligen skulle kunna undvaras under fredsförhållanden, om så av någon anledning bleve önskvärt — man jämföre med transportstörningarna under gångna isvintrar. Än mindre skulle detta kunna bli fallet i krig, då landkommunikationerna om någonsin löpa risk att överansträngas och därjämte att förstöras. Även på sjön kan transportmaterielen förstöras. Men på sjön är »v ä g b a n a n» oförstörbar.

I detta sammanhang kunna vidare några uppgifter anföras ur

¹ Kommersiella meddelanden nr 11/1948.

² D:o nr 7/1948.

en år 1933 gjord specialutredning¹ angående varutransporterna till och från Stockholm. Siffrorna äro helt visst icke dagsaktuella, men kunna i brist på färskare material likväl ge en uppfattning om, vilka kvantiteter det här gäller. Av denna utredning framgår, att huvudstadens totala varutrafik under 1932 utgjorde 4,633,000 ingående och 1,718,000 utgående varuton. Av den ingående trafiken kom 1,963,000 ton från utlandet. Av den utgående gick endast 182,000 ton till utrikes ort. Det betyder, att 2,67 milj. varuton kom till Stockholm från landet i övrigt och att 1,536 milj. varuton från huvudstaden gick ut till landsorten. Av den totala trafiken på Stockholm (6,35 milj. varuton) förmedlades 65 % sjöledes, 21 % järnvägsledes och 14 % billedes. Även om man i detta sammanhang räknar med att viss utrymning verkstälts komma omfattande försörjningsproblem att kvarstå, som knappast bli möjliga att lösa annat än genom sjötransporter, särskilt om broar och järnvägar bombats.

Till slut skall erinras om den roll för folkförsörjningen i vissa delar av landet, som den inre varuomflyttningen sjövägen spelar. Ett exempel härför är de säsongbetonade transporterna av jordbruksprodukter från överskottsområden (Sydsverige) till underskottsområden (Norrland). En omläggning till landtransport av dessa skulle medföra väsentligt ökad — och vid krig oöverkomlig — belastning för landkommunikationerna.

För att belysa behovet av sjöstridskrafter till stöd för militära sjötransporter kan nämnas, att den trupp, som under beredskapstiden transporterades mellan fastlandet och Gotland, uppgick till sammanlagt omkr. 160,000 man. Vid krigstillfälle kunna i vissa lägen behovet av sådana militära sjötransporter bli synnerligen omfattande.

Av de nu anförda sifferuppgifterna framgår, vilken storleksordning dessa delvis alldagliga transportproblem i själva verket tillhöra.

Här finns en praktisk grund att stå på, när det gäller att bedöma behovet av stridskrafter för skyddet av våra sjövägar. Vi ha också rika erfarenheter från beredskapstiden när det gäller denna fråga. Under år 1942 eskorterades ett tonnage av drygt 20 milj. bruttoton en total distans, som motsvarar 25 varv runt jorden. Under tiden 1/7 1942—30/6 1943 hade örlogsfartygen en sammanlagd gångtid av 17 1/2 år, varav en betydande del i eskorteringstjänsten.

¹ Doc. O. Jonasson, HHS, 1933.

nya slagkryssaren Guam ernått. Vid ett tillfälle sköt hon ned 82 kamikazes på 30 minuter.

Luftvärnets utveckling har icke sällan fått en undanskynd plats i debatten, men rättvisan fordrar en redovisning även härutinnan. Våra kryssare och jagare utrustas med luftvärn, som ger dem möjlighet att stå sig väl vid en jämförelse med de amerikanska fartygen.

Flygstridskrafter utgöra icke desto mindre en svärmistlig tillgång i sjökriget. De ha emellertid sina stora begränsningar, bl. a. beroendet av väderleksförhållandena. Ensamma kunna flygstridskrafterna icke lösa de uppgifter, som fiendens sjömakt ställer för vårt försvar. För det ändamålet utgöra örlogsfartygen grundförutsättningen.

Den militärpolitiska och tekniska utvecklingen efter kriget har medfört, att större krav än tidigare måste ställas på våra sjöstridskrafter. Här skola några huvudsynpunkter anföras.

Problemet att skydda våra förbindelser västvärt över havet ha accentuerats i hög grad, medförande krav på utgångsgruppering på Västkusten av starka, för konvojskydd lämpade sjöstridskrafter.

I Östersjöbäckenet är ställningen nu en annan än före kriget. Då fanns det två stormakter, som balanserade varandra i detta område. Nu är i praktiken en enda stormakt ensam i besittning av Östersjöns östra och södra stränder.

På grund av det ändrade militärpolitiska läget gör sig även kravet på en förstärkning av de för Bottniska viken avsedda sjöstridskrafterna starkt gällande.

Genom snorkelns införande ha flygstridskrafternas möjligheter att delta i jakten på ubåtar högst väsentligt minskat. Ubåtarna behöva ej längre gå upp till ytan för att ladda sina batterier. Ubåtsjaktproblemet har härigenom helt »sänkts ned» i vattnet, och kraven på ubåtsjaktfartyg med modern söknings- och sjunkbombmateriel ha i motsvarande grad ökat. Oavsett detta medför i och för sig den snabba tillväxten av det främmande ubåtsbeståndet i de farvatten, som omgiva vårt land, att kraven höjts beträffande omfattningen av våra ubåtsjagande förband.

En sjöofficer kan ibland ställas inför frågan: Vad är flottans största problem just nu? På den har han alltid kunnat svara: Det är byggandet av fartyg, modernt konstruerade och utrustade, för att successivt ersätta dem, som nå åldersgränsen. Problemet är för närvarande komplicerat därför att större delen av vårt nu-

varande fartygsbestånd byggdes upp under det andra världskriget och således åldras i jämnlöpande takt. Om inte ersättningsbyggnaden tillgodoses på ett ändamålsenligt sätt kommer stora delar av fartygsbeståndet att samtidigt falla för åldersstrecket utan att ersättas.

Det finns också ett annat problem, underhållsproblemet. I fred hållas blott så många fartyg rustade, som beredskaps- och utbildningshänsyn göra oundgängligen erforderliga. Resten måste självfallet underhållas kontinuerligt för att kraven på en materiell beredskap, som ständigt befinner sig i nivå med den tekniska utvecklingen, skall kunna fyllas. Ersättningsbyggnads- och underhållsanslagen äro således av grundläggande betydelse för flottans fortvaro.

Det kan mot den nu skisserade bakgrunden vara av intresse att få en uppfattning om, vilka följder en prutning på marinens del i försvarskostnaderna skulle medföra. Detta kan ernås genom en jämförelse mellan kostnadsramen för 1942 års försvarsorganisation och det s. k. alternativet 900 i Överbefälhavarens förslag till organisation av försvarsväsendet, avgivet i mars 1947 till 1945 års försvarskomite.

Innan en direkt jämförelse kan verkställas är det emellertid nödvändigt att observera en principiell skillnad i kostnadsramarnas konstruktion. Alternativet 900 skulle inrymma kostnaden för fullständig omsättning under obegränsad tid av all i organisationen ingående materiel. Detta var icke fallet med 1942 års kostnadsram. 1942 års marinorganisation kostar efter 1941 års priser 145 milj. kr/år. Omräknat till 1946 års prisläge motsvarar detta 175 milj. kr/år. Räknas ramen upp även med hänsyn till omsättningskostnaderna slutar marinens anslag på 222 milj. kr/år.

Härmed har förutsättningar för en jämförelse åstadkommits. I alternativet 900 skulle marinen erhålla 147 milj. kr/år. En viss del av denna summa måste reserveras såsom omsättningskostnader. Om dessa antagas utgöra samma procentuella del av anslaget som vad fallet är för den ovan angivna slutsumman 222 milj. kr i 1942 års ram, blir följderna att omkring 31 milj. kr av marinens anslag i alternativet 900 kan anses utgöra sådana kostnader. Resten, eller 116 milj. kr, representerar organisationens storlek.

I förhållande till 1942 års organisation innebär därför alternativet 900 en sänkning av $175 - 116 = 59$ milj. kr för marinens del.

Låt oss se vad denna sänkning innebär!

Jämförd med 1942 års organisation skulle flottan bli en uteslutande lätt flotta. Antalet lätta övervattensfartyg och ubåtar skulle minska avsevärt. Inga operativa stridskrafter skulle kunna utgångsgrupperas vid Norrlandskusten. Reduktionerna skulle medföra, att den nuvarande linjeflottan bleve beskuren med 46 % av fartygsbeståndet. Kustartilleriets organisation, som har till huvuduppgift att försvara flottans baser, skulle därjämte beskäras kraftigt. Sålunda skulle samtliga svåra batterier, ett antal såväl medelsvåra som lätta batterier samt alla luftvärnsbatterier utgå. Ville man å andra sidan behålla mera av kustartilleriet måste uppenbarligen flottans fartygsbestånd beskäras ytterligare utöver de nyss nämnda 46 %.

Här finnas nu några hållpunkter för att i stort bedöma verkan av en nedskärning av marinorganisationens nuvarande ram.

Sveriges läge har ganska väsentligt förändrats i och med att vårt land valde att stå ensamt och alliansfritt medan Danmark och Norge sökte anslutning till Atlantpakten. Vi stå nu militärt isolerade och äro hänvisade att på egen hand lösa våra försvars- och säkerhetsproblem.

Efter vad tidigare anförts rörande sjöförsvarsproblemets speciella struktur är det uppenbarligen orimligt att i nuvarande utrikespolitiska läge se en anledning till att *beskära* de möjligheter, marinen för närvarande har att fylla de uppgifter inom det totala försvarets ram, som en motståndares sjömakt vid krigstillfälle kan ställa. Framtiden ter sig mera oviss än någonsin. Åtgärder, som drabba fartygsmaterielen, kunna icke kompenseras ögonblickligen, om läget sedermera skulle göra detta önskvärt. Här fordras, om någonsin, planläggning på lång sikt. Så mycket är säkert, att om vi under ett kommande krig icke kan lösa de transportproblem, som ligga i dels förbindelserna med yttervärlden, dels den inre distributionen av förnödenheter, om vi maktlösa måste se fienden utnyttja havet efter eget skön — då lära än så effektiva åtgärder på andra områden icke ensamma kunna föra kriget till ett för vårt land lyckligt slut.

För oss gäller det att vid försvarets uppläggning grundligt penetrera *våra* speciella förutsättningar och behov. Schabloner och slagord ur stormakternas flora leda lätt vilse. Amerikanska synpunkter på krigsmaktens sammansättning, som man ej sällan får höra åberopas i försvarsdebatten, gälla — det får man inte glömma — försvarsproblemen, sådana de uppfattas i en *världsdel*, vars

aspirationer omspanna hela jordklotet. *Våra* problem äro nu en gång en småstats, vars utgångsläge och förutsättningar äro helt annorlunda beskaffade än stormakternas.

Riksförsvaret måste täcka alla de möjligheter, som en fiende kan ha att bringa oss på fall. En väl balanserad krigsmakt är mera värd i en osäker utveckling än en extrem lösning, därför att ett extremt försvar i en given situation kan komma att visa sig mindre användbart och i vissa lägen helt verkningslöst, jämfört med det väl avvägda.

Sjöns problem få därför icke glömmas bort vid vårt försvars utformning. De göra sig inte bullrande påminta utanför knutarna. När livet flyter normalt här hemma är det inte många som reflekterar över dem. I krig bli de däremot påtagligt förnimbara för individen. Läxan kan bli hård, om vårt folk först genom krigets praktiska åskådningsundervisning skulle komma till klarhet om den realitet, som en gång har kallats *the silent pressure of sea power*.