

Litteratur

THEDE PALM:

Sjömakt och politik

I höstas uttalade ett antal sjöofficerare sin misstro mot regeringens inställning till de fortgående ubåtskränkningarna. Dåvarande utrikesministern hade låtit förstå, att han inte riktigt trodde på att sådana kränkingar förekommit. Han kunde ha slagit sig samman med Mai Wechselmann; de förefaller stå på samma nivå i fråga om kunskaper i ämnet. Statsministern gjorde sedan gällande i riksdagen, att våra motåtgärder ingett respekt, underförstått i Moskva. Officerarna menade att så inte kunde vara fallet. De blev därför offentligt åthutade av statsministern, något som knappast kan ha höjt stämningen ibland dem.

Samtidigt med detta blev en nyutgiven bok aktuell, författad av John Moore, f.d. sjöofficer och nu lärd utgivare av Jane's Fighting Ships. Boken heter "Sjömakt och politik" (Marinlitteraturföreningen) och är översatt till svenska och utgiven 1984. Flera officerare har arbetat med den. Översättning, viss redigering och illustrering är genomgående god. Resultatet har blivit en lättillgänglig bok på ca 160 sidor. Läsaren måste emellertid minnas, att på detta utrymme skall pressas in världshistoria, som motsvarar underrubriken "Från den normandiska erövringen fram till våra dagar", vilket inte är alldeles lätt. Att boken är författad av en engelsman framgår av denna titel, ty ingen annan skulle väl inleda en sjömilitär historiebok med året 1066. Slaget vid Actium, för att nämna ett exempel, dateras till år 32 f. kr. Det saknade inte heller världshistorisk betydelse.

Mot detta påpekande kan Moore invända, att han inte är ute för att beskriva sjöslag. Vad han vill säga med året 1066 är att Vilhelm Erövraren detta år lät

bygga fartyg för att skeppa trupper över Engelska kanalen. Fartygen var inte avsedda för strid utan för att transportera folk och hästar. De utgjorde förutsättningen för en erövring av England. I detta fall var det en ren transportflotta som innebar sjömakt.

Moorens genomgående tes är i den berömda amerikanske historikern A T Mahans anda, att världen är beroende av transporter till sjöss och att det alltid varit så. Vi kan själva tänka på vårt oljeberoende och på hur detta skulle hanteras, om inte tankbåtarna gick sin regelbundna gång över världshaven. Men handelsfartygen har också krävt visst skydd, politiskt eller militärt, det sistnämnda om inte annat så mot sjörövare. Detta är en av orsakerna till att rena örlogsfartyg har byggts. Moore följer inte att örlogsflottor också kommit till användning med politisk syftning. De har utnyttjats i krig – bombardemanget av Köpenhamn 1807 gjorde Danmark till Napoleons bundsförvant med långtgående konsekvenser. De har skyddat mot invasion – Englands historia lämnar flera exempel. De har utgjort påtryckningsmedel för att nå politiska mål – de tyska flottbyggena under kejsar Wilhelm II hade sin bakgrund i tyskarnas strävan efter att bli en stormakt med tillhörande kolonier. Först Hitler sökte sitt kolonialvälde österut och till lands och hade i själva verket föga intresse för marinen utom för ubåtsvapnet, så länge det fungerade.

Ett någorlunda starkt utbyggt försvar i ett land verkar givetvis hämmande på en eventuell angripare: det vägs in tillsammans med allt annat som talar för eller emot krig. För oss med vår långa kust

borde detta vara och är väl för de ansvariga militära myndigheterna en självklar sak; hur försvaret skall läggas upp är något annat och man behöver ju inte tänka sig att bygga kryssare. Det finns exempel på att ett land, vars försvar varit beroende av en flotta, mött ovanliga svårigheter. När Storbritannien under Napoleonkrigen byggt ut flottan, hade man inte bara förbrukat sina tillgångar på ekvirke utan också på sjömän. Handelsflottan kunde inte bemannas som den skulle efter alla tvångsvärningar till örlogsflottan.

Moore lägger i detta och andra fall skulden på "politikerna", som negligerat eller inte förutsett problemet och som inte beviljat pengar till en tillräcklig stam av fast anställda. Överhuvud är han kritisk mot dem som inte varit förutseende nog eller som hållit inne anslagen under fredstid. Detta är lätt att säga. Men han går snabbt förbi att även Churchill kraftigt prutade på antalet slagskepp ända tills han själv blev marinminister och återigen efter första världskriget. Särskilt i det senare fallet berodde återhållsamheten också på Storbritanniens ansträngda ekonomi.

Kommendör Cay Holmberg, som väl varit den som sett till att Moores bok kommit ut på svenska, sammanfattar problemen i ett företal, som i följande citat syftar på Storbritannien: "Under de

tider som flottan varit stark har nationen blomstrat och expanderat. Under flottans svaghetsperioder har politisk och ekonomisk tillbakagång blivit följden." Men är detta verkligen riktigt? Kan det inte tänkas, att det funnits tillfällen då ekonomisk tillbakagång framtingat flottans försvagning?

När det gäller Sverige av i dag är förhållandena annorlunda. Den svenska nedrustningen, som drabbat flottan särskilt hårt, beror på en politisk vilja – fråga inte hos vilka – att utvecklingen skulle bli sådan och på en därmed sammanhängande felbedömning av Sveriges säkerhetspolitiska läge. Det är ingen tillfällighet att utländska ubåtar spanar i svenska vatten. Deras verksamhet underlättas av svensk svaghet. Blir vi ännu svagare, kan samma verksamhet utgöra inledningen till en katastrof.

Sovjetunionens flotta utökar för närvarande sin kapacitet även i avlägsna hav. "Sovjetunionens sjömak" heter det kapitel i Moores bok, som alldeles särskilt rekommenderas. Det är välavvägt och lättläst, fullt av fakta och utan överdrifter. Det ger ett utmärkt underlag åt intresserade politiker, som till andra svåra beslut har att fatta dem som rör vårt försvar. På de besluten väntar många, inte bara sjöofficerare, med fullt berättigad oro.