

VÄSTKUSTENS SJÖFÖRSVARSPROBLEM

Av kommendörkapten STIG H:SON-ERICSON, Stockholm

EHURU försvaret av Sveriges kuster och sjöförbindelser måste behandlas som ett enda stort problem, där lokalt betonade frågor icke kunna lösas isolerade, tränger sig likväl vissa områdesproblem fram med berättigade krav på särskild uppmärksamhet. Bland dessa ha omständigheterna med allt starkare argument fört fram västkustförsvaret.

Anledningarna härtill äro många, ehuru endast de mest framträdande kunna antydast här. Det allmänna stillastäendet ifråga om kustflottans ersättningsbyggnader under 1920- och 1930-talen har snabbt reducerat flottans operativa styrka, så att den numera under inga omständigheter har möjlighet att avdela stridskrafter till Västkusten så länge försvarskrav kvarstå i Östersjön. Samtidigt ha de främmande stormaktsflottorna i Östersjön åter växt till proportioner, som närma sig förkrigstidens. Danmarks militära position vid Östersjöinloppen har under samma tid blivit allt svagare. Dess möjlighet att i en stormaktskonflikt hävda sig som väktare vid Bälten är därför liten om ens någon. Risken för en stormaktskontroll vid dörren mellan Östersjön och Västerhavet är med andra ord i nuvarande läge mycket stor.

Detta är desto mer framträdande, som man måste räkna med en bestämd strävan från tysk sida att säkerställa sjöförbindelserna i Östersjön, under det västmakternas intressen sannolikt koncentrera sig kring ett avbrytande av desamma. Antingen dessa mot-sättningar taga form av öppna krigshandlingar eller handelspolitiska betvingelsemetoder, komma Östersjöinloppen härvid att spela en primär roll.

I händelse av ett »ekonomiskt krig» är det möjligt att utöva önskvärd kontroll av ifrågavarande inlopp utan att de svensk-danska territorierna beröras. Detta kan vara fallet även vid väpnade konflikter. De nautiska och topografiska förhållandena i de

yttre delarna av Östersjöinloppen gynna anordnandet av effektiva spärrar. Avståndet mellan Skåne och Rügen samt mellan Skagen och den svenska skärgården äro mindre än bredden av Otrantsundet, där en av världskrigets mest bemärkta spärrar upprätthölls.

Redan dessa allmänna synpunkter ge oss anledning att räkna med omöjligheten att förflytta sjöstyrkor från Östersjön till Västerhavet och tvärtom vid en konflikt i norra Europa. De internationella lagarna om öppethållande av sund, som förbinda fria hav, ha härvid föga att betyda. Utsikterna att västmakterna skulle vilja eller kunna öppna Östersjöinloppen, om de spärrats av tyska marinstridskrafter, äro praktiskt taget inga. Endast med Tysklands goda minne kunna svenska fartyg under nuvarande styrkeförhållanden taga sig igenom Öresund.

Dessa omständigheter förelågo knappast på 1920-talet. Tysklands återvunna krafter ha skapat ett nytt problem för det svenska sjöförsvaret. Tredje rikets växande maktmedel och den bristande respekten för internationella lagar och överenskommelser kan numera snabbt åstadkomma en isolering av den svenska västkusten.

Riktas blickarna västerut finna vi att läget där ändrats än mer sedan tiden efter världskriget. England hade då gått segrande ur kriget. Dess flotta stod på höjden av makt. Sveriges förhållande till Storbritannien var praktiskt taget ogrumlat. Allt tydde på, att en konflikt i Nordsjön låg mycket avlägsen, och i varje fall att Sverige icke behövde befara några utmaningar från detta håll. Sådant var läget ända fram till 1936, då den nuvarande försvarsordningen kom till.

Med den växande spänningen mellan axelstaterna och västmakterna har läget förändrats lika snabbt som radikalt. Ovan antydes att de senare kunna ha ett visst intresse av att Sverige lämnar sin neutralitet och stoppar exporten på Tyskland som ett led i en ekonomisk eller militär inringning. Är det icke möjligt att genom sjöstridskrafter ingripa mot de svensk-tyska sjöförbindelserna i Östersjön, i händelse av svensk vägran, återstår i första hand att utnyttja en form av sjöfartskontroll eller blockad på Västkusten med svenska eftergifter som slutmål. I viss mån blir dess genomförande beroende på Englands behov av de svenska exportvarorna. England har efter allt att döma numera mindre användning för den svenska malmen än tidigare. Under förra året

visade sålunda exporten en rätt stark tillbakagång från 2,14 milj. ton till 1,60 milj. ton. Skeppningen till Tyskland var ungefär orubbad eller cirka 8,4 milj. ton.

Sverige har självt under de senaste åren i starkt ökat tempo blivit alltmer beroende av importen från utlandet. En stängning av Västkustförbindelserna till utlandet kan endast i ringa mån uppvägas av en ökad import över Östersjön, om en sådan överhuvudtaget är möjlig. Redan dessa allmänna förhållanden innebära otvivelaktigt, att en omvärdering måste göras av sjöförsvarsproblemet på Västkusten.

*

En återblick på de senaste årtiondenas försvarsutredningar i Sverige ger vid handen, att Västkustens och Västerhavets försvarsproblem av skäl som ovan anförts hittills betraktats såsom sekundära.

I flottkommitténs betänkande 1926 förbigicks Västkustproblemen praktiskt taget helt och hållet och i 1930 års utredning rörande Sveriges försvarspolitiska läge samt behov av försvarskrafter uttalades om Västerhavet, att »mer omfattande operationer inom området kunna utföras först under förutsättning av sjöherravälde i Sunden. Skulle en mot Sverige fientlig Östersjömakt ernå sådant herravälde, blir operationsområdet för oss av mycket stor betydelse, framför allt såsom förmedlande våra sjöförbindelser över Nordsjön. Ett sådant läge förutsätter emellertid politiska kombinationer, vilka här torde kunna förbigås.» Sedan detta skrevs har det politiska läget och stormakternas militära maktmedel så utvecklats, att ifrågavarande kombinationer icke blott äro tänkbara utan även mycket möjliga.

I det 1935 avgivna betänkandet om Sveriges försvarsväsende har problemet endast obetydligt berörts. Följande allmänna uttalande torde dock sammanfatta försvarskommissionens uppfattning om sjöförsvaret på Västkusten: »Vid ett mot västkusten framfört företag kan sjömilitärt motstånd åstadkommas endast i den mån svenska sjöstridskrafter kunna avdelas till detta kustområde, vartill förutsättningarna dock äro ringa med hänsyn till Östersjöns strategiska betydelse ur svensk synpunkt i alla konflikter, som kunna beröra vårt land. Till detta hav kommer fördenskull sjöstridskrafternas huvuddel att städse vara bunden. — Förutnämnda ur svensk försvarssynpunkt ogynnsamma omständigheter komma dock att ytterligare skärpas, i den mån den av

vissa stormakter planlagda eller redan påbörjade upprustningen till sjöss fullföljes.»

I 1936 års försvarsordning beslöts dock en viss mindre förstärkning av de lokala sjöstridskrafterna på Västkusten, varigenom dessa nu uppgå till ett äldre artillerifartyg, två äldre jagare, tre äldre ubåtar och två minsvepare.

I chefens för marinen utredning rörande flottans fartygstyper, avgiven 1937, framhölls särskilt behovet av ökade sjöstridskrafter på Västkusten. Härvid ägnades uppmärksamheten i främsta rummet kravet på skydd av sjöhandelsförbindelserna. Det anföres bl. a.: *»Därest krigsläget och styrkeförhållandena äro sådana, att sjöfarten runt Skåne icke kan kontinuerligt effektivt skyddas, framstår det som ett livsvillkor för vår nationella existens, att så kan ske åtminstone beträffande sjöfarten i Kattegatt och Skagerack. Detta är numera en av svenska örlogsflottans mest betydelsefulla uppgifter.»* Förslaget innebar också upprättandet av en särskild Västkustflotta, bestående av tunga kryssare, jagare och ubåtar.

Detta förslag till uppdelning av sjöstridskrafterna på en Östersjöflotta och en Västkustflotta ansågs av chefen för försvarsstaben i dennes utlåtande rörande flottans fartygstyper 1938 i och för sig beaktansvärt. Bunden till då föreliggande uppdrag att ingiva förslag till ersättningsbyggnader för flottan, endast så att flottans slagkraft och taktiska användbarhet bibehölls, gavs emellertid i det sammanhanget ingen möjlighet att föreslå särskilda sjöstridskrafter för Västkusten.

I samband med frågan om skyddet för sjöhandeln, vars lösande måste grundas på en samverkan mellan sjö- och flygstridskrafter, anfördes emellertid i utlåtandet bl. a. följande rörande förhållandena under krig:

»Även om man kan beräkna att huvuddelen av de svenska sjöstridskrafterna kommer att för övriga uppgifters fyllande grupperas inom det för anfallsföretag mest utsatta vattenområde, och även om det kan väntas ligga i någon eller några främmande maktors intresse att aktivt medverka vid frihållandet av vattenvägarna till Sverige är det högst önskvärt, att några svenska sjöstridskrafter kunna disponeras för sjöhandelskyddet inom kustområde, där möjlighet finnes för att sjöhandeln skall kunna fortgå. Vid krig i Östersjön kan t. ex. sådan möjlighet föreligga beträffande Västkusten.»

Det framgår av detta och andra uttalanden av den högsta militära sakkunskapen, att kravet på sjöstridskrafter för Västkusten har blivit ett riksintresse av stor betydelse, icke minst med hänsyn till sjöfartsskyddet vid neutralitet, då motsättningarna mellan stormakterna sannolikt förvandla Nordsjön till krigsskådeplats, varmed följer att den svenska sjöfarten kommer att utsättas för allvarliga påfrestningar. Att Västkustförsvaret är av största betydelse även vid krig faller av sig självt.

*

Innan Västkustens sjöförsvarsproblem granskas ur strategisk synpunkt, må några ord nämnas om den svenska sjöfartens aktuella läge i Västerhavet. Den för vår folkförsörjning så betydelsefulla sjöfarten är nämligen i särskilt hög grad knuten till Västkusten. Det må i förbigående nämnas, att handelsflottans totala försäkringsvärde vid 1937 års slut utgjorde 527 milj. kronor. Det kapital, som ligger i sjöfartens stationer, hamnarna, uppgick till minst lika stor summa. Svenska handelsflottans bruttoinkomst utgjorde 1937 c:a 400 milj. kronor.

Genom Västerhavet går praktiskt taget all trafik mellan Sverige och utombaltiska stater eller omkring 42 % av den totala trafiken. I denna trafik utgör det svenska handelstonnaget den största delen. Till jämförelse med de ovan angivna värdesiffrorna må särskilt framhållas, att av det svenska tonnaget är icke mindre än 73 % sysselsatta i fart utanför Östersjöområdet. Det är med andra ord en betydande del av den svenska sjöfarten, som passerar genom Västerhavet. Intensiteten av trafiken innebär i själva verket, att året runt i medeltal ett fartyg om minst 200 nettoton, på väg till eller från svensk hamn, passerar genom nämnda hav var fyrtionde minut. Dessutom visar den direkta sjöfarten mellan Sverige och utlandet en fortgående kraftig stegring, som under det sist redovisade året (1937) uppgår till icke mindre än 8,6 %.

Vad särskilt Västkusten beträffar måste framhållas dess betydelse som in- och utfartspport för Bergslagen. Omkring Vänern ligger ett betydande centrum för trä-, massa- och järnindustri. Råvarorna till Västergötlands textilbygd och lantbruk passera in över denna kust. Sveriges förnämsta distrikt för utskeppning av granit och gatsten är även belägen vid Bohuskusten. 1935 gick sammanlagt omkring 23 % av den svenska varutrafiken med utlandet över Västkustens hamnar.

Tydligast framträder dock bilden av sjöfartens betydelse på Västkusten vid en blick på det statistiska materialet för Göteborgs hamn. Varutrafiken över denna stad har stegrats, så att den numera (1937) gått förbi Stockholms. Kvantiteten varor uppgick 1935 till cirka 3,7 milj. ton och 1937 till cirka 4,7 milj. ton. Motsvarande siffror för Stockholm voro 3,7 och 4,5.

Dessa exempel må vara tillräckliga för att visa Västkustens och framförallt Västerhavets betydelse som centrum för Sveriges sjöfart på utlandet. Än mer framträdande blir detta, om i händelse av krig sjöfarten i Östersjön minskas eller helt upphör. Man har på sina håll gjort gällande, att hela landets sjöfart under krig bör koncentreras till Västkusten. Den naturliga följderna härav borde givetvis ha varit skapandet av ett skydd för denna sjöfart. I varje fall borde man ha sört för, att sjöfarten icke må kunna hindras av vilka smärre sjö- och flygstridskrafter som helst.

Redan tillfälliga avbrott kunna vålla allvarliga rubbningar i folkförsörjningen. Av särskild vikt är emellertid, att vi icke tvingas för längre tid uppge våra sjöhandelsförbindelser, i vilka mycket stora värden äro investerade. Nu mer än någonsin är det utrikeshandeln, som dikterar folkens välstånd och därmed även motståndskraft. De små staterna komma tvivelsutan att gå farofyllda tider till mötes i detta avseende. Exportmarknader, som under viss tid måste uppges, komma omedelbart att tagas i anspråk av stormakterna. Att en, låt vara fredlig, återerövring under sådana omständigheter låter sig göras, är mer än tvivelaktigt.

*

Mot bakgrunden av ovanstående förhållanden skall Västkustens sjöförsvarsproblem här något belysas. I första hand knyter sig intresset till sjöförsvarets möjligheter att *hävda Sveriges neutralitet* i fråga om territorium och sjöförbindelser. Förhållandena te sig givetvis olika i skilda fall. I det aktuella läget kan man inskränka sig till att granska förhållandena vid en konflikt mellan Storbritannien och Tyskland samt deras allierade.

Det är icke uteslutet, att en skärpning av den politiska situationen leder till ett »*ekonomiskt krig*» mellan de två maktblocken. I samband med förra årets septemberkris höjdes röster i England för en sådan tvångsmetod mot Tyskland. Man tänkte sig vidtaga vissa beredskapsåtgärder såsom mobilisering, industriens övergång till krigstillverkning m. m. samtidigt som alla kommersiella för-

bindelser med motståndaren skulle avbrytas. Som ett led i den ekonomiska bojkotten skulle de »neutralas» handelsförbindelser kontrolleras i syfte att förhindra transitering av varor till Tyskland.

En sådan metod skulle otvivelaktigt leda till allvarliga kommersiella friktioner med de »neutrala». Stormakternas påtryckningsmedel kunna härvid vara av två slag: dels minskning eller avbrytande av exporten till ifrågavarande stater, dels sjöhandelskontroll av de »neutralas» import från andra länder. Det förra slaget kan endast mötas med samma medel, d. v. s. motsvarande minskning av exporten till stormaktsgruppen i fråga. Avgörande för motmedlets verkan är gruppens behov av importvarorna från småstaterna. Effekten av det andra påtryckningsmedlet, sjöhandelskontrollen, är beroende på de »neutralas» möjligheter att hävda sina rättigheter.

Det förutsättes att avspärrningsmakterna i princip komma att avhålla sig från våld. Detta betyder att misstänkta »neutrala» handelsfartyg, som påträffas till sjöss, i stället införas till lämplig västmaktshamn, där förevändningar för »fredligt» beslagtagande lätt kunna presteras. För Sverige finnes härvid endast en säker skyddsmedel, nämligen konvojering genom örlogsfartyg. Svenska staten ikläder sig härigenom ansvaret för att handelsfartygen äro stadda i rätta ärenden. En uppbringning kan under sådana omständigheter icke göras utan att militärt våld tillgripes. Denna form av sjöhandelskontroll skulle alltså framtvinga ett konvojförfarande, som tillämpades av Sverige under 1700-talets väpnade neutralitet.

För utförande av detta slags konvojering krävs sjögående örlogsfartyg med god aktionsradie och vapen, som kunna utgöra ett visst hot även mot relativt stora fartyg. Av de nuvarande typerna motsvara sjögående jagare närmast vad som kräves härför.

Det är självfallet, att konvojering med svenska sjöstridskrafter icke kan ske över världshaven. Man bör dock i detta fall kunna skydda handelsfartygen, intill dess de kommit ut på så fritt vatten, att den kontrollerande har svårighet att verkställa en effektiv övervakning. Under alla omständigheter måste uppbringningar förhindras i de angöringsvatten, där sjöfarten koncentreras till bestämda router. Först i ett konkret läge kan den yttre konvojgränsen fixeras. I största allmänhet kan den tänkas ligga någonstades i yttre Skagerack.

Om det här i korthet skisserade »ekonomiska kriget» skulle övergå till *verkligt krig*, skärpes Sveriges svårigheter vid värnandet av neutraliteten. De krigförandes påtryckningsmedel bli visserligen sannolikt av samma art, som i det förra fallet, men betydligt hänsynslösare. Möjligheterna att skydda sjöfarten till sjöss genom konvojering bliva mindre. Förbindelsevägarna tvingas in i territorialvattnen. Samtidigt skärps kravet på effektivt skydd för dessa vatten och den koncentrerade trafiken inom desamma. Samverkan med Norge blir utslagsgivande för möjligheterna att hålla en port öppen till världshaven.

I övrigt måste ett neutralt Sverige vara berett att möta betydligt vidgade svårigheter i fråga om sjöfarten på Västkusten än under världskriget. Det är icke uteslutet, att tyska sjöstridskrafter i långt större utsträckning än då komma att utnyttja Kattegatt för sina operationer. Härmed skapas ytterligare konflikthanledningar. Detsamma blir fallet, om främmande spärranordningar skulle utläggas i Kattegatt och Skagerack. Stora krav komma att ställas på den svenska och även norska övervakningen och minsvepningen.

Det är uteslutet, att den nu till Västkusten förlagda lokalstyrkan skulle kunna lösa alla uppgifter, som äro förenade med en effektiv neutralitetsvakt. Härför kräves tillkomsten av ett stort antal lätta fartyg, icke minst minsvepare. Det förutsättes dock, att sjöstridskrafternas verksamhet i detta fall koncentreras till de svenska territorialvattnen och i nära samverkan med de norska, som fallet var under världskriget. På de krigförande makterna beror sedan möjligheterna att upprätthålla sjöförbindelserna utanför territorialvattnen. Kunna vi icke själva åstadkomma erforderligt skydd inom dessa, är det oss till ringa nytta om någon av de krigförande i eget intresse skyddar den neutrala sjöfarten till sjöss.

Inför de hårdaste proven kommer västkustförsvaret att ställas, om *Sverige tvingas överge sin neutralitet och kastas in i kriget*.

Då ett av målen för Sveriges betvingande med visshet blir av handelspolitisk art, är det troligt att ett lamslående av sjöhandeln tillgripes. Detta kan ske genom blockad och angrepp på hamnar, inneliggande tonnage och lager m. m.

Sveriges möjligheter till motåtgärder bli även i detta fall beroende av bl. a. tillgången på sjöstridskrafter i Västerhavet. Tvingas Sverige deltaga i kriget mot Tyskland är det av största

vikt att kunna skydda trafiken i detta område. En viss hjälp kan måhända påräknas av västmakterna, åtminstone från yttre delen av Skagerack. Genom utnyttjande av mörker, framförande i största möjliga utsträckning med skydd av skärgård m. m. finnas möjligheter för svenska sjöstridskrafter att övervaka och skydda sjötrafiken i Kattegatt och inom inre delen av Skagerack. Härvid förutsättes att trafiken helt avbrytes under de tidsperioder, då fiendliga raider utföras. För att försvåra dylika anfallsföretag kunna spärrar anordnas i Kattegatt. Härför kräves artillerifartyg som skydd för mineringar, ubåtar m. m. Det är givet, att en sådan sjöstyrka även utgör ett hot gentemot invasionsföretag mot denna del av svenska kusten. Göteborgs och örlogsbasens fasta försvar måste samtidigt tillgodoses genom erforderliga förstärkningsåtgärder. Av särskilt stor betydelse är luftförsvaret såväl i fråga om handelsfartygen som hamnarna och andra viktiga anläggningar på kusten.

Om Sverige å andra sidan tvingas delta mot västmakterna, äro anfall mot svenska kusten mindre sannolika. Dessvärre bliva möjligheterna att försvåra sjöförbindelserna västvärt mycket små, ehuru icke alldeles obefintliga. Västmakternas förutsättningar till effektiv blockad mot axelmakterna äro nämligen nu mindre än under världskriget. Då gällde det endast Nordsjön samt de trånga passagera vid Otrantsundet och i Egeiska havet. Nu kommer det sannolikt att gälla även spanska kusten och hela den vida italienska sjöfronten i Medelhavet. Englands maktmedel förslå f. n. knappast till att samtidigt åstadkomma världskrigets effektiva blockad av Nordsjön.

*

Av denna schematiska framställning framgår, att ett effektivt svenskt sjöförsvår måste skapas för Västkusten och dess sjöförbindelser. Med hänsyn till neutralitetsläget krävs i första hand starkt luftvärnsbestyckade jagare, lämpliga för konvojering, sjöfartens och territorialvattnens allmänna övervakande m. m. samt specialfartyg för minsvepning, ubåtsjakt etc. En fortsatt utbyggning, som syftar till ett för krigsfall lämpat sjöförsvår, måste dessutom omfatta artillerifartyg, ubåtar, större minförråd m. m. Med hänsyn till att moderniserade äldre artillerifartyg under de närmaste åren kunna beräknas vara tillgängliga för lösandet av de påtagligaste uppgifterna i lokalförsvaret synes tillförandet av lätta fartyg vara det mest överhängande behovet.