

# SJÖKRIGETS ERFARENHETER

## NÅGRA ANTECKNINGAR

*Av konteramiral STIG H:SON-ERICSON, Stockholm*

TYSKLAND har tvingats uppge motståndet i Europa inför de allierades övermäktiga press till lands, till sjöss och i luften. Ett av det andra världskrigets huvudkapitel har därmed avslutats, men ännu pågår det gigantiska amfibiekriget i Stillahavsregionen. Nya problem — även av militär art — tillkomma dagligen över snart sagt hela världen. Det är därför alltför tidigt att göra något militärt bokslut för kriget i dess helhet. Alldeles särskilt gäller detta kriget till sjöss, som är den dominerande faktorn i de ännu aktuella händelserna på andra sidan jorden. Här återstå många erfarenheter att inhämta. Det är icke uteslutet, att man just från denna krigsskådeplats — en skärgårdsterräng av jätteformat — kommer att få de mest betydelsefulla impulserna, när det gäller att omsätta lärdomarna för framtiden.

Diskussionen rörande Sveriges försvarsmakt, dess omfattning och utformande, har emellertid redan tagits upp i åtskilliga sammanhang såväl av statsmakterna som i press och litteratur. Intresset är dessbättre numera i allmänhet samlat kring önskan att få ett så effektivt försvar som möjligt för kostnader, vilka kunna bäras utan att andra livsviktiga funktioner åsidosättas. Det kan måhända därför vara berättigat att redan nu knyta några reflexioner till de hittills bekantgjorda erfarenheterna från sjökriget. Detta med all reservation för vad som ytterligare kan inhämtas, sedan sjökriget i Ostasien är slutfört.

Redan det begrepp, som ligger i ordet »sjökriget», har väsentligt vidgats så till vida, att det icke längre är enbart fartyg, som utföra operationer till sjöss. Flygplanen ha fått betydande uppgifter i direkt samverkan med och vid sidan av fartygen. Sjökriget har också, som väntat var, mer och mer blivit en del av krigföringen i stort, allt i den omfattning de militärgeografiska och operativa förutsättningarna så medgivit. Det finns i princip

ingen erinran att göra mot den amerikanske amiralen Kings uppfattning, att det europeiska krigets tyngdpunkt legat på lantkrigets område, under det att kriget i fjärran Östern huvudsakligen är ett sjökrigsproblem. I båda fallen har luftkriget satt en omisskännlig prägel på operationerna, de fristående bombföretagen icke att förglömma. Detta innebär emellertid ingalunda, att det europeiska sjökriget varit betydelselöst. Tvärtom säger den i fortsättningen ofta citerade amiralen King<sup>1</sup>: »Faktum är att amfibieoperationer utgjort grundvalen för praktiskt taget alla de allierades framgångar under de tre sista åren.» Ifråga om det europeiska kriget må i detta sammanhang endast erinras om operationerna i Medelhavet, invasionen i Nordafrika och den stora europeiska invasionen över Engelska Kanalen. Det är odisputabelt, att de allierade staternas övermakt till sjöss varit av primär betydelse för deras slutliga seger. Att det Tredje Riket tvingades stoppa sin framfart vid Europas västkust berodde icke på den tyska arméns svaghet utan på omöjligheten att slå en brygga över det av brittiska stridskrafter försvarade havet. Mera allmänt känt är att även andra faktorer, såsom det framgångsrika luftförsvaret av London, bidragit till den tyska tveksamheten. Å andra sidan: tack vare de allierades överlägsenhet till sjöss kunde deras arméer 1944 verkställa vad tyskarna voro oförmögna till 1940.

Även sjökriget i Nordatlanten och Norra Ishavet kommer tvevelsutan att vid den slutliga avräkningen visa sig ha spelat en mycket stor roll för framgångarna till lands på ostfronten efter sammanbrottet vid Stalingrad. Sjöstridskrafternas insatser i Medelhavskriget torde vara alltför väl kända för att här återkallas i minnet. Vad till sist beträffar »slaget om Atlanten» och ubåtskrigets slutliga misslyckande må endast framhållas, att utan säkrade sjövägar mellan Amerikas Förenta Stater och Storbritannien hade kriget fått en helt annan utveckling än vad nu blev fallet.

Sjömakten i de europeiska farvattnen och dess inflytande på krigets gång får med andra ord icke förringas, när krigets bokslut närmar sig. I skuggan av såväl de gigantiska sjökrigsoperationerna i Stilla Oceanen som de stora arméernas och luftarmadornas insatser i Europa glömmar man lätt den länk i europakriget, förutan vilken ingen allierad seger varit möjlig. Det sedan hedenhös kända förhållandet, att den som behärskar havets vägar äger fröet till framgång, har åter vunnit bekräftelse, trots något

<sup>1</sup> Den ende av de allierade överbefälhavarna till sjöss, som utgivit mera omfattande officiella rapporter.

förhastade uttalanden om sjöstridskrafterna som ett antikverat försvarsmedel. I sak röner detta intet inflytande av, om proportionen mellan stora och små fartyg väsentligt ändras eller om de stora fartygen byta karaktär eller ens om de stora fartygen helt skulle utväxlas i flera små.

Innan man närmar sig de speciella erfarenheter, som beröra kriget till sjöss, kan det vara skäl att göra klart för sig några fundamentala lärdomar från det andra världskriget.

Nutidens jäktade tempo, fotat på snabba kommunikationer och perfekta tekniska hjälpmedel av alla slag, har lett till ett utpräglat osäkerhetstillstånd, som brett ut sig inom alla verksamhetsområden. Jakten efter »nyttigheter» och erfarenheten om att »den som först kommer till kvarnen får först mala» har underblåst orostämningen. Läget har blivit och kommer väl ännu länge — om icke för alltid — att förbli labilt. Det gäller med andra ord att vara *rörlig*, att icke stelna till, att vara beredd på allt och att med nykter kyla bedöma situationen och handla därefter. Icke minst gäller detta ifråga om alla slag av utrikespolitik och därmed också ifråga om försvarsförberedelserna.

Detta innebär, att en modern försvarsmakt icke bör byggas upp med tanke på ett visst krigsfall eller en viss hypotetisk fientlig anfallsoperation. Det är i vår tid än omöjligare än någonsin att förutse, hur utvecklingen kommer att gå. Inte heller kan man räkna med tillräcklig tidsfrist för att verkställa förstärkningar eller omdispositioner av tidskrävande art, i den händelse de aktuella maktkombinationer, som kunna ha lagts till grund för beräkningarna, skulle ändra karaktär. De mest oväntade situationer kunna uppstå hur snabbt som helst. Först i det fall, att stormakterna reducerade sina i fredstid rustade stridskrafter till ett minimum, skulle man kunna räkna med en viss frist, innan ett nytt krigsutbrott bleve verklighet. Ännu så länge förefaller en sådan utveckling verklighetsfrämmande. Rörlighet och möjlighet att dirigera samtliga försvarsstridskrafter till vilken punkt som helst bör alltså eftersträvas.

Härmed sammanhänger också nödvändigheten att, intill nyssnämnda reduktion blivit verklighet, hålla en viss grad av militär beredskap. De idylliska tider, då man — med professor Kjelléns ord — kunde lägga örat till marken och höra trampet av uppmarscherande arméer, äro sannolikt förbi. Kravet på minsta stör-

ningar i den fredliga verksamheten leder till att de mekaniserade, minst personalkrävande delarna av försvarsmakten få bära största beredskapsbördan i fredstid. Härav följer, att dessa delar måste beredas jämförelsevis mera övningar för att ständigt kunna vara redo till insats. Delar från samtliga försvarsgrenar falla under denna kategori stridskrafter.

Av denna erfarenhet härledes också det faktum, att icke enbart »man-ur-huse»-principen är lösen, utan att därjämte största sparsamhet måste iakttas ifråga om människotillgången. Principen bör vara: största möjliga försvarseffekt per enrollerad individ. Med den utgångspunkten kan det för ett litet folk bli nödvändigt att se om sina försvarsverk på ett annat sätt än hittills. Att materielen härvidlag kommer att spela en avgörande roll är självfallet. I det avseendet befinner sig Sverige i ett gott läge. Teknisk och industriell kapacitet finnes inom landet och de ekonomiska resurserna äro tillfredsställande. Det gäller att bygga upp en organisation, som så nära som möjligt ansluter sig till ovan nämnda princip.

De ekonomiska faktorernas inflytande blir emellertid stort. Rättesnöret borde vara mesta möjliga effekt för minsta möjliga utgift. Här måste dock betydande avsteg göras. Vissa delar av försvaret äro kostsammare än andra, beroende på vilken jämförelsegrund som utnyttjas. Ett flygplan, en motortorpedbåt och en stridsvagn äro dyrbara instrument, men de kunna inte undvaras. De fylla en bestämd uppgift, som intet annat instrument kan överta. Kostnaderna måste tas även om man för samma pengar skulle få åtskilliga kulsprutepistoler. Det finns dock otvivelaktigt utrymme för sträng prövning och rationalisering så att bästa möjliga erhålles med tanke på försvaret i dess helhet. Häri ligga de svåraste problemen. Det gäller nämligen att tillämpa erfarenheterna från kriget inom en begränsad kostnadsram. Man står mellan de två ytterlägena: å ena sidan »vi ha inte råd till allt, därför avstå vi helt och hållet från dessa vapen och koncentrera oss bara på de här» och å andra sidan »vi måste vara i besittning av alla slags vapen, även om antalet härigenom måste reduceras». Någonstans däremellan ligger vad som bör eftersträvas. Om man begränsar problemet till att gälla enbart sjöstridskrafterna, kan man för vår del omedelbart utesluta exempelvis sådana fartygstyper som slagskepp, hangarfartyg, tunga kryssare och diverse specialfartyg. På motsvarande sätt synas också åtskilliga delar av stormakternas krigsmaskineri till lands och i luften

kunna utelämnas i den svenska försvarsmakten, allt till förmån för andra vapen, mera lämpade för våra förhållanden.

Ytterligare en rad betydelsefulla allmängiltiga erfarenheter skulle kunna anföras, men det sagda må vara nog som en bakgrund till efterföljande anteckningar rörande speciellt sjökrigets lärdomar.

Amiral King definierade nyligen i ett föredrag begreppet sjö-  
makt såsom en ekvation med sju element, nämligen: Sjömakt =  
övervattensfartyg + ubåtar + flygplan + handelsfartyg + örlogs-  
baser + utbildad personal + förmågan att bygga, utrusta, driva  
och strida. Uteslutes något av dessa element äventyras sjömakten.  
Och detta krig har bevisat — om det är nödvändigt med bevis —  
att sjömakt är av yttersta betydelse ifråga om internationella  
angelägenheter, uttalade han.

Begreppet sjö-  
makt ter sig förvisso tämligen olikartat, om man  
ser det från amerikansk eller svensk synpunkt. I varje fall är  
skillnaden i storleksordning så ofantlig, att redan detta medför  
betydande olikheter. Sverige äger heller inga territorier på andra  
sidan haven. De geografiska betingelserna ifråga om presumtiva  
motståndare äro också väsentligt olika. Gemensamt för båda jäm-  
förelseobjekten är emellertid nödvändigheten av att skydda mo-  
derlandets kuster samt sjöförbindelserna längs dessa och med  
främmande länder. Av dessa tre huvuduppgifter ter sig nog skyd-  
det av förbindelserna med främmande länder såsom det mest  
diskutabla vad oss beträffar. Det ligger knappast inom möjlig-  
heternas ram att hålla sådana sjöstridskrafter, att vi själva  
skulle kunna svara för skyddet av sjöfartsvägarna över exempel-  
vis Atlanten, såsom de brittiska och amerikanska flottorna gjort  
under kriget. Det skulle även ha varit svårt att uteslutande med  
egna medel skydda sjötrafiken ostvärt i Östersjön, om vi befunnit  
oss i krig med Tyskland. Dessa omständigheter innebära emeller-  
tid icke att vi — därest sjöförbindelserna överhuvudtaget ha nå-  
gon betydelse för oss — kunna överlämna allt arbete till en allie-  
rad stormakt. Även om ansvaret för dessa förbindelser skulle  
övertas av en sådan makt, bör vårt land i proportion till sin för-  
måga biträda i skyddsarbetet. Betydelsen av att *till det yttersta  
vara med*, när det gäller egen sak, kan icke överskattas — erfaren-  
heterna äro otvetydiga. Det faller sig naturligtast, att Sveriges  
insatser för skyddet av sjöförbindelserna med främmande länder  
i princip förläggas till oss omgivande farvatten. Av de två andra

uppgifterna förtjänar måhända även skyddet av sjöförbindelserna längs vår egen kust några kortfattade kommentarer. All erfarenhet tyder på, dels att landkommunikationerna i ett krigförande land bli synnerligen hårt belastade, mer ju större skadegörelse flyganfallen kunna åstadkomma, dels att sjötrafik under ett gott men ändock rimligt skydd kan upprätthållas inom räckhåll för fiendens stridskrafter. Så var exempelvis fallet längs den engelska kanalkusten även under den tidsperiod, då de tyska flygstridskrafterna i Västeuropa voro som starkast. Att helt avsäga sig denna möjlighet i ett land som vårt skulle säkerligen i farans stund bedömas såsom oansvarigt. Vad slutligen beträffar det berättigade i uppgiften att skydda landets kuster mot invasionsföretag torde inga utläggningar krävas.

Granskar man den amerikanske marinchefens sjömaktsekvation mot bakgrunden av våra behov konstaterar man dess giltighet även för oss. Det gäller att med stöd av krigets erfarenheter, såväl i stort som smått, utforma kraven på de skilda elementen efter våra förhållanden.

Övervattensfartygen äro alltjämt grundpelaren i örlogsflottorna. Deras ställning har ytterligare befästs genom den mångfald krav, som ställts på sjöstyrkorna i samband med amfibieoperationerna. Det är av stort intresse att ta del av amiral Kings uttalanden i detta sammanhang. Han anser det vara uteslutet att dölja förberedelserna för ett dylikt anfall på grund av de stora anhopningar av fartyg, som måste ske i inskeppningshamnarna. Det enda, som kan göras, är att söka vilseleda den anfallne beträffande tid och plats för landstigningen. Under senare år har detta emellertid blivit svårare, dels på grund av effektivare flygspaning, dels enär de mekaniserade lantstridskrafterna medgiva stor rörlighet. Återigen ett bevis på rörlighetens betydelse vid försvaret. Den anfallandes kraft måste därför vara stor. Erfarenheterna från Nordafrika, Sicilien och Italien, säger King, ha dock visat, att med överlägsenhet på havet och i luften är det knapast någon tvekan om begynnelseframgången, ens mot en så starkt försvarad kust som Nordfrankrikes. Den kritiska faktorn var i de flesta fallen, om de allierade skulle vara istånd att underhålla och förstärka brohuvudet, innan motståndaren hann koncentrera sina stridskrafter. Han säger också i anslutning härtill: »Våra tunga fartyg hade ingen svårighet att snabbt sätta fiendens viktigare kustbatterier ur stridbart skick. Våra verkliga svårigheter kom från det lätta artilleriet och automatpjäserna,

som fienden placerat för att skjuta längs med stränderna i stället för ut till sjöss. Dessa kanoner voro mycket svåra att upptäcka och de öppnade icke eld förrän våra trupper stego iland.» I ett annat sammanhang omtalar King exempelvis, att på ett av avsnitten hade 19 av 21 begärda eldunderstöd från örlogsfartygen varit ur lantmilitär synpunkt framgångsrika. Från tysk sida har samtidigt uttalats, att »dessa flytande batterier gav den anfallande fienden möjlighet att koncentrera överväldigande artillerield mot vilken punkt han önskade utefter kusten».

En av förutsättningarna för denna, liksom andra framgångsrika amfibieoperationer, var, att den försvarandes sjö- och flygstridskrafter förhindrades att effektivt ingripa. Engelska Kanalen avstängdes praktiskt taget helt och hållet i båda ändar. De sporadiska anfallsföretag, som enstaka »Kleinkampfschiffe» kunde insätta, hade intet inflytande på operationens genomförande. I luften var de allierades överlägsenhet stor.

Ur försvararens synpunkt kunna följande erfarenheter dras. För att ett fientligt amfibieföretag skall bli omfattande och härigenom svårt att genomföra bör fienden, var han än avser att gå iland, tvingas insätta betydande delar av sina stridskrafter, ur sjöstridskrafterna bl. a. fartyg med tungt artilleri. Detta leder till att försvarsanstalter av häremot svarande motståndskraft måste finnas eller kunna tillräckligt snabbt dirigeras till vilken del av kusten som helst. Ingen kuststräcka kan härvid betraktas såsom säker, då man räknar med modern landstigningsmateriel. Överallt måste en fiende tvingas beräkna att kunna möta ett motstånd, som kräver nyssnämnda insats. Då det icke är möjligt att bygga en »Atlantvall» runt hela Sverige, kan man principiellt gå in för ett begränsat antal fasta stödjepunkter med häremellan rörliga försvarskrafter. Det måste finnas sådana rörliga försvarskrafter både i kustfarvattnen, i luften och på land. På stora delar av kusten är det nödvändigt att möta fienden redan till sjöss, om man skall ha någon utsikt att förhindra eller fördröja ett landstigningsföretag. Här återfinnes ett av kraven på övervattensfartyg i godtagbar storleksordning — nämligen så motståndskraftiga, att fienden verkligen tvingas insätta sina grövre vapen. Hittills har vår flotta under tiden sedan det första världskriget räknat med Sverige-skeppen för liknande ändamål. Tekniken och anfallsvapnen ha gått dem förbi. En tidsenlig ersättningsbyggnad skulle emellertid ställa sig utomordentligt kostsam. Härtill kommer, att man ännu icke helt kan bedöma krigsteknikens när-

maste utveckling. Det kan måhända befinnas lämpligare att konstruera fartygstyper efter helt nya principer, särskilt avpassade för ovannämnda ändamål och med nya vapen, om vilka vi ännu icke äga tillräcklig kännedom. I avvaktan på de så småningom »utvärkande» erfarenheterna kan man — för jämförelsevis begränsade kostnader (högst byggnadsvärdet av en stor jagare per enhet) — modernisera Sverige-skeppen genom att avsevärt öka deras motståndskraft. Härigenom skulle man åtminstone tillse, att tillgänglig materiel sätts i bästa möjliga skick för att ännu under ett par »femårsperioder» hjälpligt fylla sitt betydelsefulla ändamål, hädanefter i rummet begränsat till kustens omedelbara närhet.

För att kunna effektivt ingripa mot den mångfald landstigningsfarkoster, som kan beräknas ingå i ett invasionsföretag, erfordras ett stort antal örlogsfartyg av mindre storleksordning. Deras vapen måste vara effektiva mot moderna landstigningsfarkoster och farten måste vara högre än de senares. Det är möjligt, att de fartyg, som f. n. bäst lämpa sig för detta ändamål, nämligen jagarna, äro för kostsamma för att kvantitetskravet skall kunna tillgodoses. Eftersom jagarna under alla omständigheter erfordras för andra betydelsefulla uppgifter, skulle i så fall en differentiering bli nödvändig.

Amiral King framhöll, som ovan nämnts, att en landstigningsoperation — bortsett från den känsliga transporten över havet — har två faser av praktiskt taget lika stor betydelse, i vilka sjöstridskrafterna spela en nyckelroll. Genombrytandet av kustförsvaret är den första, underhåll och förstärkning av brohuvudet den andra. Försvaren måste alltså — om fienden lyckats genomföra den första fasen — koncentrera sina krafter på att bryta eller förstöra hans sjöförbindelser till brohuvudet. Härför erfordras sjöstridskrafter, som ha möjlighet att överraskande ingripa längs fiendens sjövägar. Så länge som möjligt böra sådana angrepp insättas såsom organiserade operationer utgående från baser vid sidan om invasionsområdet. Först inför en övermäktig press av fientliga stridskrafter kan försvaren tvingas övergå till »partisankrig» till sjöss. Denna fas i försvaret mot landstigningsföretag kan genomföras med kryssare, jagare, torpedbåtar och ubåtar.

De övervattensstridskrafter, som sålunda erfordras för att ingripa mot invasionsföretag, kunna i allmänhet även utnyttjas för att i möjligaste mån lösa de båda andra huvuduppgifterna, näm-



ligen att biträda vid skyddet av sjöförbindelserna med främmande länder samt att skydda motsvarande förbindelser längs vår egen kust.

Det kvantitativa behovet av övervattensstridskrafter är stort och måste med hänsyn till kostnaderna begränsas i förhållande till vad som vore erforderligt om alla »luckor» på en gång skulle kunna täckas. Det finns dock härvidlag en gräns, som icke kan underskridas utan att det totala försvarets verkningsmöjligheter äventyras. Även här kan behovet uttryckas genom en ekvation, vars delar icke ostraffat kunna reduceras till obetydligheter. För vår del gör sig detta icke minst påmint genom det stora antalet vattenbassänger, som omge landet och som kunna bli avklippta från varandra. Ostkusten kräver sitt, Västkusten sitt, Bottniska Viken sitt etc.

Även de övriga elementen i amiral Kings ekvation förtjäna några kommentarer. Ubåtarna ha redan tidigare nämnts och måste ännu så långa bedömas ha väl försvarat sin plats i en modern flotta. Det tyska ubåtsvapnets slutliga betvingande motsäger inte detta. Hade de allierade icke behövt föra striden om Atlanten med sådan intensitet, skulle segern inom andra områden sannolikt kommit betydligt snabbare. Man kan med andra ord beteckna ubåtsflottans insats såsom ett för de allierade mycket kostsamt, kraftödslande och tidsfördröjande moment.

Ifråga om flygplanen är amiral King med rätta mycket positiv. Han framhåller den stora betydelsen av hangarfartyg och flygstridskrafter samt understryker särskilt vikten av att även de senare utgöra en integrerande del av flottan. Genom att införliva flygplanet i sin vapenarsenal, säger han, har den amerikanska flottan icke åsidosatt sina andra vapen. Flygplanet har icke heller fått en oberoende eller till hälften oberoende ställning. De marina flygarna äro sjöofficerare, som ha särskilda kvalifikationer för att handhava flottans flyg. Och amiral King tillägger, att flygplanen gjort slagskeppen och kryssarna mer än någonsin till oundgängliga element i sjömaktsekvationen. Deras motståndskraft och slagstyrka illustrerar han med sådana uppgifter som, att 402 japanska flygplan av 545 siktade skötos ned av amiral Spruance's flotta i Filippinska sjön den 19 juni 1944. Samtidigt uppges de amerikanska förlusterna till 17 flygplan och 4 fartyg. Hur de amerikanska lärdomarna komma att omsättas i andra stormaktsmariner får framtiden utvisa. För vår del torde det stå klart, att samverkan mellan sjö- och flygstridskrafter är ound-

gängligen nödvändig, och att speciellt för detta ändamål utrustade och övade flygstridskrafter måste stå till förfogande. Detta gäller särskilt för spaning, torped-, min- och sjunkbombfällning, bevakning m. m. samt icke minst jaktskydd. Kan detta ske inom ramen för ett självständigt svenskt flygvapen — och ingenting talar häremot — stå stora fördelar att vinna ifråga om materielanskaffning, administration och utbildning m. m. Man kan i detta sammanhang icke nog understryka sanningen i Kings uttalande: »Flyg kan göra saker som fartyg icke kan. Fartyg kan göra saker som flyg icke kan. Övervattensfartyg, ubåtar och flyg i samarbete komplettera varandra så, att styrkan av det förenade laget är starkare än summan av delarna.»

Det totala kriget har brett ut sig över haven. Handelsfartygen ha blivit en del av de stridande styrkorna, alla konventioner till trots. Detta krig har också medfört deras allmänna utnyttjande som vapenbärare av olika slag. I Kings sjömaktsekvation stå emellertid handelsfartygen i första hand såsom transportmedel av varor och trupper. Det räcker icke med att behärska ett vattenområde med vapenmakt, man måste också ha medel att göra herraväldet fruktbringande. I det fallet ha särskilt amerikanarna med sina oerhörda transportproblem fått göra dyrköpta erfarenheter. Alla åtgärder, som stödja den svenska sjöfartsnäringen, komma i farans stund vårt totala försvar tillgodo. Den hjälp vi kunna behöva i händelse av ett överfall är lättare tillgänglig och framförallt snabbare till hands, om vi själva ställa transportmedel till förfogande. Erfarenheterna från såväl kriget som vår beredskapstjänst tala samtidigt för att handelsfartygen redan på stapelbädden böra utrustas så, att de snabbt kunna smälta in i försvaret. Detta gäller främst anordningar för uppsättande av vapen. Huruvida rederier och andra fartygsägare böra och kunna åläggas en sådan »tjänsteplikt» utan statens ekonomiska stöd är en fråga, som icke skall avhandlas i detta sammanhang.

Ifråga om behovet av örlogsbaser förtjäna två tidstypiska företeelser uppmärksamhet. Sålänge baserna kunna försvaras, ha de rörliga stridskrafterna möjlighet att operera och därmed hota fienden på olika sätt. När baserna fallit försvinner icke blott detta hot mot fienden, utan denne får dessutom motsvarande fördelar gentemot försvararen. Härav följer ett betydande krav på att örlogsbaserna — oavsett landsdelens försvar i övrigt — utbyggas till starka motståndsområden. Exempel finna vi bl. a. i det sega tyska försvaret av de franska kanalhamnarna samt i striderna

om baserna i Stilla Havet. Särskilt betydelsefullt är detta, när det gäller att vinna tid. För att kunna utnyttja baserna fordras icke blott härför lämpliga rörliga stridskrafter utan även anordningar för deras skydd under uppehåll i baserna. För vår del framstår härvid särskilt behovet av bergrum för såväl fartyg som reparationsverkstäder och förråd. De naturliga förutsättningar, som skärgårdarna erbjuda oss, böra kunna tillvaratas utan alltför stora ekonomiska uppoffringar. De äro i varje fall jämförelsevis små i förhållande till övriga utgifter.

Det sjunde och sista elementet i sjömaktskvationen — förmågan att bygga, utrusta, driva och strida — tarvar inga längre utläggningar. Vi bygga och utrusta våra fartyg inom landet och äro numera praktiskt taget oberoende av främmande länder. Bränslefrågan är mer komplicerad men långt ifrån olöslig. Med förutseende och klokhets kunna vi reda upp även det problemet — beredskapstidens arbetsresultat berättigar till en sådan optimism. Men det fordras alltjämt krafttag i denna för hela försvarsmakten så betydelsefulla fråga. Förmågan att strida hänger intimt samman med dels tillgång på personal, dels anslag för övningar. Våra egna erfarenheter från beredskapen tala sitt tydliga språk, när det gäller att hålla så stora och så väl utbildade stamkadrer som möjligt. Av den aktiva personal, som var i amerikanska flottans tjänst i februari 1945, hade endast 10 % varit anställd vid tiden för Pearl Harbour. Kostnadsskäl sätta dock en gräns för alltför stora anspråk i vårt land. Endast genom ett tillfredsställande antal värnpliktiga med god utbildning kan flottans personalproblem lösas. Vi måste vidare göra klart för oss, att moderna övningar äro mera invecklade än förr. Det krävs mer av den enskilde mannen nu än för fem à tio år sedan. Den tekniska utrustningen har komplicerats, och fordran på att kunna samverka med delar ur andra försvarsgrenar har ökat.

De här berörda sju elementen utgöra således grunden till vad som behövs icke blott för den amerikanska sjömakten, utan även — ehuru i mindre skala — för Sveriges försvarsberedskap till sjöss. Elementen äro för vår del idag materiellt sett tillfinnandes. Det gäller närmast att med ledning av våra behov för framtiden och med hänsyn till våra resurser tillämpa krigets erfarenheter för deras vidmakthållande. Ehuru det icke är möjligt att överblicka denna fråga isolerad från övriga försvarsproblem, kan man dock med ledning av ovanstående erfarenheter ange vissa håll-

punkter. Av dessa ha de viktigaste redan berörts. Sammanfattningsvis skulle man kunna säga

att byggandet av stora fartyg av flera skäl icke bör komma ifråga under de närmaste åren, som istället böra utnyttjas för insamlande av erfarenheter i denna fråga (bl. a. från Stilla Havet), men

att de befintliga Sverigeskeppen böra underkastas en ombyggnad, särskilt ifråga om motståndskraft och flytbarhet som sätter dem istånd att utnyttjas såsom rörligt skydd längs kusten intill dess förstnämnda fråga klarnat.

att antalet lätta fartyg bör väsentligt utökas, varvid nya typer, större och mindre än de nuvarande, kunna komma ifråga.

att ubåtsflottan bör underhållas genom successiva ersättningsbyggnader,

att rustade delar av sjöstridskrafterna böra vara organiserade året runt inom samtliga oss omgivande vattenbassänger,

att basernas utrustning och försvar, särskilt mot luften, ägnas mycket stor omsorg, samt

att de marinsamverkande flygstridskrafterna ges en tillfredsställande omfattning och på ett betryggande sätt övas i samverkan med sjöstridskrafterna.

Slutligen må ett sista utdrag ur amiral Kings rapport (omfattande tiden 1/3 1944—1/3 1945) utnyttjas som avslutning på dessa anteckningar: »Under de sista tolv månaderna ha våra operationer alltmer nödvändiggjort ett obundet och snabbt utbyte av olika försvarsgrensstyrkor, så att största möjliga kraft kunnat insättas mot fienden på den plats och tid, som lovat bästa resultatet. Det har visat sig lämpligt att hålla minsta möjliga styrkor ständigt tilldelade lokalområdena och att behålla huvuddelen av flottan som en rörlig enhet, redo att insättas, där den mest erfordras.»