

Forum navale



*Skríftir utgívna av
Sjöhístoríska Samfundet*

Nr 40

Sjöhistoriska Samfundet

- . . . har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former*
- . . . utger tidskriften Forum navale samt dessutom i mån av medel separata skrifter*
- . . . anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen*

Samfundets adress är Box 10233, 100 55 Stockholm. Postgiro: 15 65 19-1. (Årsavg. f. n. kr. 60:—) Telefon: 08/782 69 80.

Samfundets medlemmar kan under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, beställa följande skrifter: "Forum navale" nr 1 t. o. m. 20 (10:— per st.), "Skeppshövudsmän vid örlogsflottan under 1500-talet" av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (4:—) samt "Svensk sjöhistorisk litteratur 1800—1943" av Uno Willers (10:—).

Manuskript till Forum navale sändes under adress: förste arkivarie Lennart Rosell, Sjöhistoriska Samfundet, Box 10233, 100 55 Stockholm.

Forum navale



*Skrífter utgívna av
Sjöhístoríska Samfundet
Nr 40*

*Utgives med stöd av
Kungl. Patriotiska sällskapet,
Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet
och
Delegationen för militärhistorisk forskning*

Axel Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 1984

Innehåll

<i>Jan Olofsson</i> , Försvaret till sjöss. Studier i svensk sjöförsvarspolitik under mellankrigstiden och andra världskriget	5
<i>Lars Ericson</i> , En svensk industrispion i industrialismens vagga.	
Kring Bengt Ferrners skildring av segeldukstillverkning i England 1760 ..	68
In memoriam: Georg Hafström (1882—1984)	79

FÖRSVARET TILL SJÖSS

Studier i svensk sjöförsvarspolitik under mellankrigstiden och andra världskriget

av fil lic Jan Olofsson

Med sjöförsvarspolitik avses här nybyggnad av pansrade artillerifartyg, ersättning för de välkända Sverigeskeppen. Frågan om denna ersättningsbyggnad kom att bli ett av de mest omdiskuterade försvarspolitiska problemen i vårt land under mellankrigstiden och andra världskriget.

Flera parter påverkade sjöförsvarspolitiken. I centrum för denna framställning står de tongivande sjöofficerarnas försök att tillgodose flottans behov.¹⁾

Frågan om sjöförsvarets sammansättning var i hög grad beroende av vårt sjöstrategiska läge, i första hand förhållandena i östersjöområdet. Det är därför viktigt att konstatera, att Sovjetunionen och Tyskland efter första världskriget endast hade kraftigt reducerade örlogsflottor till förfogande. Enligt svensk sjömilitär uppfattning föreföll det i detta läge ingalunda omöjligt, att vår flotta skulle kunna bli jämbördig med endera av dessa förminskade stormaktsmariner. Flottan skulle därigenom få en strategisk rörlighet och möjligheter till kraftkoncentration, som försvaret i övrigt länge saknade. Man ansåg dessutom på sjömilitärt håll, att Sveriges långa kuster gjorde det naturligt, att tyngdpunkten i vårt försvar lades på flottan och hänvisade därvidlag gärna till England som förebild. Det ansågs också vara livsviktigt för Sverige att hålla igång export och import under krig.

Dessa utökade uppgifter för flottan sammanfattas här i uttrycket *försvaret till sjöss*, ett på sin tid vedertaget begrepp. Med en så stor flotta kunde behovet av en stark armé ifrågasättas.

Avsevärda hinder för de sjömilitära planerna restes emellertid på det inrikespolitiska planet. Åren efter första världskriget genomfördes kraftiga nedskärningar i försvarsanslagen. Inom armén varnade man bestämt i flera uppmärksammade inlägg för att flottan skulle få dominera krigsmakten. Armén skulle inte kunna reduceras även om flottan byggdes ut kraftigt.

Flyget utvecklades också i hög grad under mellankrigstiden och föreslogs bl a få övertaga flera viktiga uppgifter till sjöss bl a angrepp mot örlogsfartyg som av vissa bedömare ansågs vara mycket sårbara för flyganfall, något som den sjömilitära expertisen länge bestämt förnekade.

De skeppsbyggnadstekniska problemen kom att få avgörande betydelse. Gick det att för rimliga kostnader bygga fartyg med vilka de sjömilitära planerna kunde förverkligas? Hur långt skulle Sverige kunna följa med om östersjöstormakterna inledde en marin upprustning?

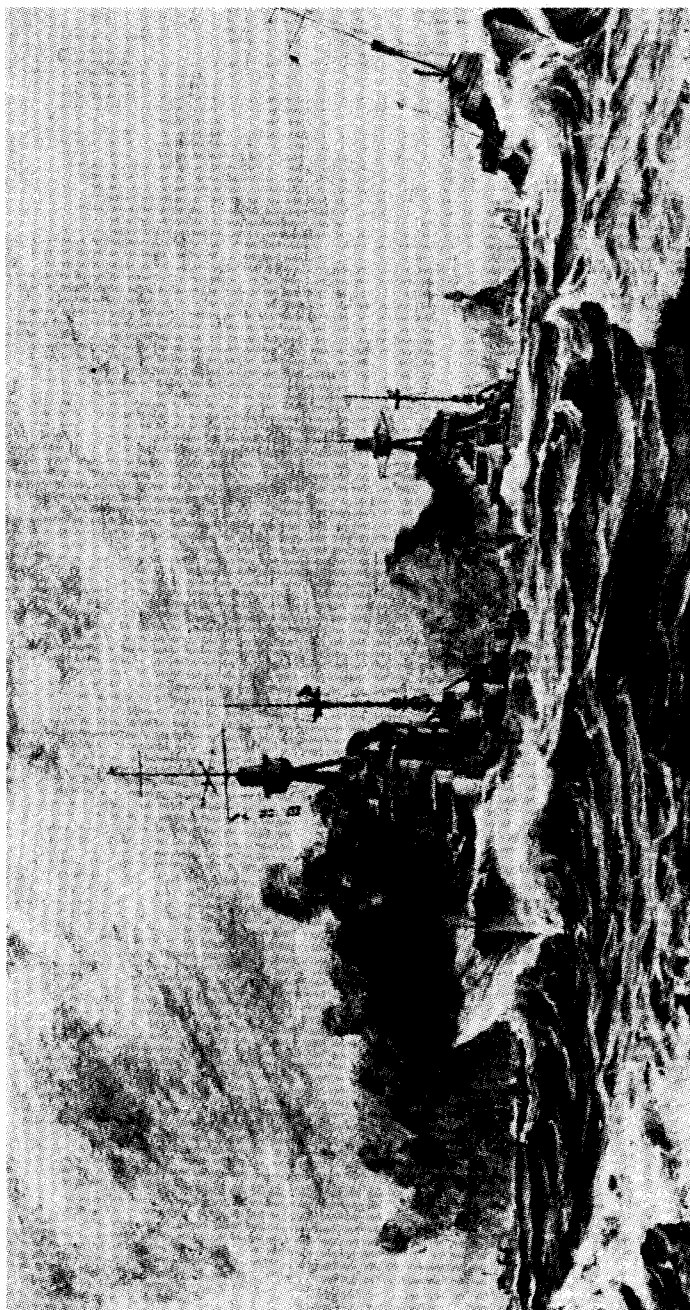


Bild 1
Svenska flottan under forcering. Oljemålning av Gerhard Albe 1930. Privat ägo. (Riksarkivarie Åke Kromnow, Stockholm).
Bilden visar de tre Sverigeskeppen (Sverige, Gustaf V och Drottning Victoria) m fl fartyg.

I. Några huvuddrag i sjöförsvarspolitiken 1919—1936

a) Försvaret i stöpsleven (1919—1927)

Sveriges upprustning inför första världskriget stadfästes i 1914 års härordning och 1914 års flottplan. Armén skulle utvidgas till att omfatta 8 fördelningar m m och flottan skulle komma att bestå av 8 pansrade artillerifartyg eller motsvarande förutom lätta fartyg. Flottplanen spände över en tid av 20 år, d v s fram till 1934. Arméns upprustning beräknades ta lika lång tid i anspråk. Denna synnerligen omfattande utbyggnad av vårt försvar hann alltså endast påbörjas innan kriget avslutades hösten 1918. Man hoppades då att efter det förödande kriget kunna skapa en varaktig fred och en internationell rättsordning, ägnad att möjliggöra rustningsbördornas avveckling.²⁾

I syfte att på detta sätt granska vårt försvarsväsen tillsatte regeringen Edén-Branting i november 1919 en parlamentarisk utredning, den s k försvarsrevisionen.²⁾ Medan revisionens arbete pågick ägde en offentlig debatt rum om försvarets framtida sammansättning, varunder några huvudlinjer i mellankrigstidens sjömilitära tänkande kom att framföras.

I en artikel i Svensk Tidskrift vårvintern 1922 framförde sålunda kommandör Otto Lybeck synpunkter av stort intresse beträffande vår flottas framtida möjligheter.

Lybeck erinrade om att de ryska och tyska stormaktsflottorna i Östersjön i hög grad hade förstörts och att flera nya stater tillkommit som strandägare vid Östersjön. Av dessa var det endast Finland, som delade landgräns med oss. Numera kunde alltså den väldiga ryska armén inte anfalla oss direkt över egen landgräns. Den del av den ryska flottan, som stod till förfogande, skulle ej heller gentemot oss kunna utveckla den enorma överlägsenhet, som genomförandet av ett invasionsföretag krävde. Härtill medverkade i hög grad de ogynnsamma baseringsförhållandena inne i Finska viken. Därtill kom att den tyska flottan sannolikt långa tider skulle bli hämmad i sin utveckling på grund av Versaillesfredens bestämmelser.

Erfarenheterna från neutralitetsvakten under världskriget, påpekade Lybeck vidare, gav många goda exempel på hur mycket flottan kunde göra för vårt land. Skyttegravskriget i Belgien och Nordfrankrike visade också klart hur angeläget det var att skona det egna landet från krigshandlingar. Hungerblockadens verkningar i Tyskland — ett resultat av sjökrigföringen — hade varit fruktansvärda. Det var alltså nödvändigt att tillgodose flottans behov på ett helt annat sätt än tidigare, hävdade Lybeck. Till följd av de sjöstrategiska omvälvningarna i Östersjöområdet kunde vi numera mäta vår flotta med samma mått som våra grannar och ge den en förstaplansroll i försvaret.

Det var emellertid givet, slutade Lybeck, att armén hade sin givna plats i rikets försvar.³⁾

Sjöförsvarets män hade alltså dragit vittgående slutsatser av krigserfarenheterna och ville nu tilldela flottan en förstaplansroll i försvaret. Det var dock oklart om de ansåg att en stark armé kunde undvaras.

Liknande synpunkter framfördes några månader senare i broschyren "Flottan och försvarsfrågan", författad av generallotsdirektören Erik Hägg, tidigare sjöofficer. Utöver Lybecks argument påpekade Hägg att flottan hade ett mycket ringa behov av värnpliktiga, endast fem procent av vad armén krävde. Sjöförsvaret var också mycket mindre kostnadskrävande än armén. Under neutralitetsvakten hade t ex armén kostat omkring tre gånger så mycket som flottan.⁴⁾

Dylika klart uttalade försök att tillgodose flottan på arméns bekostnad fick givetvis inte stå oemotsagda. På ledande håll inom armén fruktade man att flottpropagandan skulle vinna gehör och arméns anslag komma i farozonen.

I oktober 1922 publicerade kapten Willy Kleen, med generalstabschefen C G Hammarskjölds goda minne, en broschyr, som i första hand innehöll polemik mot Häggs uttalanden.

Kleen förklarade att vår armé, som kunde mobilisera 6 fördelningar förutom ett betydande antal reservfördelningar, torde inge en eventuell angripare betydligt större respekt än några 6—7.000 tons pansarbåtar. Detta var särskilt uppenbart efter världskrigets slut då övermakten till sjöss var än mer befästad hos västmakterna och vår flottas anslutning till endera sidan icke kunde bli av avgörande betydelse. Smärre brott mot neutraliteten till sjöss kunde däremot flottan ingripa emot. Detta var dock endast en ren polisuppgift och kunde inte bli en huvuduppgift för en örlogsflotta.

Hungerblockaden mot Tyskland hade från marint håll anförts som ett varnande exempel, fortsatte Kleen. Om vi emellertid penetrerade de krigsfall, som var tänkbara för vårt land, skulle vi finna, att vi i vissa krigsfall inte kunde bli blockerade av geografiska skäl. I andra krigsfall skulle vi inte kunna förhindra en blockad av en till sjöss mångdubbelt överlägsen motståndare. I det förstnämnda läget skulle vår flotta bli dömd till en lika passiv roll som den tyska under stora delar av världskriget, hävdade Kleen.

Med stöd av sjömilitära uttalanden från 1914 och 1921 ifrågasatte Kleen vidare om vår flotta verkligen skulle kunna skydda vårt land mot ett fientligt anfall, som stöddes av slagskepp. Huvudansvaret för invasionsförsvaret borde i stället allt framgent för säkerhets skull åvila armén. Flottans medverkan i invasionsförsvaret borde inskränkas till skärgårdsområdena.⁵⁾

I november 1922 skrev därutöver förre generalstabschefen general K G Bildt några artiklar i Svenska Dagbladet, där han bl a berörde den här antydda debatten om avvägningen mellan försvarsgrenarna. Generalen förklarade, att småstaterna i östersjöområdet borde avhålla sig från en mera vittsyftande marinpolitik. De båda östersjöstormakterna hade visserligen för närvarande förhållandevis svaga sjöstridskrafter, men deras beslut att behålla slagskeppen skulle dock tyda på att de förr eller senare kom att upptaga en om ej aggressiv, så åtminstone demonstrativ marinpolitik. En sådan utveckling skulle Sverige inte ha någon möjlighet att följa med i. Vår sjömakthad egentligen blott defensiva uppgifter såsom kustskydd och förbindelsernas upprätthållande, bedömde Bildt.

Generalen påpekade vidare, att sjöförsvarets förespråkare mycket riktigt utgått från att våra resurser inte räckte till mot slagskepp. På marint håll strävade man därför efter en fartygstyp som genom överlägsen fart kunde draga sig undan slagskeppen och som samtidigt var starkare än kryssarna. Denna tanke var god, erkände Bildt, men dess fullföljande vilade ytterst på att den eftersträlvade fartygstypen ständigt kunde hållas uppe i den effektivitet, som grundtanken fordrade. En sådan flotta, som byggdes för att icke uppgiva det öppna havet, gav visserligen utsikter till skydd för mycket viktiga intressen. Till skydd för landets existens fordrades emellertid en armé, som kunde kasta en landstigen fiende tillbaka. Detta hade också varit grundtanken i de försvarsreformer, som genomförts sedan 1892, förklarade Bildt till sist⁶⁾ i sitt onekligen mycket framsynta uttalande i det han klart angav både styrkan och svagheten i den sjömilitära argumentationen.

Dessa exemplifieringar ur den försvarspolitiska debatten i början av 1920-talet får ses mot bakgrunden av försvarsrevisionens pågående arbete. Detta avslutades i och med revisionens yttrande till Kungl Maj:t i mars 1923. Revisionen föreslog — som väntat var — kraftiga nedskärningar i försvarsbudgeten. I avvägningsfrågan blev det ett nederlag för dem, som gjort sig till tolk för sjöförsvarets intressen. Armén skulle förbliva tyngdpunkten i försvaret.⁷⁾

Revisionens sjömilitära expert kommendör Lybeck reserverade sig givetvis mot yttrandet. Han var dock icke beredd att själv framlägga något alternativ. Däremot protesterade han energiskt mot att armén skulle anses som vår främsta försvarsgren.⁸⁾

Nästa led i försvarsfrågans utveckling var 1925 års försvarsproposition, som låg till grund för 1925 års försvarsordning. I denna proposition koncentrerades intresset till armén, vars anslag nu reducerades mycket kraftigt. Frågan om flottans sammansättning sköts däremot på framtiden för utredning.⁹⁾

Det talades i propositionen icke blott om "billigare fartygstyper" utan även om "huruvida artillerifartygen framdeles skola ersättas med fartyg av samma slag".

Flottan fick därigenom en möjlighet att utveckla sin sak, medan arméns kraftiga reducering omgående inleddes med bl a en rad regementsindragningar som följd.

Den s k 1926 års flottkommitté tillsattes i juni 1925. Ordförande blev C G Ekman, sedermera P A Hansson. I övrigt medverkade riksdagsmän från de olika partierna samt sjömilitär sakkunskap under ledning av marinstabschefen amiral H von Krusenstierna.

Eftersom några egentliga direktiv till ledning för arbetet icke utfärdats, fick kommittén börja sitt arbete med att fastställa dessa. Man kom överens om att föreslå "icke en utökning, men ett uppehållande hos vår flotta såsom helhet betraktad, av den styrka och effektivitet, densamma enligt 1925 års försvarsbeslut avsetts att erhålla".¹⁰⁾

Kommitténs förslag offentliggjordes i december 1926. I en enig hemställan föreslogs, att ersättningsbyggnad för perioden 1927—1933 skulle omfatta 1 hangarkryssare förutom lätta fartyg, "samt att under samma tid skola utföras ritnings- och förberedande konstruktionsarbeten för ett pansarskepp". Detta och ett antal lätta fartyg skulle byggas under åren 1933—1938.

I en undersökning om den lämpligaste typen av artillerifartyg hade kommittén valt ett pansarskepp av förbättrad Sverigetyp med 4 st 28 cm och 6 st 15 cm kanoner. Farten uppgick till 24 knop.

I sin motivering till förmån för pansarskeppet hänvisade kommittén till att Sovjetunionen och Tyskland ägde ett antal slagskepp, att dessa stormakter möjligen skulle låta bygga kryssare på drygt 10.000 ton med 20,3 cm kanoner, s k Washingtonkryssare samt att allierade till någon östersjöstat möjligen skulle kunna tänkas uppträda med dylika kryssare i Östersjön. Pansarskepp av den typ utredningen föreslagit skulle bli överlägsna Washingtonkryssare. Vid angrepp mot vårt land var fienden således tvungen att sätta in sina största enheter, de fåtaliga slagskeppen. Eftersom den föreslagna pansarskeppstypen skulle bli slagskeppen fartöverlägsen, ansåg man att det skulle bli svårt för fienden att besegra den svenska flottan.¹¹⁾

I 1927 års statsverksproposition upptogs äskanden i enlighet med 1926 års flottkommittés förslag. Departementschefen förutsatte dock, att före övergången till den andra byggnadsperioden (då bl a pansarskeppet skulle byggas) skulle en undersökning företagas huruvida någon ändring i byggnadsprogrammet kunde anses påkallad. Därmed hade emellertid det ursprungliga för-

slaget frångåtts på en väsentlig punkt.¹²⁾

Statsutskottet tillstyrkte Kungl Maj:ts förslag om programmets utformning. Förslaget om ytterligare provning före den andra femårsperioden hade dock inte upptagits av utskottet. Till skillnad mot departementschefen ansåg inte utskottet att kostnaderna för denna period borde fixeras på förhand.¹³⁾

Den sålunda utskottsbehandlade propositionen blev föremål för en omfattande debatt i riksdagens plena. Bland socialdemokraterna förmärktes en djupgående splittring.

Vid voteringarna segrade utskottsförslaget med betydande majoriteter.¹⁴⁾ Därmed var 1927 års flottplan ett faktum. Oklarheterna om den andra byggnadsperioden kvarstod dock.

I enlighet med 1927 års flottplan upptogs redan mot slutet av år 1928 pansarskeppsfrågan till studium i marinförvaltningen. Efter några förberedande undersökningar förstod man, att det inte skulle gå att uppfylla de minimifordringar på fartygets prestanda, som flottkommittén uppställt. I praktiken gick kostnadssänkningen ut över fartygstypens fart i så hög grad, att den i detta avseende inte längre blev överlägsen de tyska och sovjetryska slagskeppen.¹⁵⁾ Den ursprungliga målsättningen måste därigenom övergivas.

Det hade vid denna tid också blivit känt, att tyskarna planerade en ny fartygsserie, Deutschland-skeppen, som skulle bli både starkare och snabbare än flottkommitténs pansarskepp.

Borde inte frågan om flottans framtida sammansättning bli föremål för en ny utredning?

b) Frågan om sjövapnets framtid under åren 1930—1935

Starka pacifistiska strömningar präglade den offentliga debatten vid tiden omkring år 1930. Flera inflytelserika politiker, t ex P A Hansson, var dock skeptiska till tanken på en ensidig svensk nedrustning. För socialdemokraterna blev därför 1930 års försvarskommission ett tillfälle att skjuta den besvärliga försvarsfrågan på framtiden.¹⁾ I militära kretsar oroades man av de åtgärder, som vidtagits och som kanske skulle komma att vidtagas för att minska försvarsutgifterna. Mest uppmärksammades nog inläggen i den 1927 startade Ny Militär Tidskrift. Den redigerades av en grupp yngre armé- och flygofficerare med Helge Jung och C A Ehrensverd i spetsen.²⁾ Sjöförsvarets förespråkare hade sitt förnämsta forum i Tidskrift i Sjöväsendet samt i Vår Flotta. I dagspressen tävlade de bägge parterna om inflytandet.

På sjömilitärt håll var man inte intresserad av en försvarskommission. Flottan skulle inom den närmaste tiden bäst tillgodoses genom att den nyligen an-

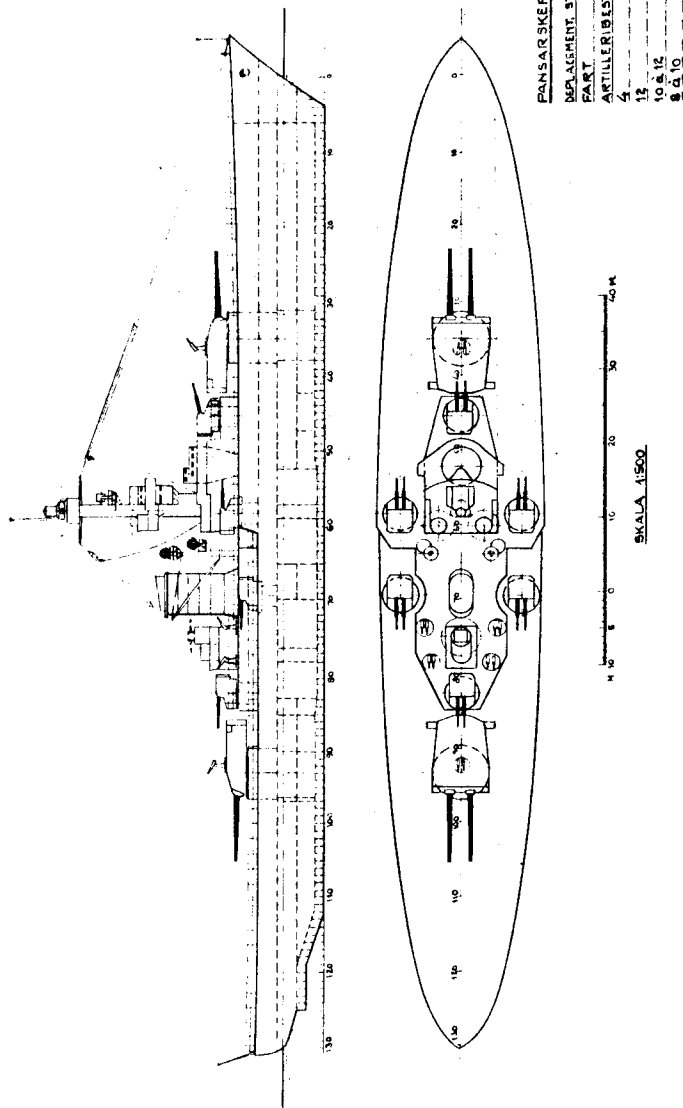


Bild 2

1934 års pansarskeppsprojekt.

Data: Depl standard 7.685 ton, fart 22.5 å 23 knop, artilleribestyckning - 4 st 28 cm k, 12 st 12 cm lk, 10 å 12 25 mm lv klsp samt 8 å 10 lätta klsp.
Tillhör KMF:s underd sk 19/1 1934.

tagna 1927 års flottplan genomfördes³⁾, trots de brister marinmyndigheterna redan konstaterat. Detta var ett ödesdigert beslut. Man kom därvid att binda sig vid en fartygstyp med vilken de strategiska planerna knappast skulle kunna förverkligas. Flottans sak kunde ifrågasättas.

Den svåra ekonomiska krisen i början av 1930-talet föranledde statsmakterna att mycket kraftigt beskära anslagen till flottans ersättningsbyggnad. Detta drabbade framförallt pansarskeppet, som helt sköts på framtiden.⁴⁾ Projektierungsarbetet pågick emellertid planenligt i marinförvaltningen och i januari 1934 offentliggjordes det slutliga resultatet.

Det nya projektet, som inofficiellt kallades för "Tre Kronor" hade något större displacement än sin förebild Sverige-typen, kraftigare sekundärbestyckning och luftvärnsartilleri samt bättre skydd. Fartyget hade följande data, se bild 2. Marinmyndigheterna förklarade, att fartygets existens innebar att fienden måste stödja ett invasionsföretag med slagskepp. Farten var dock knappast tillräcklig i strategiskt avseende. Neutralitetsförsvaret blev dock effektivt och i allt avseende respektingivande, hävdade man.⁵⁾

På marint håll hoppades man givetvis, att pansarskeppsförslaget skulle ligga till grund för statsmakternas beslut. Till 1934 års riksdag ingavs emellertid endast några enskilda motioner i detta syfte. Det väckte besvikelse på sjömilitärt håll, att inte ens högerpartiet tog sig an det nya pansarskeppet.⁶⁾ Inaktiviteten i riksdagen berodde sannolikt på, att man inte ville föregripa den ännu verksamma 1930 års försvarskommission. Det marina försvaret var inom denna föremål för mycket delade meningar. I kretsen kring Ny Militär Tidskrift framfördes samtidigt undersökningar, som uppgavs visa att flyget genom störtbombanfall skulle kunna slå ut örlogsfartyg.⁷⁾

Inom kommissionen kunde den sjömilitära sakkunskapen inte lämna klart besked om pansarskeppets motståndskraft mot flygbomber med förstärkt pansarbrytande effekt.⁸⁾ Detta medverkade till att undergräva styrkan i den sjömilitära argumentationen.

För kommissionens räkning framlade den militära sakkunskapen vid denna tid försvarsgrensvis uppgjorda förslag till en försvarsorganisation för synnerligen höga belopp, de s k novemberförslagen 1934.⁹⁾ Kommissionens återstående verksamhet gick i stort sett ut på att nedbringa kostnaderna till en politiskt tänkbar nivå. Under detta arbete, som i stort sett gick ut över flottans anslag, uppstod mycket skarpa motsättningar mellan försvarsgrenarna.¹⁰⁾

Det slutliga betänkandet — daterat i juli 1935 — karakteriserades av stor oenighet. Majoriteten förutsatte endast ersättningsbyggnad av lätta fartyg. Högerpartiets representanter avgav i en reservation med en viss tvekan förslag

om ersättningsbyggnad av ett pansarskepp. Arméns och flygvapnets representanter berörde inte frågan om nybyggnad av artillerifartyg. Den sjö militäre reservanten kommandör Marc Giron föreslog ungefär samma kostnadsnivå som de bägge föregående, men hävdade givetvis behovet av nya pansarskepp.¹¹⁾ Däremot frångick han sensationellt nog i informellt samförstånd med marinmyndigheterna 1934 års pansarskeppsförslag. Man fann det lämpligast att i stället förordna ytterligare en utredning om flottans fartygstyper.¹²⁾

Marinmyndigheterna hade för länge hållit fast vid en försämrad version av en fartygstyp, som hastigt blev omodern sedan Tysklands marina upprustning i Östersjön forcerats.

Kravet på en ny utredning blev en öppning mot framtiden.

c) Inför en ny utredning (1935—1936)

Två reservationsvis framförda förslag till en framtida typutredning var alltså de enda positiva förslag i fråga om ersättningsbyggnad av artillerifartyg, som försvarskommissionen avlämnade.

Nästa möjlighet att göra en framstöt i ärendet uppkom då remissyttrandena till kommissionens betänkande skulle skrivas. De yngre sjöofficerarna tog upp saken vid en förtrolig sammankomst den 24 oktober 1935. Många av dem ansåg att det krävdes avsevärt bättre artillerifartyg än 1934 års förslag och en större flottbudget. Kustflottan borde ha sjögående artillerifartyg med 28 cm kanoner enligt en något urvattnad resolution ställd till amiralerna.¹⁾ Den 31 oktober hade de ledande marinmyndigheterna ett sammanträde i ärendet. Närvarande var chefen för marinstaben amiral Otto Lybeck, chefen för marinförvaltningen amiral Harald Åkermark och chefen för kustflottan amiral Fabian Tamm m fl. Åkermark rekommenderade mindre artillerifartyg med 25 cm kanoner. Blev det "för många ägg i en korg" skulle allmänheten förlostra förtroendet för flottan, förklarade han. Amiral Lybeck deklarerade, att sakkunskapen nu måste säga sin mening utan att "för mycket snegla åt det politiska läget", d v s ungefär vad som framlagts i de s k novemberförslagen. Amiral Tamm föredrog 3 förbättrade Sverige-skepp framför 4 av den typ, som Åkermark rekommenderat. Till sist kom amiralerna fram till en kompromiss, nämligen att inte närmare precisera sina krav.²⁾ Sammanfattningsvis kan alltså sägas, att överläggningarna både på ledande nivå och hos de yngre sjöofficerarna visade en viss enighet ifråga om en betydande ökning av både kostnadsram och målsättning i förhållande till vad kommissionens sjö militäre reservant föreslagit. I själva typfrågan förmärktes dock ringa enighet.

Befälhavande amiralen i Stockholm Charles de Champs stod dock helt utanför samförståndet i remissyttrandena. Han krävde, att kustflottan skulle bestå av 8 pansarskepp och 4 kryssare förutom lätta fartyg med 1914 års flottplan som förebild. De Champs ansåg också handelsavspärrning och bombanfall mot industrier m m som den allvarligaste angreppsformen mot vårt land. Till skillnad mot de andra sjöofficerarna var invasionsshotet inte det viktigaste för honom.³⁾

Den 30 mars 1936 inleddes i riksdagen den stora slutuppgörelsen om 1936 års försvarsordning. Denna dag inlämnade nämligen den socialdemokratiska ministären sitt bud i försvarsfrågan, som totalt sett var lägre än i kommissionens betänkande. I propositionen upptogs dock förslaget om en utredning om flottans fartygsmateriel. Även några ord om billigare fartygstyper hade medtagits. Riksdagen avtog slutligen propositionen och vid voteringarna segrade mellanpartimotionen, som byggde på kommissionens betänkande nu kompletterad med kravet på en utredning om flottans fartygsmateriel. Därmed var 1936 års försvarsordning och typutredningen ett faktum.⁴⁾

Det återstod dock att fatta beslut om utredningens direktiv och om dess sammansättning. I en förtrolig orientering i kretsen kring Ny Militär Tidskrift uppgavs att den blivande typutredningen skulle kunna bli ett hot mot den nya försvarsordningen om den blev marinparlamentarisk. I så fall skulle flottan få möjligheter att inför politikerna framlägga nya teorier om vad en "önskeflotta" skulle kunna utträtta⁵⁾ såsom 1926 års flottkommitté fått tillfälle till. Även på marint håll tycks man i juni 1936 ha haft den uppfattningen, att typutredningen skulle få en parlamentarisk karaktär.⁶⁾

Det blev dock en enmansutredning, som skulle verkställas av den nyutnämnda t f chefen för marinen amiral de Champs.⁷⁾ Utnämningen hade väckt förvåning i sjömilitära kretsar. Sedan Åkermark tillfrågats och avböjt, gick budet till de Champs, som genast accepterade. Många hade önskat, att någon yngre amiral hade utnämnts.⁸⁾

Däriigenom skulle typutredningen få en helt annan inriktning än vad flertalet sjöofficerare önskade. Det bör också noteras att beslutet fattades av bondeförbundsregeringen några dagar innan den avgick till följd av valresultatet.⁹⁾

Varför detta beslut? Departementschefen statsrådet Janne Nilsson hade nyligen i riksdagen uttalat sig klart negativt om behovet av en typutredning. Nilsson hade också funnit att de Champs' uppfattning i ersättningsfrågan var helt orimlig. Det var också känt att statsrådet hade militära rådgivare, som tillhörde kretsen kring Ny Militär Tidskrift. Det är inte känt hur ärendet om

tillsättningen av typutredningen handlagts i departementet, men statsrådets inställning antyder, att någon positiv lösning av ersättningsfrågan inte eftersträvats.

II. Ett nytt bakslag. Utredningsförslag och opinionsbildningar 1936—1937

Redan innan 1936 års försvarsbeslut var ett faktum hade man nästa anslagskrav klart i kretsen kring Ny Militär Tidskrift. Det gällde luftvärnet, som var mycket bristfälligt. Bombanfall mot civila mål i spanska inbördeskriget hade upprört den allmänna opinionen världen över och skapat förståelse för motåtgärder, bl a luftvärn.¹⁾ Vid denna tid uppstod alltså frågan om ev ytterligare försvarsanslag skulle tillfalla flottan eller luftförsvaret.

Utgångsläget för 1936 års typutredning var alltså inte särskilt gynnsamt. Chefen för marinen amiral de Champs hade — som redan nämnts — erhållit uppdraget att verkställa utredningen. Kapten Stig H:son-Ericson blev sekreterare. I övrigt medverkade i stort sett en begränsad krets officerare, som alla var knutna till marinstaben, nämligen dess chef kommendör Gösta Ehrensvärd, chefen för operationsavdelningen kommendörkapten Elis Biörklund samt kapten Rutger Croneborg, adjutant åt chefen för marinen.²⁾

Den första handling, som visar att utredningsarbetet påbörjats, är en promemoria av Croneborg den 17 september. Han föreslog, att utredningen borde ta fasta på behovet av import av bränsle m m över Västkusthamnarna i händelse av krig. Här fanns, menade Croneborg, en möjlighet att motivera nya fartyg. Nya artillerifartyg måste dock byggas med tanke på tjänstgöring i Östersjön. De borde få möjlighet att genom hög fart undvika överlägsna motståndare, men själva vara artilleristiskt överlägsna fientliga kryssare. Ersättningsbyggnad borde avse kraftigt bestyckade kryssare med 4 st 25 eller 6 st 21 cm kanoner.³⁾ Det var alltså frågan om tesen ”snabbare än de starkare och starkare än de snabbare”. Den 10 november hade utredningsarbetet framskridit så långt, att en underhandsförfrågan kunde göras hos marinförvaltningen angående en pansarkryssare på 8.000 ton med 6 st 21 cm kanoner och 28—30 knops fart.⁴⁾ Vid denna tid blev det dock känt inom utredningen att regeringen planerade ett flottavtal med England om begränsning av deplacementet hos nya örlogsfartyg till 8.000 ton. Detta ansågs mycket hindrande för arbetet. De Champs protesterade förgäves hos regeringen och förklarade att det var omöjligt att bygga fullgoda artillerifartyg inom ramen för ett så begränsat deplacement.⁵⁾ Därav framgår, att de Champs hade planer på att föreslå ännu större artillerifartyg.

Medan utredningsarbetet pågick gjorde sjömilitär sakkunskap offentliga uttalanden för att påminna den allmänna opinionen om behovet av ersättningsbyggnad av artillerifartyg. Den 16 november höll sålunda amiral Gunnar Bjurner högtidstalet vid Örlogsmannasällskapets sammankomst. Förstärkningarna som kommit armén och flygvapnet till del genom 1936 års försvarsordning var förfelade om inte flottan förstärktes med framförallt nya artillerifartyg. Eljest kunde fienden anordna en effektiv handelsblockad och strypa vår sjöhandel. Man fick nu räkna med att även Västkusten kunde bli föremål för en blockad. På så sätt kunde vi bli betvingade, "utan att armén måhända fått tillfälle att lossa ett enda skott". En effektiv flotta var vidare det förnämsta medlet att tillintetgöra eller allvarligt skada en transportflotta vid invasion över havet, slutade Bjurner.⁶⁾ Även Biörklund framförde liknande tankegångar i Svensk Tidskrifts novembernummer. I nybyggnadsfrågan antydde han möjligheten att bygga pansarkryssare med klenare bestyckning än 28 cm kanoner⁷⁾ och ville därmed angiva utredningens inriktning.

Både Bjurners anförande och Biörklunds artikel registrerades i kretsen kring Ny Militär Tidskrift. I ett internt meddelande hette det, att Bjurner försökte riva upp 1936 års försvarsbeslut, att samtliga småstater i Europa utom Sverige intog en avvaktande hållning då det gällde nybyggnader av artillerifartyg och att luftvärnet borde förstärkas i första hand. Det var också försvarsstaben, som hade till uppgift att väga de olika anslagskraven mot varandra, framhölls det.⁸⁾

Låt oss emellertid återvända till arbetet inom utredningen. Den 2 december framlade H:son-Ericson en intern promemoria, där grunddragen i det slutliga betänkandet klart framträdde. Det anfördes, att utgångspunkten var amiral de Champs' förslag i yttrandet över försvarskommissionens betänkande. Av formuleringarna att döma hoppades tydligen H:son-Ericson för sin egen del, att statsmakterna till att börja med skulle låta bygga de 4 pansarkryssarna. I värsta fall kunde den första byggnadsetappen inskränkas till att omfatta endast 2 pansarkryssare förutom lätta fartyg för Västkustens sjöförsvar.⁹⁾ Inom marininstaben blev promemorian föremål för överläggningar. Kommendör Ehrensvärd ansåg att de Champs' förslag innehöll ett för stort antal artillerifartyg absolut sett och även relativt sett i förhållande till antalet lätta fartyg. Han föreslog i stället 2 skepp, 4 pansarkryssare och 4 kryssare. Biörklund kunde inte heller godta de Champs' förslag.¹⁰⁾

I en strängt förtrolig promemoria av den 7 december ville H:son-Ericson helt inrikta utredningen på vad som kunde anskaffas inom överskådlig framtid, d v s pansarkryssarna. Därutöver presenterades dock en tablå med hela

de Champs' program där 1 skepp och 2 lätta kryssare utgått.¹¹⁾

Senast den 21 december hade tydligen amiralen bestämt sig för vad han skulle föreslå. Denna dag fick nämligen H:son-Ericson presentera resultaten för en vidare krets av yngre sjöofficerare i ett föredrag. Under diskussionen framfördes skarp kritik mot den föreslagna pansarkryssaren. Gösta Odquist och Yngve Ekstrand krävde att fullgoda pansarskepp med 28 cm kanoner skulle byggas. De hade inte någon större förståelse för sjöförsvaret på Väst-kusten. Föredragshållaren förklarade, att det inom displacementet på 8.000 ton skulle vara omöjligt att bygga ett förstklassigt pansarskepp. Det skulle ej heller — av inrikespolitiska skäl — vara lämpligt att ånyo lancera 1934 års pansarskeppsförslag, hävdade han. Mariningenjör Hult bekräftade, att det var tekniskt omöjligt att bygga ett fullgott pansarskepp på 8.000 ton. Även af Klint fann det vara rimligt att släppa tanken på 28 cm artilleri och i stället höja farten.¹²⁾

På nyåret, närmare bestämt den 8 januari 1937, vände sig chefen för marinen till marinförvaltningen med begäran om projektering av pansarkryssaren.¹³⁾ I en svarsskrivelse till chefen för marinen i februari bekräftade marinförvaltningen, att den föreslagna pansarkryssaren inte skulle kunna byggas inom 8.000 ton.¹⁴⁾ Projekteringen fortsatte dock utan att dess karaktär förändrades.

Redan den 6 april offentliggjorde emellertid sekreteraren enligt uppdrag huvuddragen av typutredningens blivande betänkande genom ett föredrag "Sjömilitära synpunkter i typfrågan". Detta anförande var den första offentliga redogörelsen för utredningens pågående arbete. Genom föredraget fick allmänheten reda på, att utredningen valt en ny lösning, pansarkryssaren. Det var inte längre frågan om en moderniserad version av Sverige-skeppen såsom 1934 års pansarskeppsförslag. Totalt sett var det en synnerligen omfattande flottplan. Satsningen på Västkustens sjöförsvär var också en viktig nyhet.¹⁵⁾ Föredraget väckte ringa uppmärksamhet i pressen. Svenska Dagbladet t ex hade större förståelse för luftvärnets behov.¹⁶⁾

Ett nytt viktigt skede i det interna arbetet i typutredningen inleddes i slutet på maj månad. Då började nämligen överläggningar om hur man skulle förfara om statsmakterna inte godtog det förslag, som utredningen ämnade framlägga.

Det första beviset på denna verksamhet är en promemoria författad av H:son-Ericson, daterad den 26 maj. I detta aktstycke påpekades, att det var nödvändigt, att nybyggnader snarast kom igång. Accepterades inte utredningens förslag om en utsjöflotta med skepp, återstod möjligheterna lätt utsjöflot-

ta och skärgårdsflotta. Utredningen hade visat, att det senare alternativet var klart olämpligt. Den lätta utsjöflottan hade däremot, fortsatte H:son-Ericson, flera fördelar. Den kunde också byggas ut med artillerifartyg och på så sätt förvandlas till en utsjöflotta med skepp. Den lätta utsjöflottan var därutöver lämplig till samverkan med allierade sjöstridskrafter, vilket endast i undantagsfall gällde skärgårdsflottan. Den lätta utsjöflottan kunde också effektivt samverka med flygstridskrafter. I den händelse sjögående artillerifartyg inte kunde byggas, måste därför en övergång till en lätt utsjöflotta förberedas. En sådan flotta borde bestå av 12 oceanjagare, 12 utsjöjagare och 36 ubåtar. Oceanjagaren skulle utrustas med bl a 6 st 12 cm kanoner, visst pansarskydd och kunna göra 38 knop. En första byggnadsetapp bestående av 4 oceanjagare skulle betinga samma kostnad som en pansarkryssare, slutade H:son-Ericson.¹⁷⁾

Nästa skede av arbetet på typutredningen gällde förberedelserna för publiceringsförfarandet.

Den springande punkten var i vad mån kompromisser eller alternativ fick framföras i någon form. Biörklund, som yttrade sig i en promemoria, ville framför allt inskräpa att "allt eller intet"-principen inte fick framföras. Enligt Biörklund borde H:son-Ericson få i uppdrag att förtroligt informera en utvald grupp officerare om dessa intrikata problem.¹⁸⁾ Det finns inte något, som tyder på att ett sådant anförande verkligen hölls, men ett odaterat och osignerat manuskript finns bevarat. Av detta framgår, att de Champs var allvarligt oroad för sjökrigsmaterielens kostnadsutveckling. Han sades ha fullt klart för sig att kostnaderna skulle avgöra saken. Det skulle dock inte vara utredningens sak att pruta eller ens antyda andra lösningar. Sakkunskapen hade i betänkandet sagt sitt ord och kunde inte göra avkall på sin sakligt grundade ståndpunkt. Sedan betänkandet framlagts — hette det vidare i det förtroliga manuskriptet — skulle dock amiralen kunna gå med på prutningar. Avvisades över huvud tanken att bygga pansarkryssare, föredrog de Champs en lätt utsjöflotta framför en skärgårdsflotta. Den senare ansågs vara ett annex till det fasta försvaret. Det inskräptes slutligen, att dessa eventuella alternativ inte på några villkor fick offentliggöras. På ett annat ställe i manuskriptet framgår det, att de Champs framför allt fruktade, att statsmakterna skulle beskära den föreslagna östersjöflottan så att den blev en skärgårdsflotta.¹⁹⁾ Det var alltså för att förhindra detta, som förslag om den lätta utsjöflottan framfördes. Utredningen hade vidare fått kännedom om att en parlamentarisk kommitté hade varit påtänkt inom regeringen för fortsatta utredningar i typfrågan, slutar manuskriptet.¹⁹⁾

Typutredningen publicerades den 4 september 1937. Utredningen föreslog att 3 pansarkryssare med erforderlig utrustning jämte lätta fartyg för totalt 185 milj kr skulle byggas under en första femårsperiod (1938/39—1942/43). Det fanns också en antydning i betänkandet, att den första byggnadsperioden kunde inskränkas till 2 pansarkryssare. En större typ artillerifartyg skulle tills vidare ersättas av Sverigeskeppen. I framtiden kunde därutöver några lätta kryssare med 15 cm kanoner behövas.²⁰⁾

Stig H:son-Ericson fruktade in i det sista att amiralen skulle låta sig påverkas att ta avstånd från pansarkryssarna och i stället förorda skepp med grovt artilleri under den första femårsperioden.²¹⁾ Förmodligen syftade H:son-Ericson på den icke föraktliga opinion inom flottan, som pläderade för en sådan lösning.

Typutredningen publicerades samtidigt med en stor luftförsvarsövning. Pressopinionen var påfallande enig i sitt avståndstagande från typutredningens betänkande och i flera fall sköts uttryckligen kravet på luftvärn mycket starkt i förgrunden. Det var framför allt de höga kostnaderna utöver vad som fastslagits i 1936 års försvarsordning, som förorsakade avståndstagandena. På flera håll noterade man, att de nämnda kostnaderna bara var en del av hela planen.²²⁾

Det finns därutöver inte något belägg att de i utredningen engagerade fick tillfälle att till regeringen framföra sina långt gående förslag till reduceringar av den framlagda flottplanen.

Den 8 oktober beslöt Kungl Maj:t, att typutredningen inte kunde ligga till grund för statsmakternas beslut angående flottans ersättningsbyggnad. Samtidigt fick chefen för försvarsstaben i uppdrag att överarbeta betänkandet och inkomma med ett nytt förslag. Det av typutredningen vid flera tillfällen klart underkända alternativet skärgårdsskepp skulle utredas närmare.²³⁾

Regeringens beslut torde kunna betraktas som ett svårt bakslag för flottan. Typutredningens betänkande sköts helt åt sidan och detta betydelsefulla ärendet gick de marina myndigheterna ur händerna och anförtröddes försvarsstaben — en då nyskapad myndighet, som man på marint håll ännu inte visste mycket om.

Strävandena att förstärka luftvärnet kröntes däremot med framgång. I 1938 års statsverksproposition upptogs nämligen ett tämligen stort belopp för detta ändamål.²⁴⁾

Inom typutredningen hade förvisso flera goda idéer framförts. Trots all principfasthet var de Champs också villig att diskutera nya djärva lösningar såsom en lätt flotta. Motsättningar inom utredningen, oförmågan och den bristande

viljan att ta kontakt med ledande politiker medverkade till att typutredningen aldrig ledde till något.²⁵⁾

III. Generalens kompromiss. Utredningsförslag och opinionsbildningar 1937—1938

Den 8 oktober 1937 förklarade regeringen således, att den av chefen för marinen amiral de Champs verkställda typutredningen inte skulle kunna ligga till grund för statsmakternas beslut angående flottans ersättningsbyggnad samt uppdrog åt chefen för försvarsstaben att ytterligare granska hela problemkomplexet.

Med uppdraget följde vissa direktiv. Enligt dessa skulle chefen för försvarsstaben avlämna ett förslag angående flottans framtida sammansättning och uppgifter inom ramen för vad som åsyftades i 1936 års försvarsbeslut, nämligen bevarandet av flottans dåvarande slagkraft och användbarhet. I direktiven meddelades också några alternativa lösningar av utredningsuppdraget. Antingen kunde man — såsom chefen för marinen föreslagit — bibehålla utsjöflotta med skepp eller så kunde man tänka sig en hel eller partiell övergång till lätt utsjöflotta eller till skärgårdsflotta med skepp. Till sist framhölls i direktiven, att stor hänsyn måste tagas till de ekonomiska faktorerna.¹⁾

Därmed hade den fortsatta behandlingen av dessa mycket betydelsefulla ärenden undandragits de marina myndigheterna. Chefens för marinen förslag hade i sin helhet underkänts och en fortsatt handläggning på det militära planet bedömts nödvändig. Vidare hade regeringen tagit avstånd från tanken på en parlamentarisk kommitté, en lösning, som man inom typutredningen räknat med och som från marin synpunkt torde ha varit relativt förmånlig. Ett sådant arrangemang kunde nämligen ha inneburit, att chefen för marinen fått direkt kontakt med de parlamentariska instanserna utan medverkan av annan militär sakkunskap. Dåvarande chefen för försvarsstaben general Thörnell har förklarat, att det var naturligt, att uppdraget gick till honom, då försvarsgrenschefens förslag ej godtogs. Försvarsstaben skulle nämligen svara för planläggningen i stort av alla tre försvarsgrenarnas användning vid krig. Inom staben fanns också marin sakkunskap av hög kvalitet. Det fanns också möjligheter att utanför staben anlita ytterligare expertis.²⁾

I och med att chefen för försvarsstaben erhållit utredningsuppdraget förloade chefen för marinen all kontakt med detta arbete. Inte förrän i slutskedet — i början av februari 1938 — informerades amiral de Champs om utredningsarbetets förlopp.³⁾ Chefen för marinstaben — en av huvudpersonerna i typutredningen — fick inte del av det viktigaste utredningsmaterialet förrän

betänkandet framlagts.⁴⁾ Sekreteraren i typutredningen kapten H:son-Ericson var vid denna tid sjökommenderad och medverkade inte i den nya utredningen.⁵⁾

Försvarsstabschefen uppdrog åt chefen för försvarsstabens marinavdelning kommandörkapten Strömbäck att vara sekreterare i utredningen.⁶⁾ Valet var självklart. Strömbäck var nämligen Thörnells närmaste man i marina frågor.⁷⁾ Bland Strömbäcks tidigare försvarspolitiska insatser märkes hans medverkan i 1930 års försvarskommission, där han var en av förespråkarna för 1934 års pansarskeppsförslag, en fartygstyp, som karakteriserades av grovt artilleri, gott pansarskydd och ganska låg fart. Som försvarsstabschefens sjömilitäre rådgivare skulle Strömbäck komma att förordna en liknande lösning.

Under sin tjänstgöring på marinavdelningen deltog också kapten Hammargren i arbetet på försvarsstabschefens utlåtande om flottans fartygstyper. Han fick emellertid endast utföra vissa detaljberäkningar. I övrigt var nämligen Strömbäck synnerligen förtegen om utredningens förlopp. Hammargren förmodade, att denna tystnad berodde på fruktan för ovidkommande opinionsbildningar. Det fanns nämligen högst betydande motsättningar inom försvarsstaben vad beträffar frågan om flottans framtida sammansättning. Den ihärdigaste motståndaren till tanken på nya artillerifartyg var chefen för arméoperationsavdelningen överstelöjtnant Ehrensvärd, förklarade Hammargren.⁹⁾

Redan en vecka efter erhållet uppdrag etablerade general Thörnell ett nära samarbete med marinförvaltningen.¹⁰⁾ Denna kontakt underlättades sannolikt av att dess chef Åkermark i hög grad gillade den lösning av artillerifartygsfrågan, som utredningen genast inriktades på.

Kapten H:son-Ericson har meddelat följande: ”’Urartilleristerna’ i KMF hade aldrig släppt tanken på det grova artilleriet (och låg fart) och begagnade nu tillfället att mot flertalet, särskilt yngre officerare och specialister, på nytt ta upp denna linje”.¹¹⁾ Begreppet ”urartilleristerna” i KMF, d v s marinförvaltningen, syftar i H:son-Ericsons citat sannolikt inte bara på Åkermark utan även på Odquist och flera andra inflytelserika krafter i detta verk.

Sammanfattningsvis kan sägas, att förutom Thörnell fick Strömbäck, Åkermark samt Odquist m fl av de ledande inom marinförvaltningen möjligheter att utöva inflytande på utredningen.

Av befintligt källmaterial framgår också, att överstelöjtnant C A Ehrensvärd och hans meningsfränder på ett sent stadium fick tillfälle att framföra sina här antydda åsikter.¹²⁾ Det bör också framhållas, att alla de tre här nämnda sjöofficerarna redan tidigare förordat kraftigt bestyckade, väl bepansrade

men långsamgående pansarskepp. I de erhållna direktiven rekommenderades också en sådan lösning, om artillerifartyg över huvud taget skulle ifrågakomma. Amiral de Champs' utredning hade tydligt visat, vilka höga kostnader andra tänkbara artillerifartygstyper betingade. Hög fart hade särskilt visat sig vara en mycket kostnadskrävande egenskap.¹³⁾ Därutöver återstod endast en lätt utsjöflotta, som än så länge måste betecknas som en alltför radikal lösning.

Chefens för försvarsstaben utredning om flottans fartygstyper blev inte särskilt omfattande. Utförliga beräkningar och mängder av fakta fanns redan tillgängliga i typutredningens betänkande just för att vara till hands vid fortsatta underökningar. Det enda alternativ som inte var närmare undersökt, var en skärgårdsflotta med skepp s k kustskepp.

Det var därför naturligt, att general Thörnell i en skrivelse till marinförvaltningen den 15 oktober begärde upplysningar just om denna fartygstyp.¹⁴⁾ Thörnell och Strömbäck var också från början fullständigt ense om, att utredningsarbetet skulle få denna inriktning. Därjämte skulle om möjligt lätta kryssare tillkomma. Utredningsmannen ansåg också, att det var angeläget att hålla kostnaderna så låga, att fartygen verkligen blev byggda.¹⁵⁾ I skrivelsen den 15 oktober anhöll därför Thörnell om, att marinförvaltningen skulle projekttera ett pansarskepp med så bra prestanda som möjligt för en kostnad av 20—25 milj kr.¹⁶⁾ Som jämförelse kan nämnas, att typutredningens pansarkryssare kostnadsberäknats till 37 milj kr. Samtidigt begärde chefen för försvarsstaben också upplysningar om ytterligare några pansarskepp samt om kryssare med 15 cm pjäser.¹⁶⁾ Dessa fartygstyper kom dock att bli av mindre intresse för det fortsatta utredningsarbetet.

För att kunna utföra erforderliga utredningar om ett kustskepp för 20—25 milj kr ansåg sig emellertid marinförvaltningen behöva ha tillgång till den strategi och taktik, som enligt försvarsstabschefens mening skulle komma att tillämpas av de framtida sjöstridskrafterna.¹⁷⁾ I ett sekretessbelagt svar den 17 november lämnade general Thörnell flera viktiga upplysningar om sin syn på utredningsuppdraget och på flottans ställning i försvaret. Han utgick i enlighet med direktiven från 1936 års försvarsbeslut, som i sin tur baserats på 1930 års försvarskommissions betänkande. Flottans uppgift skulle vara att etablera neutralitetsskydd samt att i första hand medverka vid förhindrandet av fientliga företag, som riktats mot Stockholms, Upplands och Blekinge skärgårdar samt i övrigt ingripa mot invasioner över Östersjön.¹⁸⁾

Försvarsstabschefen tog alltså helt avstånd från amiral de Champs' uppfattning, att sjöfartsskyddet var en fundamental uppgift för sjöförsvaret.¹⁹⁾

Thörnells anslöt sig emellertid ingalunda helt till försvarskommissionens uppfattning om flottans framtida sammansättning. Han räknade nämligen med, att det var erforderligt med nya pansrade artillerifartyg, något som männen bakom kommissionens betänkande, dvs Janne Nilsson och hans lantmilitära rådgivare, inte alls syftat till.²⁰⁾

Våra nya fartyg, fortsatte chefen för försvarsstaben, borde få sådan kraft och sådant skydd, att de kunde bekämpa fientliga kryssare och mindre fartyg icke blott inom de tre angivna skärgårdsområdena utan även närmast utanför kusterna t ex i Ålandshav. De nya pansarskeppen borde enligt försvarsstabschefens mening få en stor betydelse för försvaret i Ålandshav. Vi har anledning att återkomma till detta i den kommande framställningen.

Marinförvaltningens projekteringsarbete framskred raskt och i en skrivelse till chefen för försvarsstaben den 11 december kunde resultaten redovisas.²¹⁾ Det hade visat sig vara omöjligt att bygga ett godtagbart artillerifartyg inom den kostnadsram, som chefen för försvarsstaben angivit. Projekteringsarbetet hade därför — kanske med Thörnells goda minne — inriktats på en betydligt dyrare typ. För sitt val av fartygstyp lämnade ämbetsverket en utförlig motivering, av vilken följande må refereras. Marinförvaltningen utgick ifrån, att de nya artillerifartygen måste bestyckas med 25 cm kanoner för att verksamt kunna bekämpa moderna tunga kryssare såsom fartyg av den sovjetryska Kirov-typen och av den tyska Hipper-klassen. De påtänkta artillerifartygen måste också enligt marinförvaltningen ha ett bättre skydd än den av chefen för marinen föreslagna pansarkryssaren. Med tanke på de begränsade operationsområdena — i första hand Stockholms och Upplands skärgårdar — kunde emellertid farten begränsas till 20 knop, hette det vidare i skrivelsen. En höjning av farten till 23,5 knop skulle kräva alltför omfattande försvagningar av skyddet och kunde därför inte tillrådas. Likaså kunde inte ett utbyte av 25 cm pjäserna mot 28 cm kanoner ifrågakomma, om displacementen skulle hållas inom 8.000 ton. Marinförvaltningens mening om pjäsvalet var inte enhälligt. Två av ledamöterna, däribland Odquist, reserverade sig till förmån för 28 cm pjäser. Reservanterna förklarade, att en så kraftig bestyckning var nödvändig för att snabbt sätta moderna kryssare ur stridbart skick. Den i svenska flottan välkända 28 cm pjäsen, som hade 25—40% större verkan och kraft, blev i så fall det nödvändiga artilleristiska hotet också mot de slagskepp, som kunde tänkas uppträda vid våra kuster.

Det av marinförvaltningen föreslagna pansarskeppet beräknades få följande data: 7.150 ton depl, 20 knops fart och 4 st 25 cm kanoner förutom medelsvårt och lätt artilleri. Skyddet bedömdes bli gott. Kostnaderna beräknades

till 31,8 milj kr per fartyg. Därmed hade den av uppdragsgivaren angivna kostnadsramen måst överskridas ganska kraftigt.

Marinförvaltningen uppgav givetvis, att alla möjligheter till kostnadsreduktioner noggrant hade undersökts, dock med negativt resultat. Under detta arbete hade man granskat en fartygstyp, som liknade de finska kustskeppen. Det hade dock visat sig, att denna typ var alldeles för klen skyddad. Fartyg av denna typ skulle inte ens kunna upptaga strid med motståndare, som hade 15 cm bestyckning, än mycket mindre med moderna tunga kryssare av här nyss angiven typ. De finska kustskeppens mycket låga fart ansågs också vara en besvärande nackdel. Även av andra skäl var denna fartygstyp mindre lyckad och icke lämpad att efterlikna, hävdade marinförvaltningen.²¹⁾

Redan här kan nämnas, att general Thörnell sedermera i sitt utlåtande rekommenderade det av marinförvaltningen projekterade pansarskeppet. Med tanke på försvarsstabschefens inflytelserika ställning torde detta resultat betecknas som en framgång för dem som strävade efter nya artillerifartyg. Förtjänsten härav tillfaller i hög grad Åkermark och det framlagda förslaget överensstämde helt säkert med hans egna åsikter om hur ett ändamålsenligt artillerifartyg i den lägre prisklassen skulle konstrueras. Redan under arbetet på remissyttrandena 1935 hade Åkermark förordat en liknande lösning²²⁾ och han skulle sedermera göra sig känd som en varm förespråkare för det av chefen för försvarsstaben framlagda förslaget. Till resultatet bidrog naturligtvis också i hög grad Strömbäck, som inom försvarsstaben fick föra flottans talan. Chefen för marinen saknas emellertid i detta sammanhang. Vid en intern överläggning ifrågasattes, om inte chefen för marinen enligt instruktionen skulle fungera som ordförande i marinförvaltningen, då ett så viktigt ärende som ersättningsfrågan avgjordes. En av ledamöterna i marinförvaltningen upplyste som svar härpå, att Åkermark ansett det vara en "specialfråga, där CM icke behövde inblandas".²³⁾ Här skymtar alltså meningsmotsättningarna mellan de Champs och Åkermark om kustskeppets existensberättigande. Det bör tilläggas, att Strömbäck för sin del hävdade, att chefen för marinen inte borde ha förbigåtts. Det blev också Strömbäck, som i slutskedet av utredningsarbetet informerade marinens högste chef om vad som förevarit i utredningen. Detta skedde emellertid inte förrän vissa delar av det färdigskrivna utlåtandet i förtid kommit ut i pressen genom en indiskretion.²³⁾ Amiral de Champs själv tycks å sin sida länge ha hoppats på att få deltaga i arbetet på försvarsstabschefens utlåtande. Enligt en anteckning i Croneborgs dagbok den 21 december ville amiralen vårda sina kontakter med försvarsstaben för att möjliggöra samarbete i ersättningsfrågorna.²⁴⁾ När de Champs efter

offentliggörandet till sist fick del av innehållet i utlåntag, protesterade han häftigt mot vad som föreslogs och mot att han inte fått deltaga i arbetet.²⁵⁾

I och med marinförvaltningens skrivelse den 11 december tycks det inledande skedet i utredningsarbetet vara avslutat och de mest betydelsefulla besluten ha fattats.

Utlåntag tycks i februari ha varit färdigskrivet i överensstämmelse med vad Thörnell och Åkermark kommit fram till under Strömbäcks förmedling.²⁶⁾ Till sina närmaste kamrater inom flottan förklarade Strömbäck, att han uppfattade resultatet som torftigt för flottans del. Han biträdde det emellertid, därför att han visste vad som var genomförbart i riksdagen. Det var också — enligt Strömbäcks förmenande — i nuläget bättre med inre konsolidering i stället för fortsatta försvarspolitiska stridigheter.²⁷⁾

I början av februari offentliggjordes — som redan nämnts — huvuddelen av förslaget genom en indiskretion. Det föreslagna pansarskeppet presenterades utförligt i Dagens Nyheter.²⁸⁾ Detta tycks ha initierat förnyade överläggningar inom försvarsstaben om det marina försvarets framtida sammansättning. Chefen för arméoperationsavdelningen överstelöjtnant Ehrensvärd och hans meningsfränder förordade därvid, att pansrade artillerifartyg inte borde ingå i den framtida svenska flottan. Den erforderliga artilleristiska förstärkningen av det marina försvaret borde i stället erhållas genom ett utökat kustartilleri.²⁹⁾ Det hade kommit till Thörnells kännedom, att denna lösning hade en del andra förespråkare inom armén och flygvapnet liksom i pressen.³⁰⁾ Härmed åsyftas sannolikt gruppen kring Ny Militär Tidskrift och dess sympatisörer. Det var dessa kretsar, som på sin tid dominerade 1930 års försvarskommissions betänkande. Försvarsstabschefens flottutredning hade enligt deras sätt att se fått en mycket olämplig inriktning och de hade all anledning att försöka få en ändring till stånd. Via pressdebatten fick de nu en möjlighet till detta.²⁸⁾

Thörnell höll dock fast vid sitt beslut att förorda byggandet av pansrade artillerifartyg. För att förekomma en offentlig debatt om de föregivna fördelarna med förstärkt kustartilleri i stället för nya pansarskepp granskade Thörnell och Strömbäck denna lösning inom utredningen trots att de ansåg, att det inte ingick i uppdraget. Thörnell ogillade bestämt det s k kustartilleri-alternativet. Avsikten med granskningen var alltså att visa, att det var olämpligt.³¹⁾ Att problemet över huvud taget togs upp inom utredningen, kom dock att anses vara en eftergift gentemot den s k NMT-opinionen.³²⁾ Strömbäck uppfattade givetvis kustartillerialternativet som ett högst betydande hot mot flottans framtid. Ehrensvärd å sin sida lär ha hävdad, att idén var god och att ytterligare undersökningar borde göras.³³⁾

Den 2 mars publicerades utredningens utlåtande. I förhållande till den version, som förelåg i början på februari, hade en väsentlig förändring gjorts. En kortare redogörelse för kustartillerialternativet hade tillkommit.

Det framgår dock på flera ställen i utlåtandet, att chefen för försvarsstaben funnit invasionsförsvaret och inte sjöhandelsskyddet vara flottans viktigaste uppgift. General Thörnell påpekade också, att sjöförsvaret måste anordnas i nära samverkan med kustartilleri, armé- och flygstridskrafter. Därigenom skulle bl a större arméstridskrafter inte permanent behöva bindas till de områden, som flottan skyddade.³⁴⁾ Som jämförelse kan nämnas, att typutredningen till följd av sin uppfattning om sjöhandelsskyddet som flottans viktigaste uppgift inte hade samma anledning att närmare beröra frågan om samverkan mellan försvarsgrenarna.³⁵⁾

Chefen för försvarsstaben framhöll på flera ställen i utlåtandet de förtjänstfulla dragen i typutredningen och satte en reviderad version av de Champs' förslag som ett andra alternativ. "Revideringen" innebar, att dennes stora flottplan dock endast kom att omfatta de 4 pansarkryssarna.

Tyngdpunkten i huvudavsnittet av försvarsstabschefens undersökning var en jämförelse mellan pansarkryssare av denna typ och det pansarskepp, som marinförvaltningen fått projektera. De bägge fartygstypernas egenskaper granskades med utgångspunkt från direktiven, sådana utredningen uppfattat dem.

Chefen för försvarsstaben konstaterade, att pansarkryssaren knappast var kapabel att besegra tunga kryssare. De sistnämnda hade visserligen pjäser av ungefär samma kaliber men till ett större antal. Däremot hade pansarskeppet artilleri, som var mycket verksamt mot tunga kryssare. Dess låga fart skulle vidare inte vara till hinder för verksamheten på grund av att de aktuella operationsområdena var så begränsade. Av samma anledning kunde inte heller pansarkryssarens högre fart komma till sin rätt. Fartyg av denna typ skulle ej heller i avsaknad av i egentlig mening grovt artilleri kunna användas för utsjöuppgifter. Pansarskeppet hade slutligen ett i alla avseenden bättre skydd än den andra fartygstypen.³⁶⁾

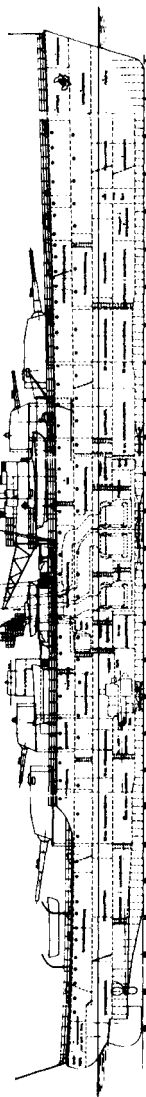
Kustflottan föreslogs komma att bestå av 4 pansarskepp, 8 jagare, 4 motor-torpedbåtar, 10 ubåtar m fl fartyg. I utlåtandet hemställde chefen för försvarsstaben, att under femårsperioden 1938/1939—1942/1943 skulle 2 pansarskepp och ett antal lätta fartyg byggas för årskvoter på högst drygt 19 milj kr.

I försvarsstabschefens utlåtande omnämndes också några andra alternativ till ersättningsbyggnad, nämligen ett pansarskepp av den typ, som marinförvaltningen redan utdömt i sin skrivelse den 18 november. Därutöver under-

N:o 1.

Sk. 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.

1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.



1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.

1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.

1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.

1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.

1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.

1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.

1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.
 1916. 1916. 1916. 1916.

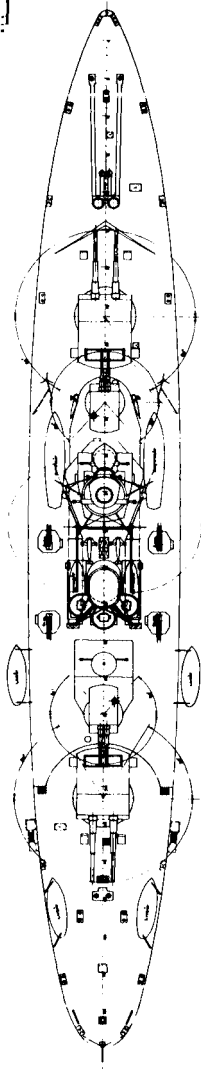


Bild 4

Kustförsvarsfartyg. General Thörnells förslag 1938.

Data: Depl 7.150 ton, fart 20 knop, bestyckning: 4 st 25 cm k, 6 st 12 cm k samt 8 st 40 mm lvk. SOU 1938:9, s 67.

kändes också ett par förslag till lätt flotta,³⁷⁾ av vilka ett i viss mån anknöt till typutredningens förslag till lätt flotta.

I en särskild del av utlåtandet avhandlades det s k kustartillerialternativet. Här var — som redan nämnts — meningen att avstå från nya artillerifartyg och i stället förstärka kustartilleriet med företrädesvis grovt artilleri, att utvidga flygvapnet samt att vidmakthålla en lätt flotta.³⁸⁾

Som redan nämnts torde chefen för marinförvaltningen ha utövat ett icke ringa inflytande på valet av artillerifartyg. För att inför statsmakterna kunna motivera byggandet av så kostnadskrävande enheter som pansarskepp måste kustflottan givetvis ha betydelsefulla uppgifter att fylla vid försvaret av vårt land. I egenskap av försvarsstabschefens marine rådgivare och sekreterare i utredningen tillkom det Strömbäck att bevaka flottans intressen, då utlåtandet formulerades. Av resultatet att döma handlade han med stor skicklighet. Ett flertal sedan länge mycket kontroversiella problem försvarsgrenarna emellan behandlades på ett för flottan förmånligt sätt. Det var inte alls frågan om att såsom i försvarskommissionens betänkande frånkänna flottan alla viktigare uppgifter.⁴¹⁾ Behovet av nya artillerifartyg uppgavs vara oomtvistligt. Detta resultat torde därför kunna betecknas som ett betydande nederlag för tillskyndarna av kommissionens betänkande och för kretsen kring Ny Militär Tidskrift. Särskilt omdömena om det s k kustartillerialternativet formulerades på ett för flottan förmånligt sätt. Förstärkningen av denna vapengren bedömdes bli synnerligen omfattande utan att likväl motsvarande effektivitet skulle kunna utvinnas. Man skulle inte heller kunna räkna med, att bombflyget i någon större omfattning skulle kunna sättas in mot anfallande örlogsfartyg. Flottans verksamhetsområde hade dock kraftigt reducerats i förhållande till tidigare sjömilitära planer.

Vid ett internt sjömilitärt sammanträde den 2 mars redogjorde kommandörkapten Strömbäck för "Typfrågan i försvarsstabschefens förslag". Vid den efterföljande diskussionen blev det föreslagna pansarskeppet föremål för en hård kritik, som särskilt inriktades på den låga farten. En talare trodde, att handelsfartygen inom överskådlig framtid skulle få högre farter än pansarskeppet. Hur skulle då en snabbgående fientlig trupptransportflotta kunna upphinnas? Strömbäck beklagade, att ekonomiska hänsyn och tonnageklausulen omöjliggjorde, att pansarskeppets prestanda förbättrades. Han hoppades dock, att farten var godtagbar med tanke på de tilltänkta operationsområdenas begränsade utsträckning. Det var dock uppenbart att fartygsprojektet var en nödlösning, bekände Strömbäck. Efter fortsatt diskussion kom emellertid de närvarande överens om att inte vidtaga några åtgärder, som kunde

undergräva förtroendet för det av chefen för försvarsstaben framlagda förslaget. Härtill medverkade sannolikt en antydan av Strömbäck, att Thörnell eljest skulle förorda kustartilleri-alternativet och flottan inte erhålla några artillerifartyg alls. Det var dock inte alla yngre sjöofficerare, som deltog i detta "gentlemen's agreement". Den främste av dem var Stig H:son-Ericson.⁴²⁾ Av deras senare åtgärder framgick också, att de kände sig oförhindrade att verka för en annan lösning av flottans ersättningsbyggnad. Mer om detta i den följande framställningen.

* *

Vid sidan om det interna arbetet på försvarsstabschefens utlåtande pågick offentliga opinionsbildningar angående flottans ersättningsbyggnad.

I ett föredrag, som behandlade typutredningens betänkande, hållet den 28 oktober 1937 i föreningen Sveriges Flotta, pläderade kapten H:son-Ericson för de föreslagna pansarkryssarna som enda framtida artillerifartyg. Han förklarade, att chefen för marinen skulle ha lagt fram två förslag, det ena avseende endast bevarandet av flottans slagkraft och det andra avseende dess utbyggnad. Den första byggnadsperioden var gemensam för båda alternativen och det var då som pansarkryssarna skulle byggas. Först därefter behövde statsmakterna ta ställning till, om flottans slagkraft och användbarhet borde utökas eller om man skulle nöja sig med pansarkryssarna som kärna i kustflottan. Om det senare alternativet skulle förverkligas, måste emellertid en fjärde pansarkryssare tillkomma utöver de tre, som innefattades i den första byggnadsperioden.⁴³⁾

Denna nya uttolkning av typutredningens betänkande torde betraktas som "kryssar-entusiasternas" önskemål om ersättningsbyggnaden. Vi erinrar oss hur de Champs' medarbetare förgäves försökte få honom att koncentrera sig på pansarkryssarna redan då arbetet på typutredningen pågick.⁴⁴⁾ Nu sedan typutredningens betänkande avvisats av regeringen, ansåg sig tydligen föredragshållaren oförhindrad att offentliggöra sina egna synpunkter. Vid den tidpunkt föredraget hölls hade också chefen för försvarsstaben påbörjat arbetet på sitt utlåtande. Av flera formuleringar i föredraget framgår, att H:son-Ericson bestämt avstyrkte byggandet av pansarskepp av den typ, som Thörnell just fått i uppdrag att ta ställning till och senare skulle förorda.

Typutredningen blev också utgångspunkten för amiral Bjurners anförande "Några synpunkter på örlogsflottans ersättningsbyggnad" vid Örlogsmannasällskapetets traditionella högtidsdag i Karlskrona den 15 november 1937. Föredragshållaren hade även tidigare år tagit detta tillfälle i akt för uttalanden av

försvarspolitisk natur. Det är särskilt viktigt att beakta Bjurners anförande, eftersom han i egenskap av chef för marinförvaltningen fr o m hösten 1938 fick ett mycket stort inflytande på ersättningsfrågorna.

I uppenbar polemik mot kryssarlinjens förespråkare förklarade Bjurner, att det var angeläget, att chefsens för marinen förslag som helhet genomfördes, om en verkligt effektiv kustflotta skulle kunna erhållas. Pansarkryssarna, som inte hade erforderlig överlägsenhet gentemot tunga kryssare, skulle inte kunna uppträda till sjöss utan stöd av pansarskepp med utmärkta prestanda. Det var alltså förkastligt att enbart inrikta sig på pansarkryssare.

Även Bjurner fann sig emellertid också föranlåten att diskutera alternativa förslag till typutredningens betänkande. Han förordade därvid en förbättring av 1934 års pansarskeppsförslag, vilket borde förses med 6 st 28 cm kanoner och relativt hög fart. Deplacementet kunde beräknas till 9 à 10.000 ton. I nödfall kunde föredragshållaren acceptera endast 4 st 28 cm pjäser per fartyg, men däremot avstyrkte han bestämt förslaget att införa 25 cm kanoner, en lösning, som han kanske visste, att chefen för försvarsstaben just då kalkylerade med. Amiral Bjurner beräknade, att 4 enheter av denna fartygstyp borde byggas. Därutöver fordrade han i allmänna ordalag, att den av de Champs förordade Västkusteskadern borde förverkligas.⁴⁵⁾

Av dessa uttalanden framgår tydligt, att Bjurner hörde till "urartilleristerna" liksom Odquist m fl. Det förtjänar också att påpekas, att Bjurner uttryckligen krävde verkligt förstklassiga fartyg. Denna formulering visar, att han inte kan ha godtagit pansarskepp av den typ, som Thörnell vid denna tid bestämt sig för att förordas.

Uttalandena av H:son-Ericson och Bjurner ger exempel på den grogrund för opposition mot försvarsstabschefens åsikter, som fanns redan då utredningsarbetet ännu pågick. Vi har anledning att i den följande framställningen återkomma till dessa opinionsbildningar, sedan de växt i styrka och kunde framträda klart och tydligt.

Det torde också vara av intresse för denna framställning att antyda de sjöförsvarspolitiska konjunkturerna i riksdagen. Eftersom regeringen under hösten avvisat typutredningens betänkande och överlämnat hela problemkomplexet till chefen för försvarsstaben, fanns naturligtvis inte mycket att göra förutom att avvakta det nya utlåtandet. Under remissdebatten uppmanade emellertid högerledaren Bagge regeringen att, så fort chefen för försvarsstaben framlagt sitt utlåtande, inkomma med förslag om ersättningsbyggnad. Helst borde detta ske under innevarande riksdag.⁴⁶⁾

Statsminister Hansson hävdade emellertid i ett efterföljande inlägg under

remissdebatten, att det inte var lämpligt att forcera denna fråga. Som alla vet — sade han — var meningarna i denna fråga mycket delade både bland fackmännen och i riksdagen. Det var bättre att efter noggranna överväganden komma fram till en verkligt genomtänkt lösning än till ett beslut, som vid närmare eftertanke visade sig vara förhastat. Därjämte förklarade statsministern, att vi i stort sett måste fullfölja den försvarsgrensavvägning, som kom till uttryck i 1936 års försvarsordning, nämligen att i första hand tillgodose armén och flygvapnet. Det gick inte att plötsligen bryta sönder denna avvägning och besluta om ett flottprogram av stora dimensioner. Vi måste alltså inrikta oss på att inte ta ställning bara till frågan om flottans fartygstyper utan även till frågan om flottans ställning i totalförsvaret, sammanfattade han.⁴⁸⁾

Av detta uttalande att döma var de politiska konjunkturerna inte så gynnsamma för flottan. Redan ett par månader därefter övergav emellertid statsministern sin avvaktande inställning. Anledningen härtill var uppenbarligen en allvarlig utrikespolitisk kris, nämligen Tysklands annekterande av Österrike.

Som redan nämnts publicerade försvarsstabschefen sitt utlåtande den 2 mars. I tidningspressen väckte saken en förhållandevis stor uppmärksamhet. På ledarspalterna var dock omdömena i regel kritiska, i flera fall rent negativa. Fartygstypen fick öknamnet "Epaskeppet". Det bör också påpekas, att ståndpunktstagandena helt skar över partigränserna. I flera de borgerliga partierna närstående pressorgan förklarades, att utlåtandet var en lämplig grund för ett beslut i den segslitna ersättningsfrågan. Regeringen borde taga omedelbara initiativ till en lösning.⁴⁹⁾ Vad regeringen egentligen skulle göra, framgick dock icke av formuleringarna i vissa tidningar.⁵⁰⁾ Det föreslagna pansarskeppet utsattes nämligen för en ganska hård kritik. Ledarskribenterna anmärkte främst på farten, men även bestyckningsmässigt ansågs fartygstypen vara en tillbakagång i förhållande till Sverige-skeppen.⁵¹⁾ I flera tidningar framfördes sympatier för det s k kustartilleri-alternativet och man beklagade, att det inte blivit föremål för en grundligare utredning.⁵²⁾ Thörnells försök att få detta avfört ur den offentliga debatten genom att underkänna det i utlåtandet hade alltså misslyckats.

General Thörnells utlåtande blev också föremål för kommentarer i den sjömilitära opinionens egna organ Vår Flotta och Tidskrift i Sjöväsendet. I den förstnämnda tidskriften blev utlåtandet hårt kritiserat bl a för att det inte tog någon hänsyn till kravet att skydda sjöfarten på Västkusten. I detta avseende anknöt Vår Flotta till typutredningens uppfattning om sjöhandelns stora betydelse. De egentliga kommentarerna till utlåtandet fanns däremot i en artikel,

som innehöll ett mycket grovt angrepp på den s k generalstabsjuntan eller kretsen kring Ny Militär Tidskrift. Efter en kort beskrivning av pansarskeppet följde påståendet, att utlåandet icke gav uttryck åt Thörnells åsikter. Det dåliga resultatet berodde på, att han erhållit mycket snäva direktiv av regeringen. Dessa omöjliggjorde ett modernt artillerifartyg med 28 cm bestyckning och erforderlig fart.⁵³⁾

Indignationen hos den sjömilitära opinionen var dock inte enhällig. Sålunda fann en kommentator i Tidskrift i Sjöväsendet, kommandörkapten Biörklund, att pansarskeppet var ett godtagbart minimum för de mera begränsade uppgifter, som chefen för försvarsstaben försökt tilldela flottan.⁵⁴⁾

Åtskillig kritik hade alltså framförts mot Thörnells förslag. Blev fartygstypen lämplig ens för de begränsade uppgifter flottan anvisats i utlåandet?

IV. Vem vill ha "Epaskepp"? Överläggningar och beslut 1938—1940

Den 11 mars 1938 annekterade Tyskland Österrike.¹⁾ Denna allvarliga utrikespolitiska kris föranledde statsminister P A Hansson meddela riksdagen, att regeringen planerade särskilda åtgärder för försvarsberedskapens omedelbara stärkande.²⁾

Under försvarsstabschefens ledning verkställdes skyndsamt en utredning angående de aktuella behoven. Denna utredning låg till grund för regeringens proposition den 29 april, i vilken anslag åskades för i första hand sådan materiel, som skulle kunna erhållas före den 1 juli 1939. Alla tre försvarsgrenarna erhöll betydande anslag och särskilt tillgodosågs luftförsvaret på flera olika sätt. Kostnaderna belöpte sig till drygt 69 milj kr.

I de åskade beloppen ingick även en summa för påbörjandet av konstruktionsritningar till ett nytt pansarskepp. Departementschefen statsrådet Janne Nilsson förklarade, att de utredningar rörande flottans framtida sammansättning, som amiral de Champs och general Thörnell framlagt, i och för sig var tillräckliga som grund för ett beslut. Det var dock tänkbart, fortsatte Nilsson, att vissa andra problem skulle kunna få en viss inverkan på frågan. Han tänkte då särskilt på kustartilleriets framtida utveckling. Av denna anledning var det inte lämpligt att ta slutgiltig ställning i typfrågan redan vid innevarande riksdag. De av myndigheterna framlagda förslagen förutsatte inte heller nybyggnader av artillerifartyg förrän under budgetåret 1939/40, varför beslutet — enligt departementschefens förmenande — utan större olägenhet kunde anstå. I den händelse ersättningsbyggnad av artillerifartyg skulle sättas igång vid denna tid fordrades emellertid, att ritnings- och konstruktionsarbetena då var

slutförda. Det nu anbefallna ritningsarbetet borde avse det av chefen för försvarsstaben föreslagna pansarskeppet, slutade Nilsson.³⁾

Departementschefen var alltså mycket tveksam om vilka åtgärder, som borde vidtagas. Tidigare hade Nilsson gjort sig känd som en motståndare till planerna på nya pansrade artillerifartyg. I förevarande utrikespolitiska läge kunde Nilsson dock ej direkt förhålla ett beslut. Han försökte därför utnyttja den frist, som ritningsarbetet gav.

Samma dag som Tysklands inmarsch i Österrike ägde rum höll kommandörkapten Strömbäck ett anförande om flottans ersättningsbyggnad inför högers riksdagsmän, varvid han givetvis rekommenderade det av chefen för försvarsstaben föreslagna pansarskeppet. Föredragshållaren påpekade emellertid, att fartygstypen representerade ett absolut minimum av slagkraft, skydd och fart. Det var givetvis mycket önskvärt att artilleriet förstärktes och farten höjdes, men detta hade inte chefen för försvarsstaben kunnat föreslå av ekonomiska skäl. Strömbäck påpekade också, att general Thörnell hade underkänt det s k kustartillerialternativet. I avslutningen av föredraget vädjade Strömbäck om en enig uppslutning kring den föreslagna lösningen av flottans ersättningsbyggnad. Detta "oändliga dividerande i flottbyggnadsfrågan där privatkritiker till skada för rikets försvar riva sönder eller ensidigt kritisera allt som läggs fram" borde icke få fortgå i en tid då "orosmolnen hänga tunga över Europa".⁴⁾

Även kommandörkapten Landquist gjorde uttalanden i typfrågan vid ett föredrag i mars månad. Han hävdade, att försvarsstabschefens förslag till pansarskepp var fullt godtagbart, särskilt för de begränsade uppgifter, som skulle åvila flottan enligt 1936 års försvarsbeslut. Föredragshållaren förordade dock, att fartygstypen förbättrades. Helst borde våra nya artillerifartyg förses med 28 cm kanoner och farten uppgå till 28—30 knop, om vi någorlunda ville följa med i den internationella utvecklingen.⁵⁾ Landquist gav därmed inte sina åhörare något klart besked om han själv önskade att pansarskeppet byggdes i enlighet med försvarsstabschefens förslag eller om han önskade ett helt nytt förslag. De siffror på fart och bestyckning, som han nämnt som önskvärda, var av den storleksordningen att ett helt nytt förslag var erforderligt.

Nästa intressanta uttalande om flottans ersättningsbyggnad gjordes den 17 maj vid föreningen Sveriges Flottas årsmöte. Medan den avgående ordföranden generallotsdirektör Erik Hägg föredrog att endast göra några allmänt hållna uttalanden,⁶⁾ var kvällens huvudföredrag ägnat åt ämnet "Artillerifartyg och kustbatteri". Föredragshållare var majoren vid kustartilleriet Ragnar

Smith, som i flera år deltagit i föreningens upplysningsverksamhet och som anslutit sig till kustartilleriets "flottvänliga" falang. Både föredragshållaren och hans ämne var naturligtvis valda i uppenbar polemik mot den sympati, som det s k kustartillerialternativet erhållit i pressen och mot vad som stått att läsa om detta i den nyligen avgivna propositionen. Smith hävdade också, att samverkan mellan försvarets olika delar var nödvändig om erforderlig effektivitet skulle uppnås. Sålunda kunde de på kustartilleriet nedlagda kostnaderna endast ofullständigt tillgodogöras om inte ändamålsenliga sjöstridskrafter fanns till förfogande. Det föreslagna pansarskeppet var alltså avsett att fylla en viktig funktion i det marina försvaret. För att kunna uppfylla alla krav borde fartygstypen dock helst förbättras, slutade Smith.⁸⁾

Inom föreningen Sveriges Flotta var alltså varken Hägg eller Smith beredda att klart och reservationslöst förorda försvarsstabschefens förslag till nya pansarskepp. Strömbäck och framförallt Landquist var ingalunda helt positiva. Vem ville då att fartygen skulle byggas?

I slutet av maj månad avlämnade statsutskottet sitt utlåtande över den proposition, som innehöll äskandet om ritningsanslaget. Utskottet fann att det för den kommande behandlingen av typfrågan kunde vara av stort värde om man samtidigt med pansarskeppen projekterade en i stort sett enahanda typ, som dock hade högre fart. Detta hade utskottet funnit anledning att föreslå efter vad som förekommit "i det allmänna meningsutbytet" och åsyftade förmodligen bl a de här refererade uttalandena. Därmed hade dock inte utskottet velat göra något uttalande i själva sakfrågan, vilken borde prövas först när riksdagen skulle fatta det definitiva beslutet i typfrågan. I förbifarten avvisade utskottet ett par motioner om att pansarskeppen borde ersättas med ett utvidgat kustartilleri.⁹⁾

Genom utskottets uttalande i fartfrågan, vilket sedermera godkändes av riksdagen, hade pansarskeppet förbättrats på en mycket väsentlig punkt. Den låga farten hade ju redan från början kritiserats i pressen och av den sjömilitära sakkunskapen och redan i försvarsstabschefens utlåtande hade fördelarna med en farthöjning påpekats.¹⁰⁾ Det bör redan i detta sammanhang nämnas, att projekteringsarbetet helt och hållet kom att inriktas på den snabbare typen.

I samband med överlämnandet av marinförvaltningens underdåniga hemställan att det av riksdagen anvisade beloppet till ritningar skulle ställas till förfogande tog amiral de Champs tillfället i akt att häftigt protestera mot ersättningsfrågans handläggning under de senaste månaderna. Chefen för marinen, som enligt gällande instruktion skulle vara ansvarig för marinens

krigsduglighet och tjänstbarhet i övrigt, hade inte blivit tillfrågad medan försvarsstabschefens utredning pågick och ej heller under propositionsarbetet. Om de föreslagna åtgärderna vidtogs skulle flottans slagkraft hämmas ända intill 1960-talet. Amiralen anmärkte särskilt på den låga farten, som var alldeles otillräcklig då det gällde att hävda flottan i tider av kraftig internationell utveckling. De Champs krävde, att farthöjningskravet beaktades då direktiven för ritningsarbetet hos marinförvaltningen skulle uppgöras.¹²⁾

Ytterligare missnöje med lösningen av typfrågan kan inregistreras inom de marina leden. Enligt ett rykte, som Croneborg redovisar i sin dagbok, skulle några sjöofficerare i mellangraderna på eget initiativ vid denna tid ha börjat projektera ett pansarskepp på 12.000 ton och med 29 knops fart.¹³⁾ Även här torde det ha varit frågan om att "förbättra" försvarsstabschefens förslag med ungefär samma utgångspunkter som de Champs och även Landquist gjort sig till talesmän för. Detta projekt ger en tydlig föreställning om vilken storleksordning det blev frågan om då man någorlunda ville följa med i den internationella utvecklingen. Det ligger kanske närmast till hands att jämföra med de tyska "fickslagskeppen", Deutschland m fl.

Den 26 juli anhöll marinförvaltningen under ledning av de Champs hos regeringen om direktiv då det gällde kostnadsramen för pansarskeppen. För en kostnad av 35 milj kr per fartyg skulle farten kunna höjas från 20 till 22,5 knop, d v s praktiskt taget samma fart som för Sverigeskeppen. Detta var naturligtvis ett mycket angeläget önskemål. De rådande förhållandena i Östersjön krävde emellertid ovillkorligen, att farten inte understeg 25 knop, vilket skulle medföra en kostnadsökning av endast 2,7 milj kr per fartyg, förklarade marinförvaltningen.¹⁴⁾ Redan den 5 augusti beslöt emellertid Kungl Maj:t att kostnaderna icke fick överskrida 35 milj kr per fartyg.¹⁵⁾ Regeringen hade alltså tagit fasta på den minst kostnadskrävande lösningen.

Den 6 september hölls ett sammanträde på toppnivå hos chefen för marinen. Närvarande var de Champs, Åkermark, Lindström, Tamm och Bjurner m fl.¹⁶⁾ Den sistnämnde skulle hösten 1938 komma att efterträda Åkermark som chef för marinförvaltningen. Vid sammanträdet fastslogs pansarskeppets bestyckning m m som utgångspunkt för ritningsarbetet. Vid justeringen av protokollet uttalade de Champs ånyo, att han ingalunda ansåg fartygstypen godtagbar med tanke på de stora krav, som man numera måste ställa på vårt sjöförsvars slagkraft. Han konstaterade emellertid, att det inte fanns något att göra eftersom regeringen bundit myndigheternas handlingsfrihet genom att fastslå både storlek och kostnader. Bredvid de Champs' uttalande har Åkermark antecknat följande: "Kommer detta ut så är vår pansarskeppsfråga löst

genom att svårt kustartilleri kommer att ersätta pansarskeppen.”¹⁶⁾ Här stod alltså de båda sjömilitära huvudståndpunkterna i all sin oförenlighet intill varandra.

På grund av sin nära förestående avgång ur aktiv tjänst skulle emellertid Åkermark förlora möjligheterna att fortsättningsvis utöva inflytande på ersättningsfrågorna. För att försäkra sig om att pansarskeppen verkligen blev byggda skrev Åkermark den 30 september ett cirkulärbrev till sina närmaste vänner inom flottan. Han påpekade, att den sakliga kritiken mot det aktuella förslaget i första hand gällde farten. Statsmakterna hade tagit ett visst intryck härav och regeringen hade efter upprepade framställningar av Åkermark efter mycket stor tvekan medgivit, att kostnaderna för fartygen skulle få uppgå till högst 35 milj kr per styck. Detta var emellertid ett absolut sista bud, vilket t o m flera inom regeringen om ringaste orsak därtill gavs sannolikt ville komma ifrån enligt vad Åkermark erfarit av statsministern. I så fall skulle naturligtvis kustartilleriet utökas i stället.

I den händelse den sjömilitära sakkunskapen skulle initiera en förnyad offentlig diskussion om pansarskeppens prestanda skulle därmed statsmakterna — fortsatte Åkermark — få ett av många politiker efterlängtat tillfälle att ånyo uppskjuta ett beslut. Eftersom den segslitna ersättningsfrågan för tillfället var närmare sin lösning än den varit på 10-tals år och då ett så gynnsamt tillfälle sannolikt inte skulle återkomma var det av största vikt, att alla för sjövapnets framtid verkligt intresserade undvek att ifrågasätta pansarskeppens ändamålsenlighet. Fartyget var nämligen för avsett ändamål det bästa möjliga, som inom aktuell storleks- och kostnadsram kunde anskaffas, försäkrade Åkermark till sist.¹⁷⁾

Tyvärr finns det inte några fullständiga uppgifter om vilka som fått del av Åkermarks skrivelse. Av större betydelse torde emellertid ha varit, att den nye chefen för marinförvaltningen Bjurner ingalunda kunde rekommendera pansarskeppstypen ifråga. Av hans tidigare uttalanden framgår i stället att han i hög grad sympatiserade med de Champs.¹⁸⁾

Ett annat för försvaret i dess helhet mycket viktigt personskifte ägde rum den 9 december, då försvarsministern statsrådet Nilsson avled och efterträddes av dittillsvarande handelsministern Per Edvin Sköld.¹⁹⁾ Ur flottans synvinkel innebar detta att Nilssons i ersättningsfrågan helt negativa ståndpunkt bortföll och att en ny departementschef tillträdde, som med stor energi skulle pröva frågan om nya artillerifartyg.

I den föregående framställningen har visats, att de nya pansarskeppen redan från början var avsedda att användas vid försvaret av Stockholms och

Upplands skärgårdar jämte kringliggande farvatten, särskilt Ålandshav.²⁰⁾ Även från andra synpunkter hade de vid denna tid pågående svensk-finska överläggningarna om försvaret av Ålandsregionen ett mycket stort sjömilitärt intresse.

För att diskutera det aktuella läget samlades därför den 12 december ett antal yngre sjöofficerare till en informell överläggning. Kapten Ramel höll ett inledande anförande varvid han erinrade om, att både den svenska regeringen och den svenska pressen ganska enstämmigt betonat nödvändigheten av ett förstärkt sjöförsvar i Ålandsregionen. De avsedda kustpositionerna var närmast ett stöd och i vissa fall endast ett relativt sådant för sjöstridskrafternas uppträdande till ögruppens försvar. Ramel hävdade för sin del, att det direkta skyddet av Ålandsöarna borde betecknas som ett gemensamt svenskt-åländskt-finskt problem medan däremot kontrollen av Ålandshav måste betraktas som en rent svensk angelägenhet. Det var alltså uppenbart, att den senaste tidens svenska utrikespolitik innebar vidgade uppgifter för vårt försvar till sjöss. Föredragshållaren slutade med att kräva omedelbara åtgärder, men tyvärr framgår det inte av hans formuleringar vad han exakt syftade på.

Under den efterföljande diskussionen kom Strömbäck efterhand in på ersättningsfrågan varvid han klandrade marinmyndigheternas handläggning av detta ärende. När propositionen inom kort skulle skrivas var nämligen ritningarna till skeppen inte klara. Strömbäck krävde i fräna ordalag, att huvudritningarna omedelbart skulle framläggas. Eljest kunde man riskera, att regeringen vägrade att godtaga fartygen, varnade han.

Vid den fortsatta överläggningen framkom att det var lämpligast för Sveriges del om utfästelserna att besätta vissa delar av Ålandsområdet i krig enligt Stockholmsplanen kunde tagas tillbaka. Enligt konventionen hade Finland rätt att utföra vissa förberedande skyddsåtgärder redan i fred. I övrigt var det bäst att förlita sig till ett förstärkt sjöförsvar.²¹⁾ Denna inställning till Stockholmsplanen kan f ö kanske förklara den påfallande passivitet, som den sjömilitära sakkunskapen visade under den tid överläggningarna om planen pågick.

Vid slutet av året hade arbetet på ritningarna till de nya fartygen fortskridit så långt, att huvuddimensionerna och de huvudsakliga arrangemangen kunnat bestämmas, förklarade marinöverdirektören i en PM den 19 december. Mycket projekteringsarbete återstod emellertid, bl a modellförsök, som måste göras i utlandet. Vidare var det nödvändigt att utföra ganska omfattande kostnadsreduktioner för att någorlunda hålla priset inom ramen för det anbefallda beloppet, 35 milj kr.²²⁾

I statsverkspropositionen 1939 upptogs marinförvaltningens anhållan om ett anslag på 13,9 milj kr för byggandet av två pansarskepp. Fartygen beräknades numera kosta 37 milj kr per styck.²³⁾ Regeringens beslut hade alltså utfallit till förmån för flottan och det s k kustartillerialternativet underkänts. Departementschefen statsrådet Sköld har sedermera uppgivit, att det avgörande beslutet sannolikt fattats av hans företrädare Janne Nilsson, helt säkert i så fall efter samråd med statsministern.²⁴⁾

Statsministerns personliga engagemang till förmån för pansarskeppen bestyrkes av Åkermarks brev. Däremot har det tyvärr icke kunnat fastställas när propositionen skrevs och vem som förutom statsministern svarade för dess innehåll. Strömbäck har nämligen uppgivit, att propositionen inte var färdig den 12 december. Sköld tillträdde som departementschef ett par dagar dessförrinnan. Det skulle dock kunna tänkas, att ärendet i praktiken var avgjort när Sköld tillträdde. Detta vederlägges dock av formuleringarna i propositionen, där det uttryckligen uppgives, att Sköld tagit ställning till förmån för fartygstypen ifråga.

Det bör kanske också nämnas, att i propositionen upprepades givetvis vad som stått att läsa i försvarsstabschefens utlåtande om fartygens ändamålsenlighet m m. Därutöver medtogs dock några formuleringar från utlåtandet om önskvärdheten av att förbättra den föreslagna fartygstypen.

I pressen väckte anslagsäskandena påfallande liten uppmärksamhet.²⁵⁾ Även i riksdagens remissdebatt berördes saken endast i största korthet. Högerledarna Bagge och Domö uttryckte en viss tillfredsställelse över att frågan om ersättningsbyggnad äntligen tycktes vara på väg att klaras upp,²⁶⁾ medan folkpartiledaren Andersson i Rasjön i förbigående konstaterade, att fartygen fått ett oväntat välvilligt mottagande från alla håll.²⁷⁾ De ledande bondeförbundarna föredrog att inte uttala sig i denna angelägenhet.

Det kan i detta sammanhang nämnas, att det äskade beloppet för påbörjandet av de bägge pansarskeppen sedermera beviljades av riksdagen i vanlig ordning.²⁸⁾ Därmed var dock frågan om flottans framtid ingalunda löst, ty samtidigt som marinmyndigheterna förberedde byggandet av fartygen,²⁹⁾ intensifierades debatten om dessas ändamålsenlighet.

* *

Den 6 mars behandlades ersättningsfrågan ånyo — denna gång vid en intern och informell överläggning mellan ett antal yngre sjöofficerare. Man diskuterade vid detta tillfälle inte så mycket de av regeringen föreslagna pansarskep-

pen, som man i detta läge förmodade verkligen skulle bli byggda, utan fastmer återstoden av ersättningsprogrammet. Av inläggen framgick klart, att man krävde ersättningsprogram och fartyg av helt andra dimensioner än vad regeringen tycktes räkna med. I ett inledningsanförande hävdade kommandörkapten H:son-Ericson, att det gällde att utvidga försvarsstabschefens målsättning, som begränsades av 1936 års uppgifter. Den sjömilitära sakkunskapen borde t ex peka på behovet av förstärkt sjöförsvär på Västkusten och i Öresund. Då de nu aktuella fartygen endast lämpade sig för uppdrag i Ålandshav och Stockholms skärgård, måste ytterligare artillerifartyg tillkomma, som hade betydligt bättre prestanda. För Västkustens behov krävde föredragshållaren pansarkryssare av den typ, som typutredningen hade föreslagit. De aktuella och långsiktiga ersättningskraven borde sammanfattas av chefen för marinen i en plan, som efter mönster från armén endast borde offentliggöras etappvis för att inte genom sina sammanlagda kostnader verka avskräckande på statsmakterna, slutade H:son-Ericson. Vid den fortsatta diskussionen förklarade Strömbäck, Hammargren och af Klint, att det i nuläget kunde vara lämpligt att peka på behovet av handelsskydd då det gällde att utvidga flottans uppgifter. Strömbäck påpekade, att behovet av handelsskydd var särskilt stort på Västkusten. För detta ändamål var förvisso typutredningens pansarkryssare mycket lämpliga. Däremot var tiden — enligt Strömbäcks förmenande — inte mogen för en ny debatt om flottans uppgifter i Östersjön. I så fall kunde nämligen de nya pansarskeppens existensberättigande lätt dragas i tvivelsmål. Strömbäck förklarade vidare, att behovet av handelsskydd runt Skåne i framtiden skulle kunna ställa mycket stora krav på ytterligare artillerifartyg. Kravet på överlägsenhet gentemot de tyska "fickslagskeppen" skulle framtvinga svenska skepp med 6 st 28 cm kanoner och med 32 knops fart. Hammargren varnade emellertid för dylika projekt och förklarade, att de skulle försvåra försvarsstabschefens planläggningsarbete och riskera dennes bistånd. Tekniskt sakkunniga förklarade till sist att fartyg av denna storlek skulle deplacera 16.000 ton och kosta 100 milj kr per styck.³⁰⁾ Det var alltså för svenska förhållanden synnerligen stora och kostnadskrävande fartyg. Därav framgår också i hur ringa grad de i propositionen upptagna fartygen motsvarade den sjömilitära sakkunskapens önskemål.

För att få en uppfattning om ersättningskraven på längre sikt startade den nye chefen för marinen amiral Tamm under våren 1939 en översiktlig utredning, som inte tycks ha haft till uppgift att inkomma med konkreta förslag utan endast vara av informativ karaktär. Utredningsarbetet, som i sin helhet var sekretessbelagt, fördelades på ett tjugutal sjöofficerare och mariningenjör-

rer däribland af Klint, H:son-Ericson, Hagman, Hult och Samuelson. Hagman, som svarade för viss samordnande verksamhet, förklarade, att avsikten var att erhålla en visserligen kort men dock fullständig orientering om de aktuella ersättningsproblemen. Arbetet skulle bedrivas informellt och resultaten kunde redovisas i promemorior. Bland uppdragen kan nämnas, att H:son-Ericson skulle avgiva synpunkter på flottans uppgifter. Hagman skulle granska nuvarande fartygsbyggnadsprogram och dess materiella och ekonomiska konsekvenser. Kapten af Klint skulle avlämna synpunkter på lämplig artillerifartygstyp utöver den typ, som upptagits i propositionen. Hult skulle biträda med kostnadskalkyler över aktuella artillerifartyg.³¹⁾

Det är endast delar av af Klints arbetspapper, som stått till förfogande. Han hävdade, att de i propositionen föreslagna pansarskeppen var lämpliga endast för spärrskydd i Ålandshav samt för skydd mot invasion i Stockholms skärgård samt att de borde avses för dessa uppgifter. För vidgade uppgifter måste därför en väsentligt större och mycket mer kostnadskrävande fartygstyp tillkomma. Den borde — enligt af Klints förmenande — ha ett displacement på omkring 13.000 ton, utrustas med 6 st 25 eller 4 st 28 cm kanoner och förses med ett maskineri, som medgav farter upp till 30 knop. Det var alltså frågan om en pansarkryssare med mycket goda prestanda, vilket även framgår av de uppgifter kalkylen innehöll om pansarskyddet.³²⁾ Man kan alltså förmoda, att fartyg av detta slag var avsedda att kunna uppträda till sjöss utan risk att bli nedkämpade av de tyska fickslagskeppen. Av förslaget till fartygstyp att döma arbetade således chefen för marinen och hans medhjälpare med en plan, som skulle ge flottan helt andra resurser och kraftigt vidgade uppgifter utöver vad försvarsstabschefen räknat med.

Vid denna tid ägde också några informella överläggningar rum mellan statsrådet Sköld, chefen för marinförvaltningen amiral Bjurner och marinöverdirektör Schoerner. Närvarande var också marindirektör Hult. Som underlag för diskussionen hade Hult räknat fram två artillerifartygsprojekt. Det ena mätte 17.500 ton, skulle kunna göra 33 knop och var avsett för 6 st 28 cm kanoner. Detta var ett mycket förnämligt fartyg även jämfört med östersjöstormakternas artillerifartyg. Något liknande hade aldrig heller tidigare diskuterats för den svenska flottans räkning. Det andra projektet hade följande data: 11.500 ton, 26 knop och 6 st 25 cm pjäser.³³⁾

Den sjömilitära sakkunskapens beslut att inför statsrådet framlägga önskemål om så stora fartygstyper torde ha medverkat till att undergräva förtroendet för de pansarskepp, som riksdagen numera beviljat anslag till. I den föregående framställningen har visats, att det våren 1939 fanns inflytelserika

förespråkare för mycket stora artillerifartyg. Till dem hörde helt säkert den nye chefen för marinförvaltningen, som tidigare uttalat sig för mycket stora fartyg, t ex då han kommenterade typutredningens betänkande hösten 1937. Den nyligen avgångne Åkermarks åsikter höll på att bli alltmer inaktuella.

Den 30 juni överlämnade emellertid chefen för marinen amiral Tamm de definitiva ritningarna över pansarskeppen till regeringen. Några dagar senare beslöts, att Götaverken, Eriksbergs varv, Kockums verkstäder, Lindholmens varv samt chefen för örlogsvarvet i Karlskrona skulle inbjudas att lämna anbud på byggandet av två pansarskepp av fastställd typ.³⁴⁾

Sådant var läget i ersättningsfrågan vid andra världskrigets utbrott. I denna situation begärde försvarsstabschefen, att chefen för marinen skulle undersöka möjligheterna att påskynda byggandet av pansarskeppen.³⁵⁾

I anledning av krigsutbrottet sammankallades också en urtima riksdag, som bl a tog upp frågan om flottans framtida sammansättning. I en proposition hänvisade departementschefen till att chefen för marinen ledde utarbetandet av en ny flottplan och att han i avvaktan på denna äskade anslag till 4 jagare samt 10 större och 12 mindre minsvepare. Departementschefen förklarade emellertid, att det var bäst att avvakta den nya flottplanen och dessutom noggrant ta hänsyn till kapaciteten hos aktuella varv och deras underleverantörer samt till försvarsberedskapens krav i andra avseenden innan beslut om några mera betydelsefulla nybyggnader fattades. Tills vidare var departementschefen endast beredd att föreslå 15 milj kr för 4 större och 6 mindre minsvepare.³⁶⁾

I kamrarna inlämnades motioner om att riksdagen borde anvisa medel till alla lätta fartyg, som chefen för marinen upptagit i sin framställning. För att kunna bestrida merkostnaderna — fortsatte motionärerna — borde riksdagen för detta ändamål ianspråktaga de 13,9 milj kr, som 1939 års lagtima riksdag anvisat till de båda pansarskeppen. I motionerna hävdades också, att fördelarna med att snabbt erhålla de lätta fartygen skulle uppväga olägenheterna med att pansarskeppen blev något försenade.³⁷⁾

Första särskilda utskottet förklarade i sitt utlåtande, som daterats den 27 oktober, att det uppenbarligen fanns en viss brist på lätta fartyg i kustflottan. Utskottet förordade därför, att ytterligare två större och sex mindre minsvepare borde byggas utöver vad regeringen föreslagit, dvs sammanlagt 6 större och 12 mindre. Däremot biträdde utskottet förslaget att delvis finansiera fartygsbyggena med anslaget till pansarskeppen. Det var det nyligen utbrutna krigets krav på neutralitetsvakt, som krävde att de lätta fartygen fick företräde, hävdade utskottet till sist.³⁸⁾

I kamrarna framförde en hel rad talare mer eller mindre kritiska synpunkter på pansarskeppen. Däremot var det knappast någon, som var positivt inställd till fartygen. I första kammaren förklarade Knut Petersson, som undertecknat en av de nyss nämnda motionerna, att det var bättre att bygga lätta fartyg, som blev färdiga fortare och därtill behövdes bättre. Det moderna sjökriget skulle nämligen — enligt talaren — komma att domineras av lätta, torpedförande fartyg. Petersson menade alltså, att byggandet av pansarskeppen inte skulle uppskjutas utan fastmer inställas. Detta så mycket mer som fartygstypen — enligt vad han erfarit — var mindre ändamålsenlig.³⁹⁾ Även Erik von Heland underkände pansarskeppen med ungefär samma argument som Petersson.⁴⁰⁾ Georg Andrén, som tillhörde utskottet, var tveksam.⁴¹⁾ Harald Nordenson och Nils Wohlin upprepade tidigare framförd kritik mot fartygen. Den senare fann det beklämmande, att ingenting gjordes för att revidera planerna på ersättningsbyggen. Det var ju nödvändigt — förklarade han — att få fram en typ, som var verkligt ändamålsenlig.⁴²⁾

Regeringens talan fördes främst av statsministern, som hänvisade till den flottplan, som var under utarbetande. Regeringen var visserligen angelägen om att flottan skulle få möjligheter att fullfölja sina uppgifter, men förbehöll sig samtidigt rätten att på ett helt annat sätt än tidigare pröva ersättningsplanernas ändamålsenlighet. Utskottets förslag var början till den flottpolitik, som skulle föras i fortsättningen, förklarade han.⁴³⁾ Statsministern önskade alltså inte göra något särskilt klarläggande uttalande och i varje fall inte uppträda till försvar för de aktuella pansarskeppen. Det vill också synas som om utskottets utlåtande var skrivet i samråd med honom.

Försvarsministern statsrådet Sköld förklarade i andra kammaren, att det var nödvändigt att tillföra svenska flottan nya artillerifartyg samt att den nu aktuella typen helst borde förbättras något. Det var däremot inte lämpligt att snedvrída ersättningsproblemet genom att bygga ett för stort antal lätta fartyg, hävdade Sköld i polemik mot motionärerna.⁴⁴⁾

Även de bägge högerledarna fann frågan komplicerad. Domö sade sig kunna förstå, att man hyste en viss tveksamhet inför själva fartygstypen. Det var dock nödvändigt med artillerifartyg och eftersom det hade varit så många utredningar i typfrågan, skulle det vara ganska olyckligt om riksdagen upphävde det nyligen fattade beslutet eller uppsköt dess förverkligande.⁴⁵⁾ Bagge hänvisade till den pågående utredningen och hoppades att flottan snart skulle få erforderlig förstärkning.⁴⁶⁾

I riksdagen fanns således knappast något intresse för de nya fartygen trots att endast ett par månader förflutit sedan man beviljat ett stort anslag för deras byggande.

Samtidigt förberedde emellertid marinmyndigheterna stapelsättandet av fartygen. Infordrade anbud å pansarplåt visade, att det förmånligaste budet avgivits av AB Bofors. För att detta företag skulle kunna leverera plåt av större tjocklek måste bolaget dock först företaga omfattande nyanskaffningar av maskiner och nya lokaler till ett belopp av omkring 2,7 milj kr. I den händelse beställningen uteblev, borde emellertid Bofors erhålla gottgörelse för gjorda utlägg till ett belopp av högst 2 milj kr. Den 3 november lämnade regeringen marinförvaltningen bemyndigande att på ovannämnda villkor utbetala högst 2 milj kr till AB Bofors.⁴⁷⁾

Den 16 november öppnades infordrade anbud för byggandet av själva fartygen. I skrivelse den 1 december hemställde marinförvaltningen hos regeringen om bemyndigande att beställa det ena pansarskeppet hos örlogsvärvet i Karlskrona och det andra hos Götaverken.⁴⁸⁾ Ett definitivt beslut i ersättningsfrågan var alltså nära förestående. Den 7 december avlämnade emellertid chefen för marinen sitt aviserade förslag till flottplan. I detta påpekades inledningsvis, att en snar omprövning av försvarsfrågan i hela dess vidd var ofrånkomlig. Det ansågs vidare vara självklart, att flottan och för samverkan med densamma avsedda flygstridskrafter måste förstärkas väsentligt. I föreliggande förslag hade emellertid inte någon omprövning av försvarsfrågan i dess helhet föregripits. De i planen upptagna lätta fartygen måste emellertid under alla omständigheter byggas. Det förutsattes också, att de av riksdagen godtagna pansarskeppen verkligen byggdes. Ersättningsfrågan i övrigt löstes bäst genom att en ny flottplan utarbetades. En möjlig lösning av artillerifartygsfrågan skulle därvid vara att bygga "artillerikryssare" med 6 svåra kanoner, gott skydd och cirka 30 knops fart. Dylika fartyg, som beräknades kosta 75 milj kr per styck, kunde i så fall byggas i två exemplar, förklarade chefen för marinen. Kostnaderna skulle då motsvara de andra större fartyg, som försvarsstabschefen räknat med i sitt utlåtande.⁴⁹⁾ Chefen för marinen anslöt sig alltså till de förslag till mycket stora artillerifartyg, som tidigare framlagts under år 1939.

Den 7 december anhöll marinförvaltningen, att ytterligare medel skulle anvisas för byggandet av de av riksdagen godtagna pansarskeppen.⁵⁰⁾

Regeringens svar på denna framställning offentliggjordes i proposition nr 97 till 1940 års lagtima riksdag vari förklarades, att byggandet av de bägge pansarskeppen "tills vidare uppskjutits". Den tidsfrist, som därvid uppkommit, borde utnyttjas till att undersöka möjligheterna att inom rimliga gränser ernå förbättringar beträffande fartygens skydd och artilleribestyrkning samt även fart i förhållande till vad som förutsattes vid beslutet om deras byggan-

de. Av propositionen framgick vidare, att regeringen genom beslut den 1 mars 1940 uppdragit åt marinförvaltningen att i enlighet med de närmare direktiv, som kunde lämnas av chefen för marinen, företaga ytterligare en utredning om lämpliga fartygstyper och uppgöra därav betingade förslag.⁵¹⁾

Detta regeringens beslut kom att innebära, att intresset för de båg pansarskeppen helt upphörde och att marinmyndigheterna i ersättningsfrågan helt och hållet fick börja om från början. I den föregående framställningen har nämligen visats, att den sjömilitära sakkunskapen vid denna tid strävade efter helt andra, väsentligt bättre fartygstyper. Det pågående världskriget medförde också, att ekonomiska hänsyn tillmättes mycket mindre betydelse än förr och av krigshändelserna skulle snart nya erfarenheter erhållas om hur flottans framtid borde gestaltas.

V. Avgörandets år. Överläggningar och beslut 1940

I chefens för marinen flottplan den 7 december 1939 förutsattes ytterligare utredningar om flottans fartygstyper, särskilt om artillerifartygen.¹⁾ Den 19 januari 1940 anhöll marinförvaltningen om anvisningar hur dessa konstruktionsuppgifter skulle lösas.²⁾ Denna framstöt föranledde överläggningar mellan chefen för marinen amiral Tamm och försvarsstabschefen general Thörnell.

Thörnell visade sig nu vara positivt inställd till mycket storstilade planer på ersättningsfrågans lösning. I en strängt förtrolig PM till departementschefen från Tamm och Thörnell gemensamt hette det, att sedan kriget brutit ut fanns det inte längre samma anledning som förut att ta hänsyn till ekonomiska faktorer. Den tänkta fartygstypens grova artilleri borde utökas till sex pjäser mot tidigare fyra och skyddet borde förbättras. Fartyget borde bli längre, vilket eventuellt borde få en gynnsam inverkan på fartegenskaperna, allt jämfört med 1939 års pansarskepp.³⁾

Den 5 februari samlades ett antal yngre sjöofficerare på begäran av chefen för marinen för en informell diskussion om bl a nybyggnadsfrågan. Hur skulle 1939 års pansarskepp förbättras? Mariningenjör Hult framlade ett förslag på 13.000 ton och 6 st 25 cm kanoner och kraftigt vattenlinjepansar.⁴⁾ Överläggningarna fortsatte den 12 februari. De flesta ansåg att detta bestyckningsalternativ var det bästa. Fartygstypen borde vara "snabbare än de starkare och starkare än de snabbare". Skyddet visade sig vara en besvärlig fråga. Krigserfarenheterna hade redan visat hur sårbara större örlogsfartyg kunde vara. Sänkningarna av de engelska örlogsfartygen *Courageous* och *Royal Oak*

åberopades. De närvarande kom också överens om att farten borde vara minst 30 knop. Det gällde till slut att få fram en enhetlig opinion inom sjöofficerskåren. En talare hävdade, att misstron mot 1939 års pansarskepp berodde på att det skulle ha tillkommit genom en "kohandel" och att sakkunskapen aldrig litat på det. Då det ifrågasattes om de eventuella opinionsbildningarna också skulle omfatta politikerna, utropade en ung sjöofficer: "Strunta i politikerna och parlamentarikerna. Låt oss äntligen framlägga ett förslag som vi själva verkligen tro på. Låt ej bönderna bestämma över strategi och teknik". Vederbörande blev dock nedtystad av Strömbäck, som förklarade, att hänsyn måste tagas till "bondeopinionen" samtidigt som sjöofficerarna givetvis måste verka för en ändamålsenlig fartygstyp till rimliga kostnader. Vad opinionsbildningen beträffade, rekommenderade H:son-Ericson, att det nya projektet borde omges med största möjliga sekretess. Det enda som borde offentliggöras var regeringens begäran hos riksdagen att få göra vissa ändringar på 1939 års pansarskepp. Den allmänna meningen sammanfattades till sist i en resolution till chefen för marinen.⁵⁾

En konsekvens av nyorienteringen i ersättningsfrågan var att förberedelserna för tillverkning av pansarplåt hos AB Bofors med underleverantörer till 1939 års pansarskepp avbröts den 20 februari.⁶⁾

Den 29 februari framlade försvarsstabens marinoperationsavdelning under Stig H:son-Ericsons ledning en intern PM angående lämpligheten av att utbyta ett mindre antal tyngre artillerifartyg mot ett större antal lättare. Det visade sig att det grövsta artilleriets överlägsenhet och genombrytningsförmåga gav företräde åt två pansarskepp av nyss föreslagen typ.⁷⁾

Den 6 mars informerade sig chefen för marinen på egen begäran om marinförvaltningens inställning till typfrågan.⁸⁾ Till skillnad från sin företrädare amiral de Champs eftersträvade Tamm uppenbarligen en lösning som stöddes av en bred fackmannaopinion. På sammanträdet begärde Odquist ordet och rekommenderade som så många gånger tidigare 28 cm kanoner. Chefen för marinförvaltningen amiral Bjurner förklarade dock, att eftersom 28 cm pjäserna inte var effektiva mot moderna slagskepp, måste vi inskränka oss till att bekämpa tunga kryssare. För detta var 25 cm kaliber tillräcklig. Sammanträdet avslutades inte med något beslut. Chefen för marinen föredrog att inte uttrycka någon mening.⁸⁾

Den 12 mars lämnade departementschefen statsrådet Sköld vissa direktiv till chefen för marinen om hur arbetet på att förbättra 1939 års pansarskepp skulle bedrivas. Fartygstypen skulle behålla karaktären och förbättringar i skydd, bestyckning och fart skulle eftersträvas. Bestyckning: 6 st 25 cm kanoner.

Dessutom skulle en tung kryssare med samma bestyckning och 32 knops fart projekteras.⁹⁾

I en PM från försvarsstabens marinoperationsavdelning av den 21 mars framfördes ytterligare argument för dessa storstilade sjömilitära planer. Det påpekades, att den sovjetryska basframskjutningen i Balticum i förening med det osäkra europeiska läget i övrigt krävde en generell förstärkning av det svenska försvaret. Erfarenheterna från det pågående kriget visade också, att våra sjöförsvarsproblem måste lösas områdesvis. Förflyttningar mellan olika operationsområden såsom Bottniska viken, Östersjön, Öresund och Västerhavet skulle inte kunna genomföras i krig, varför fartyg måste stationeras i de olika områdena — sammanlagt 6 pansarskepp förutom 2 kryssare och lätta fartyg.¹⁰⁾ Den 10 maj meddelade marinförvaltningen, att det förbättrade pansarskeppet beräknades placeras 13.700 ton för den långsamgående versionen och 15.600 ton för den snabba. Det framgick att skyddet mot flygbomber var ett svårlost problem, vilket helst hade krävt ytterligare displacement.¹¹⁾

I början av augusti yttrade sig kommandör Ekstrand i egenskap av chef för marinstaben om de aktuella ersättningsfrågorna. Projekteringsarbetet avseende pansarskepp kunde för närvarande inte överblickas. Behovet av flera lätta fartyg hade dock ökat. Vårt lands läge hade nämligen i hög grad försämrats genom den sovjetryska basframskjutningen över Balticum. Sovjetunionen hade också byggt ett flertal stora jagare och torpedkryssare. Med anledning härav måste lätta, snabba förband med tillräcklig slagkraft tillföras den svenska flottan. För dessa uppgifter var det inte tillfyllest med endast jagare, förklarade Ekstrand. Det erfordrades dessutom kryssare på 4.000 ton, med 6 st 15 cm kanoner och fartresurser på 34 knop. Det kan också påpekas, att Ekstrand uttryckte sig mycket försiktigt om behovet av en förbättrad version av 1939 års pansarskepp.¹²⁾ Ett nytt synsätt började utvecklas. Hade lätta fartyg blivit viktigare än pansarskepp?

Denna PM låg till grund för ett plenum i marinförvaltningen den 12 augusti. Ordförande var chefen för marinen. Man beslöt vid detta tillfälle att låta projektera kryssare av den typ Ekstrand hade föreslagit. Bestyckningen skulle utgöras av 15 cm pjäser av traditionell typ, uppställda i dubbeltorn.¹³⁾ Den 13 augusti beordrades marinattachén i Rom kapten Hammargren att beställa ritningar till dessa kryssare i Italien. Vidare borde Hammargren om möjligt ordna med att två fartygstyper med grovt artilleri projekterades i Italien. De bägge projekten hade exakt samma bepansring och likadan huvudbestyckning, 6 st 25 cm kanoner. Den stora skillnaden var farten 22,5 respektive 30 knop.¹⁴⁾

Det tycks ändå inte ha varit riktigt avgjort vad som skulle projekteras i Italien, ty den 30 september anhöll mariningenjör Hult om besked huruvida ett eller två artillerifartygsprojekt skulle beställas hos italienarna. Enligt hans eget förmenande borde endast ett ifrågakomma, ett långsamgående, men med 28 cm kanoner. I den händelse två artillerifartyg projekterades, ett långsamgående och ett snabbt, borde båda förses med 25 cm kanoner för att den av chefen för marinen och statsrådet önskade jämförelsen mellan fartygen skulle kunna komma till stånd.¹⁵⁾

Vid ett plenum i marinförvaltningen den 5 oktober under ledning av chefen för marinen behandlades de av Hult väckta problemen. Som grund för överläggningarna upplästes hans brev jämte ett av marindirektör Herlin uppgjort förslag till pansarskepp med 28 cm kanoner samt en inlagga av Odquist till förman för detta val av bestyckning. Herlins fartygsprojekt hade 6 st 28 cm kanoner, gott skydd och 16.000 tons displacement. Farten skulle uppgå till endast 20 knop. Den låga farten skulle dock göra fartyget särskilt utsatt för ubåtsanfall och vattenlinjepansaret ansågs vara svagt. Marinöverdirektören fick trots detta i uppdrag att beställa projektritningar till denna fartygstyp i Italien.¹⁶⁾

Ett betydelsefullt beslut angående projektering av fartyg med grovt artilleri hade alltså fattats. Den av Odquist och hans meningsfränder föreslagna bestyckningen hade accepterats. Chefen för marinen kommenterade detta beslut vid ett s k förtroligt samtal med sjöofficerarna i november månad och förklarade att marinmyndigheterna kunde gå med på ett pansarskepp med så låg fart som 20 knop endast under den förutsättningen, att de offensiva uppdragen skulle utföras av kryssare medan artillerifartyg jämte kustartilleriet skulle bilda stommen i det defensiva marina försvaret.¹⁷⁾ Detta var något nytt, något helt annat än mellankrigstidens grundsyn.

Vid ett sammanträde hos de yngre sjöofficerarna den 16 december diskuterades frågan om ersättningsbyggnad av fartyg med grovt artilleri. Här framkom också, att mellankrigstidens strategiska och taktiska uppfattningar undergrävs av erfarenheterna från det pågående kriget. Pansarskeppen ansågs numera mycket sårbara för ubåtsanfall. Av bl a denna anledning skulle artillerifartygen kanske inte kunna användas för offensiva uppdrag i framtiden, förklarade kapten af Ugglas i ett inledande anförande. Meningarna var dock delade. Sålunda förordade Stig H:son-Ericson pansarkryssare med utmärkta prestanda för offensiva uppdrag.¹⁸⁾

Beslutet att låta rita ett långsamgående pansarskepp hade alltså inte givit någon stadga åt den interna diskussionen. Frågan om ersättningsbyggnad av

artillerifartyg föreföll tvärtom mera oviss än någonsin.

Sammanfattningsvis kan alltså sägas att den nye chefen för marinen, amiral Tamm, visserligen hade bemödat sig om att lyssna på opinionen inom flottan. Han försökte dock knappast föra fram någon egen mening. Ett "alltför kraftigt plusskott" skriver Croneborg bekymrat i sin dagbok den 3 juli 1940 om den stora artillerikryssaren som eventuellt skulle projekteras i Italien.¹⁹⁾ Tamm själv tycks inte riktigt ha trott på de storstilade planer, som han samtyckt till. I sitt förtroliga samtal i november framhåller han att helt och hållet kommer naturligtvis inte alla våra nuvarande önskemål om 7 artillerifartyg med svåra kanoner och 8 lätta kryssare att genomföras. "Med svag ledning kan intet åstadkommas", skriver Croneborg den 5 augusti om sin högste chefs hantering av de aktuella ersättningsplanerna.¹⁹⁾

År 1940 var också en mycket händelserik tid ur strategisk synpunkt. Utöver den sovjetryska basframskjutningen över Balticum hade Sveriges sjöstrategiska läge i ännu högre grad försämrats våren 1940 genom den tyska erövringen av Norge. Vårt land kunde nu angripas av arméstridskrafter över den långsträckt landgränsen mot Norge. Tidigare sjömilitära förslag om att tyngdpunkten i vårt försvar borde läggas på flottan, framstod nu som inaktuella. Tyngden i den sjömilitära argumentationen för nya fartyg skulle komma att försvagas.

* *

Den 22 juni 1940 aktualiserades ett annat problem, som skulle få den största betydelse för den slutliga lösningen av ersättningsfrågan. Vid krigsutbrottet hade fråga uppstått hur AB Bofors inneliggande lager av krigsmateriel för främmande maktens räkning skulle disponeras. Redan i februari 1940 hade Odquist fått del av en förteckning över Bofors pågående tillverkning av artilleripjäser för utländska beställare. I detta sammanhang intresserar mest beställning nr 59601 på 2 st 15 cm helautomatiska trippeltorn för Hollands räkning. Här stod det "Nödhjälpsarbete" i marginalen på marinförvaltningens exemplar av förteckningen.²⁰⁾ Denna anteckning torde uppfattas så att pjäserna hade ringa intresse för vårt land, men att arbetet kunde fullföljas för att förebygga arbetslöshet.

Initiativet den 22 juni kom från AB Bofors, som begärde besked om marinförvaltningen hade intresse för någon av de holländska beställningarna, bl a den nyss nämnda på 2 st 15 cm trippeltorn. Den holländska beställaren ville annullera kontraktet på grund av att landet invaderats av tyska trupper. Bo-

fors uppgav, att pjäserna med hänsyn till arbetsstadiet utan svårighet skulle kunna anpassas till svensk ammunition. De beräknades bli leveransklara sommaren 1941. På skrivelsen från Bofors har någon antecknat, att tornen bl a kunde användas i kustartilleriet. Chefen för marinförvaltningen har därjämte antecknat att en bestyckningsplan snarast borde göras upp i samråd med berörda myndigheter.²¹⁾ Det bör framhållas, att konstruktionen var en vapen-teknisk sensation. Automatiken möjliggjorde nämligen en för medelsvårt artilleri dittills oanad eldhastighet.

I en PM den 19 augusti från försvarsstabens marinoperationsavdelning behandlades frågan om de för holländsk räkning beställda trippeltornen. De uppgavs inte kunna användas på något i Sverige aktuellt fartygsprojekt och ej heller vara lämpliga för kustartilleriet. Det omnämndes även att de tyska marinmyndigheterna ville övertaga tornen.²²⁾

Den 2 september 1940 fattades det avgörande beslutet i frågan om ersättningsbyggnaden, ett problem, som varit föremål för praktiskt taget oavbrutna utredningar och överväganden under en lång följd av år. Denna dag föredrog chefen för marinförvaltningen i närvaro av marinöverdirektören en promemoria beträffande lätt kryssare för statsrådet Sköld. Som sekreterare fungerade mariningenjör Hult.

Bjurner föreslog mindre kryssare med 15 cm kanoner av konventionell typ. De holländska trippeltornen ansåg han inte vara lämpliga för detta ändamål.

Departementschefen statsrådet Sköld förklarade emellertid, att han inte hade något intresse för dessa kryssare. Det för honom avgörande var att trippeltornen fanns inom landet, att de beslagtogs av regeringen och således måste betalas av staten. Ett lämpligt fartyg skulle alltså konstrueras för tornen. Hult bedömde att fartyget utformat som kryssare borde bli närbesläktat med den holländska kryssaren Kijkduin. Han skissade följande data för projektet: Displacement 7.500 ton, bestyckning 6 st 15 cm kanoner i två helautomatiska trippeltorn, mycket gott luftvärn, torpedbestyckning och 33 knops fart.²³⁾ Denna överslagsberäkning av Hult kan betraktas som ursprunget till de bäge kryssarna Tre Kronor och Göta Lejon.

Marinmyndigheterna beslöt senare, att fartygen skulle projekteras i Italien. 1940 års urtima riksdag beslöt att låta bygga två kryssare av detta slag.

VI. De sista försöken. Utredningar och överläggningar 1941—1944

I början av år 1941 pågick projekteringsarbeten avseende kryssarna och det långsamgående pansarskeppet vid italienska varv. I mitten av maj månad var den senare projekteringen avslutad och mariningenjör Hult mottog ritningar-

na. Av handlingarna framgår, att fartyget skulle bestyckas med 6 st 28 cm kanoner i tre torn. Deplacementet hade beräknats till 15.600 ton standard och farten till 20—22 knop. Bepansringen var kraftig och undervattensskyddet synnerligen gott. Det redovisade projekteringsarbetet omfattade ett flertal olika ritningar, hållfasthetsberäkningar, stabilitetsberäkningar samt släpförsök.¹⁾ En del andra större fartygstyper förekom också i de interna överläggningarna.²⁾

Vid denna tid pågick också förhandlingar om avvägningen mellan försvarsgrenarna inom 1941 års försvarsutredning. Det föreföll nu som om endast en mycket liten del av försvarsbudgeten skulle avses för samtliga marina ändamål.³⁾ Något utrymme för 1939 års flottplan och dess storstilade projekt fanns inte. Det var inte ens givet att de av 1940 års riksdag beslutade kryssarbyggena skulle kunna genomföras.³⁾ Under tiden fortskred emellertid arbetet att konstruera fartygen. Den 6 oktober anmälde mariningenjör Hult att anbefallt ritnings- och konstruktionsarbete var slutfört.⁴⁾ I ett föredrag på Sjöofficerssällskapet den 2 december redogjorde Hult för vad som dittills hade förevarit. Detta var första gången som en vidare krets inom försvaret fick utförligare upplysningar om de bägge kryssarna. Bland åhörarna befann sig Croneborg, som efteråt konstaterade i sin dagbok, att fartygen syntes vara väl bepansrade och borde bli rejäla fartyg. Croneborg omnämnde också att amiral Lindström efter föredraget hållit ett briljant och skarpt anförande, som formade sig till en vädjan till ÖB att stödja kryssarbyggena, som var föremål för allvarliga angrepp av industrikommissionen.⁵⁾

De aktuella ersättningsproblemen och särskilt oppositionen mot kryssarna behandlades vid en intern sjömilitär sammankomst den 15 december, varvid kapten Berthelsson höll inledningsanförande. Avsikten med sammankomsten var tydligen att stärka lojaliteten i de egna leden till förmån för kryssarbyggena. Sedermera skulle det finnas god tid att dryfta pansarskeppsfrågan, försäkrade Berthelsson.⁶⁾

Redan i januari 1942 avlämnade 1941 års försvarsutredning sitt betänkande. Till skillnad från många andra utredningar var betänkandet så formulerat, att förslagen direkt skulle kunna ingå i en proposition. Det var därför sparsamt med motiveringar och kommentarer. Beträffande flottans ersättningsbyggnad påpekades endast i allmänt hållna ordalag det kraftigt ökade hot mot örlogsfartyg som flyganfall kommit att innebära enligt färskas krigserfarenheter. Detta innebar att nya fartyg måste byggas med kraftigare horisontalskydd och utökat luftvärn, vilket medförde att alla fartygstyper måste göras större och dyrare än förut. Numera borde också flyget tillmätas en betydligt större roll

än tidigare i det marina försvaret, vilket borde byggas upp som ett kombinerat sjö- och flygförsvär.

En lämpligt sammansatt flotta — fortsatte utredningen — skulle bestå av kryssare, jagare, torpedbåtar, ubåtar och flygstridskrafter. Dessa för offensiva ändamål avsedda enheter borde kompletteras med en stödstyrka, som tills vidare skulle bestå av Sverigeskeppen och vissa lätta fartyg. Nya tunga fartyg t ex pansarskepp borde inte ifrågakomma för nybyggnad förrän deras motståndskraft mot flyganfall klarlagts.⁷⁾

Av allt att döma ansåg sig regeringen ändå inte ha kommit till full klarhet i frågan om flottans ersättningsbyggnad. Den 9 oktober 1941 — alltså parallellt med 1941 års försvarsutrednings arbete — tillkallades kommendör Strömbäck för att under departementschefens ledning verkställa en särskild teknisk-taktisk utredning om flottans fartygstyper och deras användning. Denna förelåg färdig en dryg månad efter huvudutredningen. Utöver vad som där framförts, framhöll Strömbäck att våra sjöstridskrafter framförallt borde uppträda under mörker och dålig sikt då flyget knappast kunde sättas in med framgång. Fartygen borde inte operera typvis, utan gruppvis. Därvid borde de torpedbärande lätta fartygen få tillfälle att verka i framskjutna positioner och då få artilleristiskt stöd av kryssare. Den helautomatiska huvudbestyckningen på kryssare av Tre Kronors-typen var mycket lämplig just för mörkerstrider. Fartygen borde dock förses med ytterligare närluftvärn och förbättrat horisontalskydd mot bombanfall. Så snart som möjligt borde frågan om ersättningsbyggnad i stödstyrkan prövas och konstruktionsförslag uppgöras, slutade Strömbäck.⁸⁾

I den föregående framställningen har visats, att myndigheterna vid det faktiska beslutet om kryssarna inte närmare beräknat hur de skulle användas. Försvarsutredningen och Strömbäck fick alltså i efterhand klargöra detta samtidigt som det gällde att dra nytta av krigserfarenheterna. Resultatet blev omvälvande förändringar i mellankrigstidens sjömilitära taktik och strategi. Torpedvapnet och flyget fick ersätta det grova artilleriet som de främsta anfallsvapnen till sjöss. Allt större resurser fick läggas ner på att aktivt och passivt skydda örlogsfartygen mot fientliga flyganfall, vilket innebar att flottans offensiva kraft i motsvarande mån minskade. Därutöver måste numera särskilt jaktflyg ställas till förfogande för att skydda örlogsfartygen.⁹⁾

I sitt remissyttrande över Strömbäcks utredning gav chefen för marinen dock ingalunda upp tanken att bygga nya artillerifartyg till stödstyrkan utan använde formuleringar som tyder på att han åsyftade det i Italien nyligen projekterade artillerifartyget. Även general Thörnell, numera ÖB ville att

ersättningsbyggnad av nya artillerifartyg till stödstyrkan inte skulle uppskjutas alltför länge.¹⁰⁾

För första gången på många år hade alltså den sjömilitära sakkunskapen inte några omedelbara krav på ersättningsbyggnad av artillerifartyg. Det gällde nu bara att bygga kryssare. Meningsskiljaktigheterna om dessa fartyg var däremot desto större. Industrikommissionen krävde i början av 1942 ånyo att kryssarna inte skulle byggas. Samma krav framfördes i pressen av bl a överste Kleen. Konstruktionsarbetet, som leddes av marinförvaltningen, framskred långsamt.

Chefen för marinstaben fick också kännedom om att varvsdirektörerna i Göteborg var föga hågade att bygga kryssarna, vilka ansågs vara oekonomiska och besvärliga byggen. Även vissa äldre sjöofficerare skulle ha uttryckt tvivel om fartygens lämplighet.¹¹⁾ Starka krafter verkade emellertid till förmån för kryssarna, såsom ÖB och statsrådet Sköld. Den senare lär ha hotat att avgå. Croneborg antecknade med anledning härav i sin dagbok: "Skönt med en karl i teten för försvaret!"¹²⁾

Den 11 juni 1942 tillstyrkte respektive utskott kryssarbyggena.¹³⁾ Riksdagen beslutade i enlighet med utskottet.¹⁴⁾ Under plenardebatterna visade det sig att kryssarna var en av de mest kontroversiella punkterna i den omfattande propositionen om försvaret.¹⁵⁾ Trots beslut av riksdagen var emellertid frågan om kryssarna inte avgjord. På grund av förseningar i konstruktionsarbetena kunde fartygen inte börja byggas förrän sommaren 1943 och dessförinnan gjordes uppenbarligen flera försök att riva upp beslutet och därmed på längre sikt hela marinorganisationen, vilket väckte stark oro på sjömilitärt håll.

De bägge kryssarna byggdes dock i stort sett programenligt. Tre Kronor sjösattes den 16 december 1944 och Göta Lejon den 17 november 1945. Fartygen togs i tjänst 1947 och blev fullt färdiga 1951. Omedelbart efter färdigställandet ombyggdes Tre Kronor 1952—53. Systerfartyget moderniserades bl a 1958. Tre Kronor skrotades 1968 medan Göta Lejon såldes till Chile.¹⁶⁾ Fartygen fick inte till närmelsevis samma betydelse för vårt sjöförsvaret som Sverigeskeppen hade.

I 1942 års försvarsbeslut fastställdes emellertid, att frågan om fartygen i den s k stödstyrkan skulle bli föremål för en särskild utredning. Genom konseljbeslut i september 1943 bemyndigades en sådan utredning. Som utredningsman tillkallades den nyss avgångne chefen för marinförvaltningen amiral Bjurner. Kapten Berthelsson skulle stå till förfogande som expert, tillika sjömilitär sekreterare.¹⁷⁾ För Bjurners del kom uppdraget att bli något av en reträttpost sedan han i förtid frånträtt chefskapet i marinförvaltningen. Både

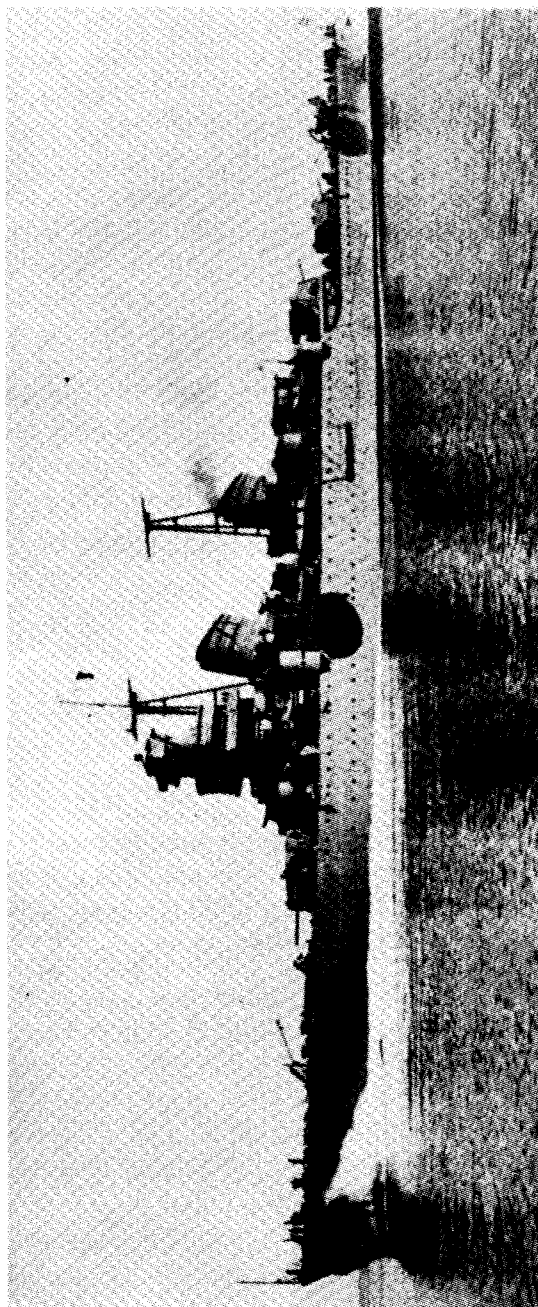


Bild 5

Kryssaren Tre Kronor.

Data: Depl 8.000 ton, fart 33 knop, besättning: 7 st 15 cm autk, 27 st 40 mm lvk, torpeder.

Berthelsson och Hult, som också medverkade, tycks knappast helhjärtat ha engagerat sig för dessa uppgifter. Marinförvaltningen uppgav sig sakna resurser. Anledningen är uppenbar. Tanken på nybyggnader av pansrade artillerifartyg föreföll alltmer orealistisk. På ett tidigt stadium insåg utredningen, att förstklassiga pansrade artillerifartyg på bortåt 17.000 tons displacement inte skulle kunna byggas av politiska skäl. För stödstyrkans räkning undersökte man i stället möjligheten av att genomgripande modernisera Sverigeskeppen, varvid nybeväpning skulle ske och eldkraften ökas.¹⁹⁾ Ytterligare ett försök att komma till klarhet i ersättningsfrågan var ett av Berthelsson i december 1943 distribuerat frågeformulär till ett antal sjöofficerare. Frågeformuläret vittnar om en utpräglad villrådighet i sakfrågan.

I mars 1944 sammanträffade ett antal yngre officerare för överläggning i ämnet "Artillerifartyg eller icke. Vilken typ?"²⁰⁾ Redan frågeställningen vittnar om att frågan om ersättningsbyggnad av artillerifartyg var mera oviss än någonsin. Det som tidigare varit självklart inom flottan var numera ifrågasatt. Inget positivt uppnåddes heller under den följande diskussionen. En rad olika bestyckningsalternativ framlades. Till slut förklarade emellertid Stig H:son-Ericson, att det inte var möjligt att lägga ner enorma summor för att bygga ett eller två större fartyg innan krigserfarenheterna kunde överblickas.²⁰⁾

Mot denna bakgrund är det förklarligt, att 1943 års utredning inte framförde något förslag om ersättningsbyggnad av pansrade artillerifartyg, utan pläderade för ombyggnad av Sverigeskeppen och nybyggnad av torpedkryssare på 4.000 ton förutom lätta fartyg.²¹⁾

Därmed var frågan om ersättningsbyggnad av pansrade artillerifartyg utagerad. Efter andra världskrigets slut har nämligen kärnvapen och robotar medfört att dylika fartyg inte längre bygges för några örlogsflottor.

VII. Slutord

"Försvaret till sjöss", de sjömilitära planerna på en förstaplansroll för flottan i Sveriges försvar, hade inte kunnat förverkligas. Borde den sjömilitära sakkunskapen ens ha försökt tillgodose flottan i enlighet med riktlinjer, som innebar en åtminstone partiell jämställdhet med stormaktsmariner?

Stig H:son-Ericson har i sina memoarer kommenterat denna frågeställning med följande ord:

"Under alla förflyttningarna till sjöss pågick övningar av olika slag. Stridsövningarna blev små kopior av världskrigets storslag med spaningsstyrkor och allt. Rent ut sagt ett utslag av storhetsdrömmar, som hade föga med verklig-

heten att göra. Dessa övningar, som under många år låg till grund för flottans fartygspolitik och motiveringarna för anslagen, var till mer skada än nytta. Det var roligt att leka, men övertygande var det inte. Det skapade hos kritiker-
na en djupt rotad misstro, som sedermera har varit svår att undanröja. Visser-
ligen var ryska flottan reducerad till en obetydlighet och den tyska existerade
knappast längre. Men våra fartyg var inte tillkomna för att uppträda som de
gjorde på 1920-talet och ett gott stycke in på 1930-talet. Det tog lång tid, innan
de ansvariga lyssnade till de röster, som höjdes för att exempelvis helt gå in
för den svages bästa skydd (före radarns tillkomst), nämligen mörkret. Den
lilla svenska flottans taktiska uppträdande borde långt tidigare ha baserats på
mörkerstrid.”¹⁾

Enigheten inom flottan hade förvisso varit mycket stark, närmast doktri-
när, då det gällde krav på nybyggnad av pansrade artillerifartyg. Något alter-
nativ till detta krav tycks inte ha utvecklats på sjömilitärt håll. Ett av undanta-
gen var det förslag till en lätt flotta bestående av bl a oceanjagare, som lance-
rades inom 1936 års typutredning.²⁾ I övrigt framfördes idén om en lätt flotta
av andra än sjöförsvarets män och då i samband med förslag om mera blyg-
samma roller för flottan.

Då det gällde att förverkliga planera på ”försvaret till sjöss” uppstod en på-
taglig splittring inom sjöofficerskåren, ett förhållande som politikerna obser-
verade och utnyttjade till förhalning av frågan. De olika förslagen till nya far-
tyg grundade sig inte bara på militära och tekniska bedömningar utan också i
varierande grad på inrikespolitiska hänsyn, och det är kanske där som den
sjömilitära splittringen märktes mest. Det är också påtagligt hur sjöförsvarets
män ofta kom till korta gentemot den politiskt inflytelserika kretsen kring Ny
Militär Tidskrift.

Ytterligare en anledning till att de sjömilitära planerna misslyckades var
svårigheterna att inför politikerna motivera mycket höga belopp till ett fåtal
stora fartyg, vilka man sedan skulle ha begränsade möjligheter att bygga om
av hänsyn till utvecklingens krav. Samtidigt försökte man bagatellisera de
höga kostnaderna genom hänvisning till fartygens förmenta långa livslängd.
Arméns förespråkare hade det lättare. Arméförband kunde genomgripande
moderniseras och omgestaltas genom att ny materiel successivt tillfördes. Av
skeppsbyggnadstekniska skäl var det däremot mycket svårt att i högre grad
bygga om ett örlogsfartyg eller i grund förändra dess karaktär. De försök,
som ändå gjordes, blev sällan lyckade.³⁾

KÄLLFÖRTECKNING

Otryckt källmaterial

Riksarkivet

1930 års försvarskommissions arkiv

Harald Åkermarks samling

Krigsarkivet

Chefens för marinen arkiv (CM)

Försvarsstabens arkiv (Fst)

Marinförvaltningens arkiv (MF)

Marinstabens arkiv (MS)

Generalmajor Sven Erik Allstrins arkiv

Kommendör Lave Beck-Friis arkiv

Konteramiral Marc Girons arkiv

Marindirektör Ivar Hults arkiv (Hult). Ingår numera i MF:s arkiv, H 516 A, 7, serie ÖI

Beredskapsverket, försvarsberedskap 1937—1945

Avskrift av kommendör Rutger Croneborgs dagbok (Crg)

Viceamiral Helge Strömbäcks samling (Stb)

Föreningen För Flottans Framåttförande (FFF). Protokoll

Privat

Amiral Stig H:son-Ericsons arkiv (SHE)

Muntliga upplysningar

Kommendörkapten Carl Henrik Falkman*

Konteramiral Marc Giron*

Kommendör Torsten Hagman*

Kommendör Henning Hammargren

Amiral Stig H:son-Ericson*

Marindirektör Ivar Hult

Överste Willy Kleen

Riksdagsman Per Edvin Sköld*

General O G Thörnell

* Granskade och godkända minnesanteckningar hos förf

Tryckt källmaterial

Offentliga utredningar

Försvarsrevisionens betänkande SOU 1923:15 och 16.

Flottkommitténs betänkande SOU 1926:34.

Försvarskommissionens betänkande SOU 1935:42.

Typutredningens betänkande SOU 1937:25.

Utlåtande rörande flottans fartygstyper av chefen för försvarsstaben.
SOU 1938:9.

1941 års försvarsutrednings betänkande SOU 1942:1.

Riksdagstryck

Protokoll med bihang för åren 1927, 1938, 1939, 1940 och 1942.

Tidningar

Nya Dagligt Allehanda (NDA), Stockholms-Tidningen Stockholms Dagblad (StT), Svenska Dagbladet (SvD), Östgöta Correspondenten (ÖC).

Aftonbladet (AB), Dagens Nyheter (DN), Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (GHT), Upsala Nya Tidning (UNT).

Skånska Dagbladet (SkåD), Svenska Landsbygden (SvL).

Ny Tid, Social-Demokraten (SocD).

Marinsidan i Blekinge Läns Tidning (MBLT).

Tidskrifter

Ny Militär Tidskrift (NMT), Svensk Tidskrift (SvT), Tidskrift i Sjöväsendet (TiS), Vår Flotta (Sveriges Flotta).

Broschyrer

E Hägg, Flottan och försvarsfrågan. Stockholm 1922.

W Kleen, Ett genmäle med anledning av broschyren Flottan och försvarsfrågan. Stockholm 1922.

G Sergel, Flygvapnet och Sveriges försvar. Stockholm 1934.

Sakliga uttalanden i försvarsfrågan. Stockholm 1936.

Övrigt tryckt källmaterial

A Cronenberg, Kretsen kring Ny Militär Tidskrift. En studie i militär opinionsbildning 1927—1929. AoH 1975.

H Tingsten, Den svenska socialdemokratiens idéutveckling, del 2. Stockholm 1941.

S H:son-Ericson, Knopar på logglinan. Stockholm 1966.

Svensk uppslagsbok. Malmö 1955.

Svenska män och kvinnor. Stockholm 1942—1956.

Rullor och marinkalendrar.

NOTER

Inledning och avsnitt I a.

- 1) Denna uppsats är en för Forum navale nyredigerad version av förfs av-handlingsmanuskript från 1969.
- 2) SOU 1923:15, s 33 ff.
- 3) SvT feb—mars 1922, s 171 ff.
- 4) E Hägg, Flottan och försvarsfrågan. Stockholm 1922.
- 5) W Kleen, Ett genmäle ... Stockholm 1922. Uppgiften om generalstabschefens inställning lämnad av Kleen till förf. Tryckningen bekostad av en grupp riksdagsmän, likaledes en uppgift av Kleen.
- 6) K G Bildt. SvD 11/11 och 15/11 1922.
- 7) SOU 1923:16, s 103 ff.
- 8) a a. Reservation av Lybeck, s 684 ff.
- 9) Svensk uppslagsbok. Malmö 1955. "Försvarsfrågan", sp 72.
- 10) SOU 1926:34, s V f och 47.
- 11) a a, s 30 ff och 70.
- 12) Prop 145 1927, s 61 f.
- 13) Statsutsk utl 91 1927, s 24 f.
- 14) Inlägg av Johan Nilsson i Malmö, FK nr 28 1927, s 22 f, L Widell, s 27, Arthur Engberg, AK nr 29, s 48 ff.
- 15) Hults arkiv. PM ang utveckling av pansarskeppsförslag 1925—1931.

Avsnitt I b.

- 1) H Tingsten, Den svenska socialdemokratiens idéutveckling, del 2. Stockholm 1941, s 233 f.
- 2) NMT 1927—. Se vidare A Cronenberg, Kretsen kring Ny Militär Tid-skrift. En studie i militär opinionsbildning 1927—1929. AoH 1975.
- 3) Vår Flotta, feb 1929, s 19.
- 4) a a mars 1933, s 33 ff.
- 5) MF skr 19/1 1934. In extenso ref i Vår Flotta, feb 1934, s 20 ff.

- 6) Vår Flotta, feb 1934, s 17 ff. Kpt T Hagman.
- 7) G Sergel, generalstaben. Flygvapnet och Sveriges försvar. 1934.
- 8) 1930 års försvarskommissions arkiv. Prot 208, 209. — Krigsfartygs konstruktion och byggnad. Bil II. Marc Girons arkiv. — Samtal med I Hult 12/9 1963. Se även Program för störtbombfällning för försvarskommissionen 22/9 1934 å Barkarby. Försvarskommissionens arkiv. Bomber fälldes mot attrapper i form av örlogsfartyg.
- 9) SOU 1935:42, s 241 f.
- 10) Den sjömilitära uppfattningen framlägges i aktstycket Bidrag till försvarskommissionens historia. För kamratkretsens information. SHE. Se även Knopar på logglinan, s 112 f.
- 11) En tablå över kommissionens förslag jämte alla reservationer finns i Vår Flotta, sept 1935, s 144.
- 12) Samtal med Marc Giron 11/11 1963.

Avsnitt I c.

- 1) Prot FFF 24/10 och 28/10 1935.
- 2) Hults arkiv. Principdiskussion om sjökrigsmaterielen den 31/10 1935. Pärn: Pansarskeppsprojekt och div utredningar 1925—1940.
- 3) Broschyren Sakliga uttalanden i försvarsfrågan, s 91—93. MF ink handl. Naut avd 229:22/35.
- 4) Svensk uppslagsbok. Malmö 1955. Försvarsfrågan sp 73.
- 5) Gen maj Sven Erik Allstrins arkiv. Vol 7. Orientering 4.
- 6) MBLT 20/6. Kk C H Falkman har 22/6 1964 till förf uppgivit, att kk G Wahlström, Stig H:son-Ericson och Falkman svarat för marinsidan.
- 7) SOU 1937:25, s 7 f. — MBLT förordar 3/10 1936 att parlamentariker till kommer i utredningen. Stig H:son-Ericson artförf enligt uppgift till för 8/2 1965.
- 8) Torsten Hagman och Marc Giron till förf 24/9 1963 resp 11/11 1963.
- 9) SOU 1937:25, s 7 f.

Avsnitt II.

- 1) NMT 1936 och 1937.
- 2) Se den följande texten i detta avsnitt.
- 3) MS heml arkiv. Fartygstypsuutr 1937. Vol 5 Ö II. 17/9 36.
- 4) Ibid. 10/11 1936. CM förfrågan till MF.
- 5) Ibid. CFD till CM 10/11. CM:s svar 24/11. MS koncept avg nr 643.
- 6) TiS 1936, s 613 ff.

- 7) SvT 1936, s 687 ff.
- 8) Gen maj Sven Erik Allstrins arkiv. Orientering 5 1936. Biörklunds artikel var känd hos NMT-kretsen redan som manuskript!
- 9) Se not 3. VPM 2/12 1936 av Stig H:son-Ericson.
- 10) Se not 3. 11/12 1936. G Ehrensvärd. — Ac op kk Biörklund 5/12 1936.
- 11) Se not 3. VPM 7/12 1936.
- 12) Prot FFF 21/12 1936.
- 13) MF heml handl. Ing avd 306. 8/1 1937.
- 14) Ibid. 16/2 1937.
- 15) SHE arkiv. Sjömilitära synpunkter i typfrågan. 6/4 i Stockholm och 14/4 1937 i Karlskrona.
- 16) SvD 7/4 1937. NDA 7/4 försiktigt avståndstagande från typutredningen. AB 7/4 klart positiv.
- 17) MS arkiv. Fartygstypsutr 1937. Vol 5 Ö II. VPM 26/5 1937. S H:son-Ericson.
- 18) Ibid. PM 24/8 1937. E Biörklund.
- 19) Ibid. Orientering av vissa officerare ifråga om typutr.
- 20) SOU 1937:25, s 8 ff.
- 21) S H:son-Ericson t förf 13/12 1961.
- 22) DN, GHT, Ny Tid, UNT och AB samtliga 4/9 1937 och SocD 3, 5/9. AB helt positiv.
- 23) SOU 1938:9, s 4 ff.
- 24) Prop 1, 1938 års riksdag, s 118 ff.
- 25) Se vidare S H:son-Ericson, Knopar på logglinan, s 120 ff.

Avsnitt III.

- 1) SOU 1938:9, s 5 och 6.
- 2) Samtal med O G Thörnell 1/12 1965 och 27/4 1966.
- 3) Prot FFF 2/3 1938. Uppllysning av Strömbäck.
- 4) MF heml handl. Ing avd. Avg 306. Kvitto 4/3 1938 av G Ehrensvärd.
- 5) Stig H:son-Ericson till förf 8/2 1965.
- 6) SOU 1938:9, s 6.
- 7) Svenska arméns rulla 1937—1938, s 47.
- 9) H Hammargren till förf 16/1 1967.
- 10) Ch Fst till MF 15/10 1937. H 278.
- 11) Se not 5.
- 12) Se not 3.
- 13) Se sid 19.

- 14) Se not 10.
- 15) Se not 2.
- 16) Se not 10.
- 17) SOU 1938:9. Hemliga bilagan. Cit efter MF:s ex. Ing avd Ank 306 1938.
- 18) Se not 17. Ref Fst skr 17/11 1937.
- 19) Se not 17.
- 20) Se sid 15 f.
- 21) Se not 17. Bilaga. MF 11/12 1937. Särskilt yttrande.
- 22) Se sid 14.
- 23) Prot FFF 2/3 1938.
- 24) Crg dagbok 21/12 1937.
- 25) CM till regeringen 27/6 1938 nr 424.
- 26) I Stb arkiv finns en version av utlåtande utan KA-alt.
- 27) Se not 26.
- 28) DN. Prot FFF 2/3 1938.
- 29) Se not 3 och 2.
- 30) Se not 2.
- 31) Se not 2.
- 32) Se not 3.
- 33) Prot FFF 2/3 1938. Uppgift om Ehrensvärd lämnad av Strömbäck.
- 34) SOU 1938:9, s 5 ff.
- 35) Se sid 15 f.
- 36) SOU 1398:9, s 11 ff och 67.
- 37) SOU 1938:9, sid 48, 35 ff och 25 ff.
- 38) Ibid., s 49 ff — se not 17.
- 41) Se sid 13 f.
- 42) Se not 23. S H:son-Ericson, Knopar på logglinan, s 124.
- 43) SHE arkiv. Den svenska flottans nydaning. 28/10 1937.
- 44) Se sid 17 f.
- 45) TiS nr 11 1937, s 721 ff.
- 46) Riksd prot 1938, AK nr 4, s 7 f.
- 48) Riksd prot 1938, AK nr 4, s 23 f.
- 49) DN 4/3, UNT, SvD, StT och NT 3/3, GHT 4/3 och SvL 8/3.
- 50) T ex StT, AB och SvD 3/3.
- 51) T ex StT, AB och SvD 3/3.
- 52) NDA, SocD, ÖC 3/3, SkåD 4/3.
- 53) Vår Flotta, april 1938.
- 54) TiS, nr 4 1938, s 233 ff.

Avsnitt IV.

- 1) Svensk uppslagsbok. 32. s 857.
- 2) Riksd prot AK 16/3 1938, nr 20, s 35.
- 3) Prop 307, 29/4 1938, s 9 ff.
- 4) Stb arkiv. Föredrag 11/3 1938.
- 5) MS arkiv. Fartygstypsutr. Vol 3. Ö II. Utr 2. Kk Landquist.
- 6) Vår Flotta, juni 1938, s 91.
- 8) Se not 6.
- 9) Statsutsk utl 206 1938, s 91 ff.
- 11) Se sid 33 f.
- 12) MS koncept 1938 nr 424, dat 28/6.
- 13) Crg dagbok 19/7 1938.
- 14) MF till reg 26/7 1938. Ing avd. Avg 18.
- 15) Reg till MF 5/8 1938. Ing avd. Ank 18.
- 16) Prot hos CM 6/9 1938. MF. Ing avd. Avg 18.
- 17) Brev fr H Åkermark. Kmd Lave Beck-Friis arkiv. Koncept Marc Girons arkiv. — H Å hade träffat försvarsministern 23/5 och statsministern 25/5 i pansarskeppsfrågan enligt dagboksant. H Å:s saml (RA).
- 18) Se sid 17 och 31 f.
- 19) Uppslagsverket Svenska män och kvinnor. 5. Stockholm 1949, s 445 samt a a 7, 1954 s 98. (Nilsson och Sköld).
- 20) Se sid 24.
- 21) Prot FFF 12/12 1938.
- 22) MF heml arkiv. Ing avd. Avg nr 18. Dat 19/12 1938. MÖD Y Schoerner.
- 23) Prop 1 1939, 4 huvudtit, sid 175 ff.
- 24) Riksdagsman P E Sköld till förf 4/3 1964.
- 25) NDA 12/1, SvD 13/1 och AB 11/1.
- 26) Riksd prot, lagtima 1939, FK nr 4, s 8 och 94 (Domö) och AK nr 4 s 6 (Bagge).
- 27) a a AK nr 4, s 9 (Andersson).
- 28) a a FK nr 32, s 47 och AK nr 32, s 23.
- 29) Ex: 25/2 CM:s beslut om fartygens sekundärbestyckning, 10/3 var huvudritningarna, bepansringen m m klara, 19/5 överläggning om svetsning av pansarplåt. Det var vid denna tid känt i fackkretsar att svetsningen av de tyska Deutschlandskeppen var helt misslyckad. Fartygen klarade inte storm eller andra påfrestningar utan läckage i svetsfogarna.
- 30) Prot FFF 6/3 1939.
- 31) MS arkiv. Fartygstypsutr 1939. Vol 3 Ö II. Allm och PM. Kk Hagman.

- 32) Ibid. Utredning 1. Kapten af Klint.
- 33) Slagkryssartyper 1939 föranledda av CFD statsr Sköld. Pansarskeppsprojekt och div utr 1925—40. Hult. — Samtal med Hult 12/9 1963: Den sjömil sakkunskapen hade av CFD anmodats att framlägga några projekt, som ansågs uppfylla alla krav. Sköld 4/3 1964: Studerade projekten endast i förbigående.
- 34) MF till reg 30/6 1939. Prot MF 4/7 1939. MF Heml arkiv. Ing avd. Avg 18.
- 35) Ch Fst till CM 14/9 1939. Cit ur beredskapsverket, försvarsberedskap 1937—45, Fst/kr. Huvudredogörelse I, Bil J 6.
- 36) Prop 40, 29/9. Urtima riksd 1939, s 3 ff.
- 37) Motioner FK nr 7 och AK nr 10. Urtima riksd 1939.
- 38) Första särsk utsk utl 33, 27/10. Urtima riksd 1939.
- 39) Riksd prot urtima 1939, FK nr 15, s 8 ff.
- 40) Ibid. s 15 ff.
- 41) Ibid. s 17 ff.
- 42) Ibid. s 21 resp 26 f.
- 43) Ibid. AK 14, sid 15 f.
- 44) Ibid. FK 15, sid 12 f.
- 45) Ibid. s 23 f.
- 46) Ibid. AK 14, sid 12 f.
- 47) Reg till MF ang avtal med Bofors 3/11 1939. MF Ing avd. Ank 18.
- 48) MF till reg 1/12 1939. Ing avd. Avg 18.
- 49) CM förslag till flottplan 7/12 1939. MF Ing avd Ank 306.
- 50) MF till reg 7/12 1939. MF heml arkiv. Ing avd. Ank 306.
- 51) Prop 97 vid lagtima riksd 1940.

Avsnitt V.

- 1) MF heml arkiv. Ing avd. Ank 306.
- 2) Ibid.
- 3) MS heml arkiv. Op avd. Ank handl. Dnr H 350. 5/2 1940.
- 4) Prot FFF 5/2 1940.
- 5) a a 12/2. För bestyckningsalt 6 × 25 uttalade sig Håkanson, Blidberg, Clason, Öberg och H:son-Ericson. Beslut om farten 30 knop var enhälligt. Citerat yttrande av Clason.
- 6) MF heml arkiv. Ing avd. Ank 18.
- 7) Fst heml arkiv. Marinoperationsavd. 1940. H 48. SHE chef enligt rulla.

- 8) MF heml arkiv. Ing avd. Avg 18.
- 9) MS heml arkiv. Op avd. Ank handl. Dnr H 671. Alt: 8 el 9 st 21 cm k på bägge proj.
- 10) Fst Marinoperationsavd. Arbetspapper. Pärmen. "Op bedömanden".
- 11) MF heml arkiv. Ing avd. Avg 18. Även proj med 21 och 28 cm k omnämndes.
- 12) MF heml arkiv. Art avd. H 355/40. Som bilaga till ett prot i MF 7/8 har fogats en avskrift av CMS PM, gillad av CM. Ekstrand chef för marininstaben.
- 13) MF heml arkiv. Ing avd. Avg 700.
- 14) Hults arkiv. Ank handl 1940—41, del 1.
- 15) Ibid.
- 16) Ibid.
- 17) CM heml arkiv F I. Handbrevsserie a) Huvudserie 1936—1940.
- 18) FFF 16/12 1940.
- 19) Crg dagbok. 3/7 och 5/8 1940. CM:s samtal se not 17.
- 20) MF heml arkiv. Art avd. H:72:15/40 med bilaga 1/2 1940.
- 21) Ibid.
- 22) Fst heml arkiv. Marinoperationsavd. 1940. H 157.
- 23) Hults arkiv. Pärmen "Ank handl 1940—41, del I".

1940 och 1941 års händelser har utförligare behandlats i förfs bidrag till H Hammargren, Vapenköp i krig. Svenska krigsmaterielinköp i Italien. Stockholm 1980, s 86 ff.

Avsnitt VI.

- 1) Hults arkiv. Pärmen "Avg handl 1940—41". 18/5 1941 till MF.
- 2) MF heml arkiv. Art avd H-44:2. Ink 10/5 1941.
- 3) Crg dagbok 11/6, 4/7 och 2/12 1941.
- 4) Se not 1.
- 5) Crg dagbok 2/12 1941.
- 6) Prot FFF 15/12 1941. Crg dagbok 15/12 1941.
- 7) Ref i prop 210 1942 års riksdag, s 13 f.
- 8) a a s 462 ff.
- 9) a a s 463.
- 10) a a s 467 ff.
- 11) Crg dagbok 23/1, 27/1, 31/1 och 21/2 1942.
- 12) Ibid. 7/4 och 2/5 1942.

- 13) Tredje särsk utsk nr 2. 1942 års riksdag, s 14 f.
- 14) Riksd prot 1942 års riksdag, FK nr 24, s 105 ff, AK nr 24, s 127 f.
- 15) a a FK nr 24, s 9 ff, AK nr 24, s 28 ff.
- 17) MF. Skeppsbyggnadsavd. Dossier 306/774. CFD 24/9 1943.
- 18) Marinkalender 1955. Uppgift av Curt S Ohlsson 23/5 1984.
- 19) Hults arkiv. Handl ang 1943 års utredning.
- 20) FFF 13/3 1944.
- 21) 1943 års utredn 21/8 1944 och 8/8 1945 till regeringen. — S H:son-Ericson, Knopar på logglinan, s 183.

Avsnitt VII.

- 1) S H:son-Ericson, Knopar på logglinan, s 79 f.
- 2) Se sid 18 f.
- 3) Ivar Hult, Sänkningen av Royal Oak och Courageous, Vår Flotta 1939, s 209 f.

*En svensk industrispion i industrialismens vagga.
Kring Bengt Ferrners skildring av segeldukstillverkning
i England 1760.*

Av arkivarie Lars Ericson

Uttrycket den industriella revolutionen, brukar i allmänhet användas för att beteckna de stora ekonomiska och tekniska förändringar som inträffade i England under 1700-talets senare del och förra delen av 1800-talet, för att sedan under 1800-talet sprida sig till andra länder i Europa och till Nordamerika. Dessa förändringar kom till synes allra först i den engelska textilindustrin på 1700-talet, vilken snabbt började expandera och på 1780-talet slutgiltigt distanserade den tidigare relativt produktiva franska textilindustrin.¹

Mitten av 1700-talet är inte bara intressant därför att den industriella revolutionen började komma igång då, utan även ur marinhistorisk synvinkel. Just vid denna tid började den engelska flottan, både handels- och örlogsflottan, att bli alltmer försedd med inhemska varor för sin utrustning, efter att länge ha varit mycket importberoende. Inte minst gällde detta den synnerligen betydelsefulla försörjningen av segelduk.

Självfallet hängde dessa båda företeelser ihop. Utvecklingen av den engelska textilindustrin under industrialismens första tid, var en viktig förklaring till ökad inhemsk segeltillverkning i England. En tillverkning som snart fick betydande kapacitet. På det sättet är den expanderande engelska segeltillverkningen i mitten av 1700-talet ett bra exempel på Englands begynnande industriella försprång framför resten av Europa, liksom på landets ökade maritima styrka. En styrka som förvisso inte bara byggde på ett stort antal kanonportar eller skickliga besättningar, utan också till mycket stor del på en effektiv produktion och ersättning av kvalitativt fullgod materiel för fartygen.

Denna lilla, men betydelsefulla och signifikativa, del av Englands ekonomiska och maritima historia, kom att beskådas på platsen av en svensk besökare, astronomen Bengt Ferrner. I det följande ska Ferrners skildring tas som utgångspunkt för en kortare skildring av den engelska segelindustrins expansion vid denna tid och, som en jämförelse, situationen i Ferrners hemland vid samma tid.

Från mitten av 1500-talet till 1600-talets slut ökade den engelska sjöfarten från en position där holländska och tyska fartyg skötte mycket av landets relativt ringa handel, till att bli en av örikets snabbast växande näringar. Tonnaget ökade nära sjufalt under denna tid. I slutet av 1600-talet sysselsattes 50 000 sjömän i ett land med bara knappt sex miljoner invånare. Efter en lugnare

period på några decennier, satte den snabba utvecklingen igång igen i mitten av 1700-talet, vilket naturligtvis i mångt och mycket reflekterade den kraftigt expanderande engelska ekonomin vid denna tid. I 1700-talets London och andra engelska hamnstäder möter man också en mängd yrken som följde med näringens expansion: matroser, repmakare, ankarsmeder, segelmakare och blockmakare, för att bara nämna några.² Några enstaka skepp förde också själva med sig segelmakare på färderna, även om det i allmänhet var sjömännens uppgift att se till seglen.³

Den tekniska utvecklingen hade även i sig medfört ett ökat behov av segel, när man på 1500-talet övergick från enmastade fartyg till tremastade med ett halvdussin olika segel, vilka sedan modifierades under det följande seklet.⁴ Förändringarna i början av 1500-talet frambringade en rigg bestående av spri-segel, focksegel, fockmärssegel, storsegel, stormärssegel och mesansegl. Denna rigg har ofta ansetts vara dominerande bland vanliga handelsfartyg fram till 1700-talets slut, men i själva verket började den modifieras redan kring år 1600 och efter 1700 stod den knappast att finna. Istället förde många av de större handelsfartygen efter 1600 ett tredje segel, bramseglet, på stormasten. Även stagsegel började komma i bruk mot slutet av 1600-talet och omkring 1750 förde det typiska fartyget två eller tre av dem. Dessa och andra förändringar innebar en stadigt ökad komplexitet i riggen. År 1774 var alla skepp över 300 ton och nästan alla över 200 ton, tremastade.⁵

Under hela denna tid förändrades inte råmaterielen för skeppsbyggnad: trä var huvudprodukten, följt av hampa för rep och grovt linne för segelduk. Östersjöländernas export var hela tiden livsviktig för sjömakterna i väster. Sedan den norska exporten av trävaror började minska på 1660-talet, ökade de baltiska trakternas betydelse ännu mer och efter 1720 steg exporten från Finland och Ryssland kraftigt, något som ytterligare förstärktes sedan de polska skogarna började bli uthuggna efter 1740. För England innebar detta stora fördelar, då man dominerade handeln på Rysslands och Baltikums hampa och trä, samtidigt som britterna ännu i mitten av 1700-talet hade tillgång till skogarna i de Nordamerikanska kolonierna. Här hade man två klara fördelar framför sina kanske främsta konkurrenter på haven, holländarna.⁶

Annars hade den holländska skeppsbyggnadsindustrin utvecklats långt med vinddrivna sågkvarnar och andra arbetsbesparande hjälpmedel redan under 1600-talet, något som ofta imponerade på utländska besökare. Det hindrade dock inte att många personer var sysselsatta i verksamheten. Många av dessa industrier, som knappast existerade före 1600, expanderade sedan oerhört kraftigt. Speciellt gäller detta de många varven och verkstäderna i byarna och

städerna längs floden Zaan nära Amsterdam, det s k Zaanstreek. Där var under högkonjunkturen på 1600- och 1700-talen i runda tal 1 000 personer anställda inom segeltillverkningen, mellan 1 000 och 1 250 i träsågningen på varven och, som en jämförelse, 2 000—2 700 i valfisket. Vid 1700-talets mitt började dock en allt snabbare nedgång att göra sig märkbar i Zaanstreek, som på 1600-talet motsvarade vad Clydeområdet skulle komma att bli i Storbritanien under drottning Victorias tid. Den katastrofala nedgången kring Zaan, kompenserades knappast heller av den relativt sett förbättrade situationen inom Rotterdams skeppsindustri.⁷

Just på segelduksvävningens område hade holländarna av tradition ett gott rykte⁸ och därmed var de den kanske farligaste konkurrenten för den växande engelska segelindustrin på 1700-talet.

Den engelska segelindustrin hade alltså att försörja en kraftigt ökande handels- och örlogsflotta i konkurrens med utländska tillverkare, främst holländare. Till detta kom inte minst de ofta kännbara förluster som drabbade en sjöfartsnation i krigstid. I alla 1700-talets krig brandskattades den brittiska handelsflottan, och självfallet även örlogsflottan, hårt. Under bara en del av det spanska tronföljskriget, åren 1702—1708, erövrade den franska flottan brittiska fartyg med sammanlagt 1 146 segel och 1739—1742 uppbringade spanjorerna inte mindre än 337 större engelska fartyg. Även seklets andra hälft innebar kännbara förluster. Så erövrade de amerikanska revolutionärerna mellan 1776 och februari 1778 733 brittiska fartyg. Fransmännen tog å sin sida under revolutions- och Napoleonkrigens första år, 1793—1800, totalt 4 344 fartyg från engelsmännen, av vilka dock 705 senare återerövrades.⁹

Mot den bakgrunden är det inte förvånande att myndigheterna i England försökte stimulera inhemsk segeltillverkning genom olika förmåner och statliga beställningar på segeltyg. Speciellt när whigpartiet under ledning av sir Robert Walpole dominerade engelsk politik under 1720- och 30-talen, ökade exporten kraftigt genom upphävande av exportavgifter och importtullar på råvaror. Dessutom premierades själva tillverkningen av segeltyg.¹⁰

I synnerhet i landets textilindustridistrikt i Lancashire gav detta resultat. Strax före 1750 sysselsatte en enda av de många segeldukstillverkarna i Warrington i Lancashire hela 5 000 anställda. Man var dock högradigt beroende av beställningar under krigstid och samma företag i Warrington tvingades efter freden i Aachen 1748, som avslutade det österrikiska tronföljdskriget, vilket engagerat många av kontinentens stormakter, avskeda två tredjedelar av de 5 000 anställda.¹¹

På samma sätt stimulerades segelindustrin i Lancashire av det 1756 utbrut-

na europeiska sjuårskriget, samtidigt som den industriella revolutionens ekonomiska och tekniska framsteg hade börjat göra sig märkbara i den engelska textilindustrin. Det var i den situationen som Bengt Ferrner kom till Lancashire i maj 1760.

Bengt Ferrner var, när han 1758 gav sig ut på den resa som skulle vara till 1762, 33 år gammal. Bördig från kyrkoherdebostället i Nyed i Värmland, kom han som 19-åring till Uppsala 1743. Där läste han främst astronomi och matematik och 1751 tillträdde han observatorsbefattningen vid universitetet.¹²

Ferrner blev även professor vid amiralitetskadettskolan i Karlskrona. Denna institution grundades i stormvågorna efter det misslyckade rojalistiska kuppförsoket 1756, i akt och mening att ersätta Adolf Fredriks kadettskola i Stockholm med en annan utbildningsanstalt. Förutom den militära personalen skulle det finnas en civildirektör som skulle vara professor matheseos och astronom. Efter ett inte obetydligt intrigerande kunde Ferrner utnämnas till professuren i november 1756. Då hade han dessförinnan i augusti samma år inträtt i Vetenskapsakademien.¹³

Vid sitt inträde i akademien höll han ett anförande om "Sjö-Magt", där den röda tråden var att visa "huru nästan hvart och et folkslags styrka i Sjön är den rätta Thermometern, hvarefter man bör dömma om dess magt, välde och anseende i allmänhet, samt huru sant det är, som äfven i Themistoclis och Pompeji tid var en afgjord sak, at den, som vil ständigt vara Herre til lands måste nödvändigt begynna med at vara det til sjöss". Detta konstaterande gällde naturligtvis även för England: "Hvad var Ängeland före Drottning Elisabeths tjd, då sjömagten der fick sin styrka?".¹⁴

Det var emellertid inte hans uppgifter i Uppsala och Karlskrona som skulle skaffa Bengt Ferrner sitt rykte i samtid och eftervärld, utan den resa som även för samtiden tedde sig omfattande.

Det var inte något för 1700-talet nytt att man reste utomlands för att studera vid universitet och lärda institutioner, eller helt enkelt för att lära sig av att vistas och färdas i främmande länder, tvärtom hade dessa s k peregrinationsresor medeltida anor. Men det var inte minst under just frihetstiden som de växte i omfattning, samtidigt som resenärerna ofta lade sig vinn om att studera teknologiska och vetenskapliga nyheter, liksom nya konststilar, för att på så sätt få nyttiga kunskaper att föra med sig hem. Flera av dessa kunskapsförstärkande resenärer tog kontakt med vetenskapsmän, författare, konstnärer och andra som kunde ge intressanta upplysningar om tidens nyheter. I samma syfte besöktes många av de kända biblioteken och lärda institutionerna i Europas kulturländer. Inte sällan utvidgades dessa resenärers verksamhet i prak-

tiken till att omfatta rent industrispionage, samtidigt som man med samma frenesi studerade hur barocken började avlösas av mera klassiskt inspirerade konstformer.¹⁵ Inte bara kontinenten, utan också de brittiska öarna ägnades mycket uppmärksamhet av de svenska resenärerna,¹⁶ både civila och militärer. Ja, även den engelska flottan fick besök av svenskar som kom att tjänstgöra där och därmed få värdefulla inblickar i dess förhållanden.¹⁷

På sin femåriga resa besökte Bengt Ferrner Holland, England, Frankrike, Italien och Tyskland och han kom att bli en av de mest noggranna av de svenska resenärerna. Därom vittnar hans omfattande dagbok, som nu föreligger i tryck.¹⁸

Genom att knyta många personliga kontakter, kom Ferrner att träffa astronomer, matematiker, instrumentmakare, franska akademiledamöter, fabrikörer, handelsmän och många andra. Han beskriver i sin dagbok såväl vetenskapliga sevärdheter, i synnerhet astronomiska dylika, som olika slags manufaktururer lika väl som teater, musik, trädgårdskonst och folkliv. Det var inte heller bara den engelska flottan och dess segelförsörjning som fångade hans intresse. Vid ett längre besök i Toulon från mitten av december 1761 till nyåret 1762, beskrevs den stora franska flottstationen mycket ingående. Han förvånade sig över att ingen frågade efter hans pass eller namn när han kom till staden, trots dess militära betydelse. Istället lyckades han få träffa kommandanten på Toulons fästning. Ferrner var inte heller den som försatte ett tillfälle och redan följande dag besteg han bergen norr om staden och satte sig att rita av densamma. Han drog sig inte för att även markera olika militära byggnader och dessutom pricka in hur örlogsfartygen låg i hamnen. Något som onekligen visar på öppenheten hos fransmännen och på Ferrners ambitioner när tillfälle gavs. I det följande vet han berätta både om de franska marinofficerrarnas löner, ankarsmide och repslageri i hamnen, liksom om stadens vapenförråd. Det senare kunde han själv beskåda när han lyckades utverka tillstånd till ett personligt besök i "Les salles d'armes".¹⁹

Det var således en lindrigt uttryckt receptiv man som i maj 1760 besökte den engelska segeldukstillverkningens hjärta i Lancashire. Den 20 maj 1760 "om morgonen lemnade wi Liverpool passerade 10 mil derifrån till Prescott och komme sedermer efter 10 mils resa till Warrington, hvarnäst vi spisade middag och fore e:m till Manchester 20 mil derifrån".²⁰ Det var med andra ord ett ganska högt tempo Ferrner och hans resällskap höll, men trots det hann man se en hel del och han förmådde även smälta mycket av upplevelserna, vilket dagboken ger full vittnesbörd om. Det gäller även för Warrington, där man bara stannade några timmar.

”Warrington var en ansenlig Market town, hvaräst vi först besåge kopparvärket, som hade sin malm från Cornwall Wallis och Derby Shires. Det tillhörde Esq:r Patoun, hvilken icke långt derifrån låtet bygga sig ett ståteligt Palais. Smältugnarne vore alle sådane som vid Shrewshole ut med Bristol neml. väderugnar, hvartill ej behöfdes bälgor. Malmen smältes tre gånger förr än den raffinerades. Till wärkningen war 6 tons i weckan af fin koppar eller raffinerad. Brukshusen och stängslet rundt om gården och beteshagarna war allt af Copperdross eller kopparslagg, som war gutet i tegelstens form men mycket större.”²¹ Nästa punkt på programmet var en av stadens segelduksfabriker:

”Härför ginge wi till segelduk fabriken, hvaraf äro 8 uti Warrington, som är hufvudtillhållet för denna tillwärkning, hvilken allenast för 15 år sedan begyntes i Ängeland. All segelduk togs tillförne från Holländarn, som alltid vet att profitera af andra nationers antingen lättia eller brist på omtäncka. Ängeländarn, som ej behöfver mer än öfvertygele, har likväl på dessa få åren så upmuntradt denna fabrique att han nu kan sälja segelduk till utlänningen. Der betales 5 shilling i Exportations premium för hvar stycke af 40 yards. Hampan togs ut här wid farbriken och spans rundt om på Landsbygden af gubbar och kjäringar, hvilka hvar 14:de dag återlemnade sin spåne. Warpningen, wäfningen och klistringen voro helt simple. Klistret bestod af hvetemjöl och watn. Der woro 8 slags duk, hvaraf den tjockaste war N:o I och den tunnaste N:o 8. De sex förste slagen voro tvåtrådige och de 2 siste entrådige. Det tjockaste såldes 14 pence yarden och afdrogs 1/2 penny i priset på hvar slag så att det tunnaste gall 10 pence. Bredden på duken war 2 fot. När dagerna om året voro länge och allt war i vederbörligt skick ficks stundom in 100 stycken i weckan, 40 yards hvarterda vid denna enda fabriken och således om alle fabriquerne varet lika store inkommo då hvar wecka i Warrington alena 800 st. eller 32 000 yards segelduk. Jag har icke råkad någon fabrique i Ängeland, hvaräst folket och synnerhet factorerne varet så villige eller rättare mohne att berätta och wisa tillwäknings sättet och de tillwärkade warorna som här. Det var utan tvifvel derföre att de viste det denna slags tillwärkning ej war någorstådes en hemlighet samt för att recommendera sitt gods.”²²

Även om han överdriver den tidigare bristsituationen på inhemsk produktion av segel, påvisar ändå Ferner hur den engelska tillverkningen på bara några år expanderat kraftigt. Därtill visserligen understödd av brittiska myndigheter med olika former av stöd, men även, vilket Ferner inte nämner, kraftigt stimulerad av det pågående sjuårskriget. Faktum är att segeldukstillverkningen i Warrington under kriget kom att kraftigt överstiga den tidigare dominerande produktionen av grovt linnetyg och rutigt tyg. Stadens fabriker

kom att stå för hälften av den engelska flottans grövre segeltyg.

Hur en sådan fabrik kunde se ut och vad den bestod av för tillverkningsenheter, ger en försäljningsannons i Williamson's Liverpool Advertiser den 19 januari 1759 begrepp om. Då utbjöds till försäljning "a sailcloth manufacturer's house, with large warehouse adjoining". Dessutom ingick en linberedningsverkstad, "the Factory of Weavers' Shop", i vilken det fanns nitton vävstolar. Denna fabrik kunde hyras för 32 pund om året. Vidare tillkom varpningsverk, trampkvarnar, hampverk och tre chaldrons, dvs behållare om vardera 13,1 hektoliter, samt andra nödvändiga utensilier för att bleka garn i "the Bowk-house".²³

En engelsk besökare, Arthur Young, har skildrat hur arbetsfördelningen i tillverkningsprocessen tog sig ut när han besökt Warrington 1769. Männen spann medan kvinnorna samlade upp tråden. Männen skötte vidare varpning och stärkelsen av tyget, medan såväl män och kvinnor som pojkar skötte vävningen. I den fabrik Young besökte, var 300 vävare anställda och man räknade med två eller tre andra anställda för varje vävare.²⁴

Av textiltillverkningens två huvudmoment, spinningen och vävningen, är det andra, vävningen, det tekniskt sett enklare. Det är också förklaringen till att det var där som de nya tekniska uppfinningarna tidigast började slå igenom. Först i raden av de berömda uppfinningar som inledde mekaniseringens tidsålder i den engelska (och europeiska) industrin, var den flygande skytteln. Denna uppfinning innebar att medan en vävare tidigare kunnat bearbeta garn från fem spinnare, kunde samma arbetare nu bearbeta garn från tio spinnare. Därför försökte man utveckla en multipel spinnrock som kunde spinna mer än en tråd åt gången, med den första framgången i James Hargreaves "spinning Jenny", som utvecklades mellan 1764 och 1767. Nästa steg blev utvecklandet av en vattendriven spinnmaskin, som dessutom pågav att den var en stor, tung och dyr apparat, krävde att man frångick bruket med hemarbete. Den vattendrivna spinnmaskinens uppfinnare, James Arkwright, startade 1771 en fabrik som drevs med vattenkraft och där han hade 600 arbetare, mest barn, anställda. Med den vattendrivna spinnmaskinen markeras början på det fabrikssystem som brukar förbindas med den industriella revolutionen.²⁵

Det arbetssystem som Ferrner skildrar från Warrington är således något av ett gränsfall. Fortfarande spinner arbetarna tråden hemma och lämnar in sitt resultat på fabriken. Ett system som inom bara några få år skulle komma att börja försvinna för gott. Ferrners beräkning, ehuru en grov uppskattning ändå en vägledning, talar om att Warringtons åtta fabriker varje vecka fick in 800 segeldukar om 40 yards längd och två fots bredd. Att Bengt Ferrner hade

anledning att vara imponerad av en sådan produktionskapacitet, även om den i verkligheten, speciellt under vinterhalvåret, var något lägre, är klart om man jämför med vad som vid samma tid producerades i hans hemland.

I Sverige användes främst lärft (den nordiska benämningen på linnetyg) och vadmal till segelproduktionen alltsedan 1500- och 1600-talen.²⁶ En produktion som först på 1600-talet kom igång ordentligt genom kronans initiativ, bl a genom inrättandet av Barnhuset i Stockholm, där barnen fick tillverka segel och andra produkter för flottan.²⁷

Under 1700-talet fortsattes Barnhusets verksamhet, medan många andra av Stockholms, och även andra orters, segelmakare arbetade för ett fåtal kunder och då främst de stora rederiföretagen. Dessa företag var ofta stora handelshus som även hade betydande intressen i varvsnäring med tillhörande behov av segelduksproduktion.²⁸ Detta får ses mot bakgrund av att den sittande hattregimen behärskades av en mycket stark merkantilistisk åskådning och därmed försökte gynna svensk industri, den lilla som fanns i det agrara Sverige. I synnerhet var det textilmanufakturerna som var regeringens speciella skötebarn. Betecknande är att när riksdagsvalen 1764 innebar en seger för mösspartiet, var den enda grupp som höll fast vid hattarna vid deras katastrofala nederlag i Stockholm, just manufakturisterna.²⁹

Hur mycket producerade då denna svenska industri i jämförelse med den i Warrington. En jämförelse kan göras med Barnhuset i Stockholm, vilket ger en aning om vilken storleksordning det var på fabrikerna i Sverige.

Den verksamhet som bedrevs i anslutning till Barnhuset kallades i mars 1735 för den "holländska segelduks fabriquen". Hela utrustningen var importerad från Holland och de två vävarmästarna, som ledde produktionen, hade även de rekryterats där. Även om man fick avsättning för en del av sina produkter hos marinen, var det dock kofferdisjöfarten som kom att betyda mest som avnämare. En ytterligare stimulans till produktionen kom dels genom produktplakatets följder för inhemsk industritillverkning, dels genom 1735 års förbud mot import av utländsk segelduk. Den segelduk som såväl örlogsflottan, som kofferdisjöfarten främst använde sig av, var den holländska sk medelduken. Den i Stockholm producerade duken var till kvalitet jämförbar med denna, åtminstone enligt ett utlåtande av kommerskollegium 1733.

Redan kring 1740 hade verksamheten nått sitt maximum för seklet vid Stockholms Barnhus och enligt det årets fabriksberättelse fanns det 88 segel- och tältduksstolar samt 16 linnevävstolar. Totalt sysselsattes 1 200 personer, varav 1 mästarare med 101 segelduksvävare, 14 spolgossar och 15 spolerskor, samt vid linneväveriet ytterligare 1 mästarare med 15 vävare, 5 spolgossar och 4

spolerskor. De flesta av de 1 200 anställda var dock kvinnliga spinnerskor, en kategori som de följande decennierna minskade i antal. Produktionen hölls dock på en relativt oförändrad nivå. År 1740 producerades 2 471 tält- och segeldukar för att 1760 ha sjunkit till 1 234 stycken dukar. Men 1780 hade produktionen åter stigit till 1 533 segeldukar samt ytterligare 16 284 alnar tältduk, vilket motsvarade i runda tal 300 stycken tältdukar. Närmare sekelskiftet 1800 kom dock ännu en nedgång.³⁰

Detta visar att även Sverige producerade segelduk i en jämfört med 1600-talet kraftigt ökad omfattning, för Barnhusets i Stockholm del ungefär tio gånger större än ett sekel tidigare, precis som i England. Även om det fanns flera fabriker i Sverige, så visar denna jämförelse mellan Stockholm och Warrington, hur överväldigande mycket större arbetsstyrkan var i England. En enda fabrik i Warrington kunde ha 5 000 anställda jämfört med 1 200 på Barnhuset, medan en Lancashirefabrik uppvisade 300 vävare mot tredjedelen så många i Stockholm.

Man bör dock ha klart för sig att hela den svenska manufakturbranschen var en även för svenska förhållanden liten näring, då sannolikt bara i runda tal 20 000 människor fann sin försörjning i manufakturerna. Att jämföra med den drygt en och en kvarts miljon yrkesarbetande som fanns i landet i mitten av 1700-talet. Av dessa 20 000 sysselsattes cirka 60 procent i ylleindustrin, medan 15–16 procent återfanns inom linne- och bomullsindustrin (till vilken segeldukstillverkningen räknades). Totalt stod textilindustrin för ungefär 84 procent av alla svenska industrianställda i mitten av 1700-talet. Precis som i England, arbetade också majoriteten av de anställda, spinnerskorna, i hemmen med sin spånad.³¹ Mot den bakgrunden är det inte förvånande att den årliga engelska segelduksproduktionen ter sig förkrossande i jämförelse med den svenska.

Även om Bengt Ferrner imponerades av vad han såg vid sitt besök i Warrington den där majdagen 1760, kan han knappast ha anat vidden av den utveckling som redan hade tagit fart i England och som han stod mitt uppe i. För såväl den engelska segelduksindustrin, som industrin i sin helhet, skulle snart fabrikssystemet och de tekniska innovationerna föra landet in i en ny era, på gott och ont. I Sverige gjorde industrialismen sina stora landvinningar först från mitten av 1800-talet och de kommande decennierna,³² men då hade redan ångfartygen börjat sin skarpa konkurrens med segelfartygen och därmed även de svenska segeldukstillverkarna som i dubbel bemärkelse kom att räknas till en gång en tid.

Noter

1. För den gigantiska internationella litteraturen hänvisas till Dudley Dillard, Västeuropas och Förenta staternas ekonomiska historia. Lund 1977, spec. s 199—219; David S Landes, The unbound Prometheus. Technological change and industrial development in Western Europe from 1750 to the present. Cambridge 1980. För den industriella revolutionens uppkomst i England, se även T S Ashton, An Economic History of England: The 18th Century. London 1972; Christopher Hill, The Pelican Economic History of Britain. Volume 2, 1530—1780. Reformation to Industrial Revolution. Harmondsworth 1980; Ralph Davis, The Rise of the Atlantic Economies. London 1977, s 311 f.
2. Ralph Davis, The Rise of the English Shipping Industry. In the Seventeenth and Eighteenth Centuries. London 1962; An Introduction to the Sources of European Economic History 1500—1800. Volume 1: Western Europe. Ed. by Charles Wilson and Geoffrey Parker. London 1980, s 116.
3. Davis a.a., s 112 f.
4. Davis a.a., s 44.
5. Davis a.a., s 75—78.
6. Richard W Unger, Dutch Shipbuilding before 1800. Ships and Guilds. Assen/Amsterdam 1978, s 60 f.
7. Unger a.a., s 7; C R Boxer, The Dutch Seaborne Empire 1600—1800. London 1965, s 287.
8. Se t ex Gertrud Grenander-Nyberg, Segelduksvävning på 1600-talet. Studier kring en holländsk vävstol i Statens sjöhistoriska museum med inledande översikt av segel i äldre tider. Statens Sjöhistoriska Museum. Meddelanden IX. Sthlm 1960.
9. Ashton a.a., s 146.
10. Hill a.a., s 220, 247.
11. Alfred P Wadsworth/Julia De Lacy Mann, The Cotton Trade and Industrial Lancashire 1600—1780. Publications of the University of Manchester. Economic History Series, No. VII. Manchester 1931, s 211, 404 not 4.
12. När ej annat sägs, bygger beskrivningen på Sten G Lindberg, Inledning, i Bengt Ferrner, Resa i Europa. En astronom, industrispion och teaterhabitué genom Danmark, Tyskland, Holland, England, Frankrike och Italien 1758—1762. Lychnos-Bibliotek 14. Utg. av Sten G Lindberg. Uppsala 1956 och dens., art. Bengt Ferrner, i Svenskt Biografiskt Lexikon, band 15, Sthlm 1956, s 635—644.
13. Wilhelm Sjöstrand, Grunddragen av den militära undervisningens uppkomst och utvecklingshistoria i Sverige till år 1792. Sthlm 1941, s 346—350; Lindberg ovan a.a. Inledning, s XV—XVII.
14. Bengt Ferrner, Inträdes-Tal om Sjö-Magt, hållit för Kongl. Vetensk. Aca-
demien. Den 28 Augusti 1756. Sthlm 1756, s 4, 24.
15. Om dessa utlandsresor se t ex Sten Lindroth, Svensk lärdomshistoria. Frihetstiden. Sthlm 1978, s 42—48; Alf Åberg, När svenskarna upptäckte världen. Från vikingar till gustavianer. Sthlm 1981, s 163—318.

16. Sven Rydberg, Svenska studieresor till England under frihetstiden. Lychnos-Bibliotek 12. Uppsala 1951.
17. Se t ex Wilhelm Odelberg, Två svenskar under Union Jack. Hans Fredrik Wachtmeisters och Fredrik Henrik von Waldens Journal på fregatten Phoenix från begynnelseskedet av de amerikanska koloniernas uppror. 4 augusti 1775 till den 13 december 1776. Forum navale 3, 1955.
18. Se ovan not 12.
19. Ferrner, Resa i Europa, s 516—528 (16/12 1761—2/1 1762).
20. Ferrner a.a., s 262.
21. Ferrner a.a., s 262 f.
22. Ferrner a.a., s 263.
23. Wadsworth/De Lacy Mann a.a., s 302.
24. Ibid., s 303.
25. Dillard a.a., s 203—205.
26. Agnes Geijer, Ur textilkonstens historia. Lund 1980, s 17; Grenander-Nyberg a.a., s 6; Sven T Kjellberg, Ull och ylle. Bidrag till den svenska yllemannafakturens historia. Lund 1943, s 86.
27. Gustaf Utterström, Fattig och föräldralös i Stockholm på 1600- och 1700-talen. Umeå 1978.
28. Ernst Söderlund, Stockholm hantverkareklass 1720—1772. Sociala och ekonomiska förhållanden. Sthlm 1943, s 234 f; Kurt Samuelsson, De stora köpmanshusen i Stockholm 1730—1815. En studie i den svenska handelskapitalismens historia. Skrifter utg. av Ekonomisk-historiska institutet i Stockholm. Sthlm 1951, t ex s 114. Om varvsindustrin i Stockholm vid denna tid, se Gustaf A Zethelius, Stockholms-varven under 1700-talet, i Sjöhistorisk Årsbok 1955—56, s 57—102. För segeldukstillverkarnas civila och militära avnämare, se D Hj T Börjeson, Stockholms segelsjöfart. Anteckningar om huvudstadens kofferdiflotta och dess män med en översikt av stadens och rikets sjöfartsförhållanden från äldsta tid intill våra dagar. Minnesskrift 1732—1932. Sthlm 1932, s 258—358 och Svenska Flottans historia. II:1—2. Malmö 1945, passim.
29. Sten Carlsson, Sverige under 1760-talet, i Steven Koblik, red., Från Fattigdom till överflöd. En antologi om Sverige från frihetstiden till våra dagar. Sthlm 1973, s 15—32.
30. Utterström a.a., s 121—126.
31. Per Nyström, Stadsindustrins arbetare före 1800-talet. Sthlm 1983, s 141, 143 f.
32. Arthur Montgomery, Industrialismens genombrott i Sverige. En översikt av Sveriges ekonomiska historia under det senaste århundradet. Sthlm 1931.

Georg Hafström

(1882—1984)



*Foto taget i anslutning till
Georg Hafströms 100-årsdag.*

Den 20 mars 1984 avled i en ålder av 101 år Sjöhistoriska samfundets hedersledamot, kommandörkaptenen Georg Hafström. Georg Hafström var en av samfundets stiftare och var långt upp i åren en aktiv ledamot av styrelsen och deltagare i samfundets sammankomster.

Georg Hafström har verkat som sjömilitär samt som sjöhistorisk och personhistorisk forskare. Hans sjöofficersutbildning var den gängse för hans generation. År 1897 seglade han som aspirant på korvetten Freja till Island och Färöarna. Teoretiskt var han då förberedd genom studier vid Östermalms allmänna läroverk och genomgången Förberedande sjökrigsskola. Åren 1897—1905 var Georg Hafström elev vid Kungl Sjökrigsskolan; sistnämnd år avlade han officersexamen och antogs som underlöjtnant. Fram till 1936, då Georg Hafström som kommandörkapten av 2 gr tog avsked från aktiv tjänst, hann han tjänstgöra på de seglande korvetterna Freja och Saga samt briggen Gladan, men också på kanonbåtar och pansarbåtar. På torpedbåtarna 81, 83 och Argo samt kanonbåten Svenskund var han fartygschef, på pansarkryssaren Fylgia sekond. — År 1943 utnämndes Georg Hafström till kommandörkapten av 1 gr i marinen. Han invaldes som ledamot av Kungl Örlogsmannasällskapet 1939.

Under åren 1931—37 tjänstgjorde Georg Hafström på Marinstabens sjöhistoriska avdelning, därav 1936—37 som chef. När avdelningen 1937 inordnades i Försvarsstabens krigshistoriska avdelning, förlade Georg Hafström sin verksamhet dit och kvarblev där till 1945.

Georg Hafströms vetenskapliga författarskap är betydande till såväl kvantitet som kvalitet. I Forum navale nr 30 (1976) har publicerats "Tryckta skrifter utgivna av Georg Hafström. En autobibliografi." Den omfattar 63 nummer. Mest känd av hans skrifter är "En bok om skeppet Wasa" (1959), som omfattar hans grundläggande forskningar om fartygets tillkomst, dess förlisning och de efterföljande dykningsarbetena. En förberedande studie, "Örlogsskeppet Wasas undergång 1628" publicerades i Tidskrift i sjöväsendet 1957. Den belönades med Kungl Örlogsmannasällskapets silvermedalj och ett penningpris. Georg Hafström har härutöver givit ut ett tiotal skrifter och artiklar om Wasa.

I anslutning till den nya örlogsbasens tillkomst på Muskö har Georg Hafström författat artiklar om de äldre baserna Nyhamn och Horsfjärden.

En mycket betydande del av Georg Hafströms författarverksamhet hänförs till det personhistoriska området. I minnesskriften "Marinstaben 1884—1934" har han upprättat biografier över officerare och vederlikar. I arbetet "Kungl Sjökrigsskolan 1867—1942" har Georg Hafström författat del 2, Biografiska anteckningar, omfattande c:a 670 sidor. År 1949 gav Sjöhistoriska samfundet ut en skrift "Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet. Biografiska anteckningar" av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström. Detta författarpar samverkade f ö även i det stora samlingsverket "Svenska folket genom tiderna", där de på 1930-talet skrev ett antal artiklar om sjöväsendet.

Georg Hafströms vetenskapliga författarskap är präglad av hans ihärdiga källstudier och genomtänkta analyser av materialet.

Lennart Rosell

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Arbetsutskott:

Viceamiral Einar Blidberg, Bromma, ordförande
Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Drottningholm, vice ordförande
Förste arkivarie Lennart Rosell, Danderyd, sekreterare och redaktör för
samfundets skriftserie
Förste arkivarie Björn Gäfvert, Stockholm, skattmästare
Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm

Övriga ledamöter:

Redaktör Ebbe Aspegren, Stockholm
Professor Gösta Berg, Stockholm
Landsarkivarie Lars O Berg, Uppsala
Professor Oscar Bjurling, Lund
Docent Stig Ekman, Sollentuna
Bankkamrer Fritz Englund, Solna
Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm
Förste intendent Sibylla Haasum, Stockholm
Sjökartedirektör Folke Hallbjörner, Norrköping
Kommendör Carl-Gustaf Hammarskjöld, Stockholm
Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm
Avdelningsdirektör Åke Lindwall, Stockholm
Förste arkivarie Elsa Nordström, Stockholm
Kommendörkapten Bertil Åhlund, Täby

Hedersledamot av Sjöhistoriska Samfundet:
Bankkamrer Fritz Englund

Innehåll

<i>Jan Olofsson</i> , Försvaret till sjöss. Studier i svensk sjöförsvarspolitik under mellankrigstiden och andra världskriget	5
<i>Lars Ericson</i> , En svensk industrispion i industrialismens vagga.	
Kring Bengt Ferners skildring av segeldukstillverkning i England 1760 ..	68
In memoriam: Georg Hafström (1882—1984)	79

Pris c:a 60 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet,
Box 102 33, 100 55 Stockholm

ISSN 0280-6215