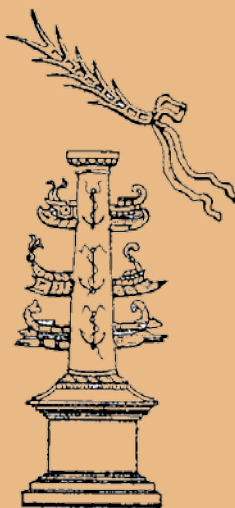


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1936.

99:e årgången.

Häfte N:r 2

Behovet av överbefälhavare och försvarsstab ur operativ synpunkt vid strategisk defensiv.

I sitt anförande i radiodebatten om försvarsfrågan den 27 november 1935 yttrade överste K. A. Bratt bl. a. följande (enligt diktafonupptagning):

»Vid avvärjandet av ett invasionsföretag över Östersjön, vare sig företaget utginge från dess södra eller östra kust, framträda sjö-, luft- och landstrategiska synpunkter vid sidan av varandra. Graden av sannolikhet för att ett dylikt invasionsföretag kommer till stånd och möjligheten till ett fördröjande och avvärjande beror sålunda strategiskt sett på tillvaron av flotta, kustartilleri, flygvapen och armé samt av den samverkan detta försvar under enhetlig ledning kan prestera».

Närmare motivering för behovet av enhetlig ledning fick man icke höra den 27 november.

Om man söker i överste Bratts apologi för kommissionsmajoritetens förslag (i betänkandets bil. 1), finner man icke heller någon bevisföring för det nämnda behovet, endast i påståendeform (på sid. 136 i del V) framlagda förmodanden, av vilka här må citeras: »Det torde vara ovedersägligt, att kommissionen — — — måste betraktas som det forum, vilket ägt och äger den största möjligheten att vinna översikt över samtliga de förhållanden, som göra sig gällande vid bedömandet av hur frågan om landets försvar, organisatoriskt sett, lämpligen skall kunna lösas. Ett påpekande av detta förhållande har sitt berättigande, bland annat av det skäl, att hitin-

tills hos oss intet organ eller myndighet haft eller har till uppgift att skapa en dylik översikt över riksförsvaret som sådant». Man har verkligen skäl att fråga sig vilken ansvarig regering, som *icke* vore skyldig »att skapa sig en översikt över riksförsvaret som sådant», och om det sakkunnigmaskineri på alla områden, som står regeringen till buds, skulle vara i något avseende underlägset det, som stått försvarskommissionen till förfogande i avseende på »möjligheten — — — — att höra bevisföringen från olika, högt kvalificerade sakkunniga tillhörande skilda delar av försvaret». Med hänsyn till att den sakkunskap, som stått försvarskommissionen till buds, i allt väsentligt varit oansvarig, skulle väl *försvarsministern och regeringen t. o. m. kunna anses hava större möjligheter att erhålla en allsidig och ansvarsmedveten översikt över samtliga förhållanden än försvarskommissionen.*

»Den nu nämnda omständigheten», fortsätter överste Bratt, »har även föranlett kommissionen att föreslå tillskapandet av en för försvaret i dess helhet i krig och i fred gemensam *högsta ledning*. Den utomordentliga vikten av denna angelägenhet skall här endast betonas», varefter följer ett lovprisande, fortfarande utan bevisföring av kommissionsförslagets överbefälhavare och försvarsstab.

Bevisföring får man söka i själva kommissionsbetänkandet. Den där förekommande motiveringen sysselsätter sig emellertid vida mer med krigsadministrativa frågor än med operativa och strategiska förhållanden. Rörande de militära skälen för tillsättande av en överbefälhavare härskar i kommissionsbetänkandets del I en icke obetydlig begreppsförvirring, vilken icke kunnat fördöljas, trots den skicklighet, med vilken dimbildningen kring frågan handhavs.

Huvudmotivet för tillsättande av en överbefälhavare och försvarsstab har angivits vara åstadkommandet av enhetlig planläggning av stridskrafternas verksamhet. Man påstår sig hava centraliserat den operativa ledningen till en myndighet, men likväl har man måst medgiva, att sjökrigsledningen på grund av »vissa med sjökrigföringen sammanhängande om-

ständigheter», kräver särskild sakkunskap och därför måste utövas av en auktoritativ myndighet vid sidan av »överbefälhavaren» — som alltså icke ens gör skäl för sitt namn.

Försvarsstabens huvuduppgift i fredstid skulle enligt kommissionsförslaget vara att hänföra främst till det operativa området, på vilket behovet av ett intimt samarbete förmenas mest göra sig gällande.

Den nuvarande organisationens brister i samarbetshänseende påtalas, men det är betecknande för oklarheten i kommissionsbetänkandet, att i samma andedrag, som man (sid. 226 i del I) talar om svårigheterna att på ett enhetligt sätt ordna det operativa förberedelsearbetet (vilket på grund av de förlant- och sjöstridskrafter olika betingelserna för deras uppträdande icke ens av kommissionen kunnat föreslås ordnat enhetligt), framhålles, att den enda gemensamma myndigheten under Konungen som skulle kunna taga ställning till frågor av *strategisk* art, då målsmännen för de skilda försvarsgrenarna äro av olika meningar, är försvarsministern, vilken i regel saknar den härför behövlige rent militära skolningen. Här har man alltså kommit fram till att meningsskiljaktigheter huvudsakligen kunna väntas uppstå i frågor av *strategisk* art, något som icke är alldeles detsamma som *operativa* frågor. De förra stå på ett högre plan.

Emellertid saknas i kommissionsbetänkandet en närmare analys av de operativa förhållanden under krig, som skulle påkalla gemensam operativ ledning för alla tre försvarsgrenarna. Överste Bratt har varken i radioföredrag eller i sina bilagor (1 och 2) till betänkandet presterat någon sådan. I bil. 3 (del V, sid. 209) anför överste Rappe: »Försvaret mot en dylik offensiv över havet bör — — — baseras såväl på lant- och sjö- som flygstridskrafter. För att en intim samverkan dem emellan över huvud taget skall kunna uppnås och bli effektiv, måste emellertid tvenne förutsättningar vara för handen. Dels måste försvararens samtliga stridskrafter till lands, till sjöss och i luften stå under en *gemensam högsta militär ledning*, och dels — — —».

Den sista här citerade meningen är det enda militära ut-

talande i frågan från tiden före betänkandets tillkomst, som återfinnes i detsamma. Det är, som man ser, ett naket kategoriskt påstående.

Det kan därför vara berättigat att till en början närmare analysera betingelserna för krigsledningens operativa verksamhet vid försvar mot överskeppningsföretag, ehuru detta endast är en detalj av försvaret i dess helhet.

Först fordras då en analys av anfallsoperationen. Dennas gång är ju sådan, att innan angriparen kan börja förverkliga sin avsikt att bryta försvararens motstånd till lands, måste han 1) *först* bryta eller i erforderlig grad neutralisera försvararens motverkan med sjö- och flygstridskrafter före och under inskeppningen och under överfarten. *Därefter* måste han 2) övervinna samma hinder under urskeppningen, *samtidigt därmed* 3) urlasta den första truppomgången och i taktisk samverkan med sjö- och flygstridskrafter övervinna försvararens första motstånd till lands samt *därefter* 4) fortsätta offensiven till lands och *samtidigt därmed* 5) i erforderlig grad neutralisera försvararens motverkan med sjö- och flygstridskrafter för att upprätthålla förbindelserna över havet för *framförande* av truppförstärkningar och materiel och *tillbakaförande* av sårade och sjuka och av skadad materiel.

Men före allt detta går den krigsföring av obestämbar varaktighet, som äsyftar tillkämpandet av för en överskeppning erforderlig överlägsenhet till sjöss och i luften, om denna icke är från krigets början tillfinnandes.

Först med en sådan uppställning bliva huvuddragen av försvarets uppgifter och verkningsmöjligheter angivna.

Under överskeppningsföretagets första moment, inskeppning och överfart, har försvararen inga möjligheter att verka med andra stridskrafter än sjö- och flygstridskrafter, av vilka de sistnämnda kunna insättas — för spaning såväl som för anfall — redan under koncentrationsperioden. Under denna kunna även sjöstridskrafter insättas till förhindrande av ansamling av transportfartyg. Försvararens operativa verksamhet blir alltså under denna period inskränkt till självständig luftkrigföring mot angriparens hamnar och dit ledande landkommunikationer

samt kombinerad sjö- och luftkrigföring mot transportfartyg och sjöstridskrafter under samling till inskeppningshamnarna. Under överfarten blir försvararens operativa verksamhet kombinerad sjö- och luftkrigföring, avseende spaning och anfall mot den inskeppade armén och mot fiendens sjöstridskrafter.

Under denna period erfordras gemensam operativ ledning av försvararens sjö- och luftstridskrafter.

Först sedan angriparens första transportomgång nått urskeppningsområdet, finnes någon möjlighet för försvararens lantstridskrafter att ingripa. Försvararens lantstridskrafter utanför urskeppningsområdet kunna knappast sättas igång, förrän området är slutgiltigt känt. Det kan vanligen icke med säkerhet fastställas, förrän första transportomgångens fartyg börjat insegling till hamn eller ankring. Ibland blir det icke känt, förrän de första anfallstrupperna uppenbara sig på stranden.

För att en större överskeppning över huvud taget skall försökas, fordras att angriparen har (förvärvat) en betydande överlägsenhet till sjöss och i luften. Då möjligheterna för försvararens sjöstridskrafter att taktiskt ingripa inom urskeppningsområdet på grund av närheten till land äro mindre än under överfarten, kan det icke förutsättas, att hans sjöstridskrafter som regel kunna etablera vare sig operativ eller taktisk samverkan med egna lant- och med dem direkt samverkande flygstridskrafter. Sjöstridskrafternas och de med dem samopererande flygstridskrafternas samverkan med lantstridskrafterna blir även under urskeppningsperioden i regel indirekt och riktad mot fiendens sjötransporter utanför urskeppningsområdet.*)

Någon gemensam operativ ledning för sjö- och lantstridskrafter kan alltså icke träda i verksamhet. Ledningen för lantstridskrafterna och med dem samopererande flygstridskrafter måste vara kunnig i lantkrigföring. Av ledningen för sjöstrids-

*) Om sjökrigsläget medger, kunna (rörliga) kustartilleriförband av *sjökrigsledningen* ställas till lantkrigsledningens förfogande inom (vid) urskeppningsområdet.

krafterna och med dem samopererande flygstridskrafter fordras fortfarande kunnighet i sjökrigföring. Den egna strandlinjen erbjuder vid försvar mot företag av föreliggande slag en naturlig och oöverskridbar gräns mellan lant- och sjökrigsledningens kompetens i operativt avseende.

Den indirekta samverkan mellan försvaret till sjöss och till lands kan betryggas utan överbefälhavare och utan gemensam stab genom utbyte inom *högkvarteret**) av underrättelser och önskemål. Önskemålsformen är härvid i de flesta situationer att föredraga framför befälsformen, emedan sakkunskapen hos en och samma individ sällan sträcker sig över både land och hav.

Så långt om krigsledning vid försvar med tre vapen mot kombinerade anfall över havet.

Men före en angripares igångsättande av en större överkeppningsoperation går hela den serie av operationer, som avser uppnående av den erforderliga överlägsenheten till sjöss och i luften och skadandet av försvararens landkommunikationer och krigsindustri m. m.

Försvaret mot dem faller helt och hållet antingen inom sjökrigföringens område, där det fordrar ledning, kunnig i sjökrigföring, eller inom hemortsförsvarets område, som fordrar ledning, kunnig i sådant försvar. Behov av gemensam ledning mot båda anfallsformerna föreligger icke.

Till försvar mot sjöhandelskrigföring, — en annan bevingelsemetod, som kommer till användning både före och efter, parallellt med eller utan överskeppningsföretag — kunna till sjöss endast sjö- och flygstridskrafter insättas. *De måste då stå under gemensam ledning, kunnig i sjökrigföring.*

Handelsfartygens försvar i hamn mot flyganfall sammanfaller med ortsförsvaret och bör alltså påvåla dettas ledning. Något behov av gemensamhet med sjökrigsledningen för detta ändamål kan icke påvisas. Men territoriets försvar mot luftanfall är i somliga länder anförtrott flygstridskrafternas led-

*) Icke att förväxla med armékvarteret för de mot landstigna fientliga styrkor avdelade trupperna.

ning, som där har sig underställda jämväl de stridskrafter ur armén, som äro avdelade till ortsförsvaret, luftbevakning, luftvärn och civilskydd.

Vid försvar mot anfall över landgräns slutligen fordras en *operativ ledning för lant- och flygstridskrafterna på landfronten, kunnig i lantkrigföring.*

Om landfront når till kusten, kan spörsmål uppstå om direkt samverkan mellan lant- och sjöstridskrafter. Om sjökrigsläget så medger, är därvid avdelande av lokala sjöstridskrafter till stöd åt armén tänkbart. Dessa stridskrafter kunna i så fall bliva för viss operation eller viss tid av sjökrigsledningen direkt underställda befälhavaren för armén på platsen. Detsamma gäller rörligt kustartilleri.

Vissa avgöranden, berörande insättande av stridskrafter och samverkan mellan två eller tre försvarsgrenar, kunna lika litet träffas av en överbefälhavare som av försvarsgrenscheferna. Då strategiska beslut utom av militära förhållanden äro beroende av näringsläget samt de inrikes- och utrikespolitiska förhållanden, som för tillfället råda, måste den ansvariga regeringen i många fall träffa avgörandet.

Av ovanstående analys torde klart framgå, hurusom de operativa skälen för behovet av en överbefälhavare förflyktigas, och hurusom det myckna ordandet härom i och omkring försvarskommissionsbetänkandet saknar fast och allmängiltig grundval.

För försvarets ledning i krig liksom i fred fordras i Sveriges läge en försvarsledning till regeringens direkta förfogande, bestående av tre försvarsgrenschefer med var sin stab, besjälade av omsorg om rikets försvar i stort och av en rätt samarbetsanda och respekt för varandras överlägsna sakkunskap inom eget ansvarsområde. Finnas dessa egenskaper hos försvarsgrenarnas chefer, fordras ingen överbefälhavare; finnas de icke, kan en överbefälhavare icke råda bot på bristerna.

Försvarskommissionens förslag till Sveriges riksförsvar sett i belysning av vissa erfarenheter från världskriget.

Av kapten Th. Svedelius.

(Forts. fr. häft. 1 sid. 36.)

4. Sammanställning av de viktigaste erfarenheterna från landstigningsföretaget på Gallipolihalvön.

Innehavandet av herraväldet till sjöss möjliggör tillgripandet av taktisk överraskning.

»Ehuru fördelarna av strategisk överraskning hade förnekats honom (general Hamilton), så skulle Englands herravälde till sjöss giva honom möjligheten att tillgripa taktisk överraskning» (Mil I s. 300).

Strategisk överraskning torde genom flygvapnets tillkomst vara helt utesluten även i framtiden.

Det taktiska överraskningsmomentet kan vidare utnyttjas genom att från en landstigningsplats utbreda landstigningen till andra punkter. Från Anzac verkställdes t. ex. skundära landstigningar vid Suvla (Mil II s. 128).

Beträffande den i samband med landstigningen vid Suvla utförda truppkoncentreringen vid Anzac, vars landstigningsplats låg direkt under ögonen för turkarna nämnes: »att 25,000 man friska trupper kunde landsättas i absolut hemlighet vid Anzac och döljas under marken till anfallsögonblicket, var en möjlighet, som aldrig föll honom (general v. Sanders) in» (Mil II s. 162).

Inför de av turkarna kända förberedelserna för den nya landstigningen vid Suvla i augusti heter det: »Återigen kunde turkarna ej erhålla någon klar uppfattning om målet för det överhängande slaget, och Englands herravälde till sjöss skulle återigen erbjuda sir Ian Hamilton möjligheten att tillgripa en taktisk överraskning» (Mil II s. 161).

Landstigningar, utförda under mörker, hava utsikt att kunna genomföras med relativt små förluster.

Även mindre lätt tillgängliga landstigningsplatser kunna, sedan angriparen fått fast fot i land på någon punkt, undersökas och utnyttjas i ett senare skede.

För planläggningen av landstigningen under mörker vid Suvla blev tidigare, genom rekognoceringsföretag (utgångna från Anzac) erhållen kännedom om platsen av värde (Mil II s. 130).

Landstigning måste befaras även å platser, som ur topografisk synpunkt synas föga sannolika.

Vid valet av en landstigningsplats med ogynnsam kustformation kan angriparen i gengäld räkna med mindre motstånd vid landstigningen (Callwell s. 65, 85, 100).

»Huvudsaken är att komma i land på ett eller annat sätt» (Callwell s. 100).

Endast under förutsättning av stöd genom fartygsartilleri är landstigning tänkbar å platser, som väl förberetts i försvarshänseende.

Genom samtidigt med landstigningen utförda demonstrationer å andra platser kan angriparen vilseleda och tvinga försvararen att binda betydande truppstyrkor under det för angriparen mest kritiska skedet (Callwell s. 52).

Förutsättningen för uppnåendet av detta mål är, att den erforderliga splittringen av angriparens sjöstridskrafter möjliggöres, genom att denne äger betryggande herravälde till sjöss.

Demonstrationerna i samband med landstigningarna på Gallipolihalvön, ehuru mindre övertygande utförda, medförde dock hela det resultat, som amiral de Robeck hade hoppats på (Nav II s. 318).

Av försvararen mot landstigningsplatsen snabbt framförda förstärkningar (t. ex. från centrala beredskapsorter) kunna icke göra sin numeriska överlägsenhet gällande vid landstigningsplatsen inför det förintande fartygsartilleriet.

Vid alla tillfällen, då turkarna erhöilo övervikt och började driva de allierades trupper mot stranden, ingrep fartygsartilleriet och återställde snabbt och utan svårighet jämvikten.

Kustlandets topografi inverkar betydelsefullt på möjligheten att utnyttja stödet av fartygsartilleriet.

Det alpformiga bergsområdet vid Anzac ävensom det skålformade landet vid sydfronten inskränkte det beskjutningsbara området från sjön.

Effektiviteten av flottans medverkan vid förlängd samverkan med armén blir beroende på ammunitionstillgången; den totala tillgången och tillgången på specialammunition.

Med reducerade krutladdningar, i samband med moderna pjäsers stora elevationsmöjlighet, kan artillerielden mot landfronter numera göras effektivare. Brantare banor för beskjutning av skyttegravsställningar kunna på så sätt erhållas.

Fartygsartilleriets värde gör sig särskilt gällande, då direkt eld kan avgivnas, på grund av den snabbhet och effektivitet, varmed fartygsartilleriet i detta fall kan insättas.

Vid indirekt eldgivning kan gott stöd påräknas vid all försvarstid samt vid anfallsstrid för nedtystandet av fientliga batterier. För beskjutning vid anfallsstrid av fientliga skyttegravsställningar synes ävenledes visst stöd kunna påräknas.

Landstigningsoperationerna och därmed samverkan mellan flottan och landstigningstrupperna fingo en omfattning,

som aldrig förutsetts, vilket delvis förklarar avsaknaden av den nödvändiga organisationen för fartygseldens ledning och reglering. Först allteftersom tiden framskred och erfarenheter vunnos, utkristalliserades en effektiv organisation för fartygsartilleriets effektiva utnyttjande.

Genom flygvapnets utveckling efter kriget och tillkomsten av radiotelefon- och kortvågsförbindelserna hava ytterligare förutsättningar skapats för en effektiv ledning av fartygsartilleriet vid skjutning mot mål iland.

Under landstigningen samt tiden närmast efter denna påpekas i de officiella redogörelserna, att fartygselden var föga verksam vid beskjutning av de fientliga skyttegravarna som förberedelse för anfall, delvis på grund av de flacka banorna men främst på grund av observationssvårigheter och brister i förbindelsesystemet. Undan för undan noteras dock förbättringar:

»— — — sedan en förbättrad metod för nedslagsobservationer hade ordnats, kunde de (fartygen) bereda fienden ett avsevärt avbräck och t. o. m. driva honom från skyttegravarna syd om Krithia» (Nav II s. 369).

Man kan lätt bemästra observationssvårigheterna vid beskjutning av mål inne i land genom att skicka fram en observationsgrupp, men det blir svårt för denna att meddela vad den observerar till sitt fartyg. Det blir svårt att snabbt anordna telefonförbindelse (Callwell s. 340).

Beträffande andra dagens händelser efter landstigningen vid Sulva skriver generalmajor Callwell: »— — — att svårigheter med förbindelserna voro ägnade att beskära möjligheten till en effektiv användning av fartygskanonerna» (Callwell s. 230).

Efter en samoperation en av de sista månaderna, då ett engelskt anfall utfördes ungefär i mitten av den södra fronten, skriver överbefälhavaren för stridskrafterna å denna front, general Davies: »Alla, som sågo det (flottans stöd vid anfallet), äro ense om precisionen och värdet av monitorernas eld, men

huvudsaken är, att maritimt samarbete vid ett anfall nu har blivit en praktisk realitet, och att ett system utarbetats, som med ytterligare utveckling kommer att visa sig vara en mäktig faktor både vid anfall och försvar» (Mil II s. 425, Nav II s. 221).

En angripare kan uthärda en viss, ej oväsentlig grad av ständig beskjutning av sina landstigningsplatser och bakre förbindelser.

Å samtliga stridsplatser lågo landstigningsplatserna inom räckhåll för det turkiska fältartilleriet, vid Anzac och Helles dessutom för grova fästningspjäser. Beskjutning av landstigningsplatser och bakre linjer pågick ständigt, så småningom både natt och dag, och blev allvarligare och allvarligare, allt eftersom turkarnas i början mycket påfallande ammunitionsbrist fylldes.

Nya tunga batterier på asiatiska sidan började allvarligt störa landstigningsplatserna (Nav III s. 25). Även truppers viloplatsar invid landstigningsplatserna voro utsatta för beskjutning. »Förlusterna i viloområdet voro normalt lika stora som i frontområdet» (Mil II s. 99, Jfr Mil II s. 72).

»Den turkiska elden mot de allierades landstigningsplatser och bakre områden hade blivit ett allvarligt hot» (Mil II s. 99) (Jfr Mil II s. 157).

I skydd av mörker kan i största hemlighet truppförflyttningar äga rum mellan de olika landstigningsplatserna för koncentration av trupper vid en front, varest anfall förberedes, eller för undsättning av en hårt ansatt front.

Truppförflyttningar sjöledes ägde rum vid flerfaldiga tillfällen av här angivna skäl (Mil I s. 320).

»Med innehavandet av herraväldet till sjöss kommer kommunikationernas bekvämlighet och elasticitet att hålla de olika styrkorna nästan lika fast förenade för inbördes stöd och lika fria att retirera, som om de alla vore i direkt kontakt med varandra» (Nav II s. 309).

Den inskränkning i det absoluta herraväldet till sjöss, som ett eventuellt ubåtshot innebär, kan fullt bemästras.

Genom de effektiva motåtgärder, som vidtogos mot den uppkomna ubåtsfaran, uteblev allt vidare resultat mot de allierades flotta (v. Sanders, s. 101).

»Redan den 16 juni måste jag sända ett telegram», skriver general v. Sanders, »till chefen för flottan, amiral Souchon, i Konstantinopel, i vilket jag omtalade, att fienden åter ogenerat förflyttade och avlöste trupper med sina stora trupptransportfartyg (v. Sanders s. 102).

»Tack vare de effektiva försiktighetsåtgärder, som vidtogos av den allierade flottan, dröjde det många veckor, innan de tyska ubåtarna kunde registrera någon ny framgång, och de kunde aldrig utöva ett avgörande inflytande på fälttåget» (Mil II s. 39).

Flottans åtgärder att skydda transporterna mot ubåtar voro »högst effektiva» (Callwell s. 142).

»Flottan hade dessutom beträffande sin stridskapacitet i stor utsträckning triumferat över den tidigare oron, orsakad av de tyska ubåtarna». »Monitorerna och bulge-kryssarna visade sin förmåga dagligen» (Callwell s. 258).

Vid ifrågavarande tidpunkt under världskriget voro de mot slutet av kriget så effektiva motmedlen mot ubåtarna dock ännu icke kända eller fullt utexperimenterade. Motsvarande skyddsanordningar, som sedan med sådan effekt kommo till användning utanför den öppna Flandernkusten och vid landstigningsföretaget mot Ösel, kunde sålunda ej vid denna tidpunkt tillgripas.

»Världskrigets förlopp har visat, att ubåten icke är oövervinnerlig. Erfarenheten har givit vid handen, att medelst speciella uppfinningar i form av nät och av minor, vattenområden kunna göras praktiskt taget immuna mot deras härjningar. Sjökrigshistorien har visat, att genom användandet av väldiga flottiljer av småfartyg understödda av ett driftigt och effektivt flygvapen förluster åstadkomna av fientliga undervattens-

båtar kunna hållas väl begränsade i praktiskt taget vilket vattenområde som helst. Men det är uppenbart, att deras framträdande som krigsvapen måste som en generell regel tendera till att göra ett landstigningsföretag på fientlig kust svårare att utföra än förut» (Callwell s. 339).

De först landsatta trupperna måste snabbast möjligt tillförsäkra sig en brohuvudställning av betryggande omfattning (Callwell s. 101, 230, 342).

Tidsfristen med det första relativt svaga motståndet måste snabbt utnyttjas. Så fort motståndet mot avantgardestruppernas framträngande vuxit tillräckligt, torde de vidare operationerna stagnera i ett ställningskrig. Så skedde till och med vid Anzac i den rena bergsterrängen.

De efterföljande operationerna komma att bli omfattande och tidskrävande samt beroende på tillgången på ställningskrigets speciella vapen, framför allt fältartilleri. För bekämpningen av detta fältartilleri i sin tur har angriparen å sin sida ett synnerligen effektivt medel i sitt fartygsartilleri.

Fartygsartilleriet ansågs överlägset motsvarande grova lantartilleri genom sin rörlighet, som möjliggjorde dess snabba förflyttande till önskade punkter (v. Sanders s. 94).

Väl utbildade trupper måste komma till användning för den första landstigningen.

Såväl vid Anzac som senare vid Suvla kommo nyrekryterade trupper till användning, och till stor del av denna anledning kunde de uppställda målen ej nås (Callwell s. 103).

En landstigningsstyrka, som vunnit fotfäste iland, torde icke kunna fördrivas från sina ställningar inom verksam porté för ett fartygsartilleri, vars kontinuerliga stöd kan påräknas.

Av upprepade fall under Gallipolifälttåget framgick det, att även i början, då organisation för eldens ledning saknades eller var synnerligen bristfällig, de turkiska motanfallen under dagar och inom porté för fartygskanonerna lätt avvärjdes ge-

nom elden från dessa. Vad som genom anfall under mörker hade vunnits förlorades oftast så fort dagern tillät fartygseldens insättande. Inom strålkastarnas räckvidd (över 5 km.) erhöles god effekt av fartygselden även under dygnets mörka del.

Fartygseldens verkan mot nedgrävda trupper blir mer effektiv, i den mån fiendens skyttegravslinjer kunna utsättas för flankerande eld. Mot slutet av fälttåget begärde de olika befälhavarna för landstigningstrupperna ständigt fartygsbeskjutning av de turkiska skyttegravarna som förstärkning av det egna fältartilleriet även å de innersta frontavsnitten.

Vid varje turkiskt anfall, som ju förutsatte en exponering av anfallsstyrkan, insattes fartygsartilleriet på rekvisition från land och med god effekt. Turkarna tvungos härigenom till i stort sett ren försvarsstrid under hela fälttåget.

Rörande ett med tillhjälp av fartygsartilleriet tillbakavisat turkiskt anfall å södra fronten den sista månaden skriver en av de därvid deltagande tyska generalstabsofficerarna, väl drastiskt: »Om icke den städse verksamma fientliga flottan hade varit, så skulle icke en enda fiende blivit lämnad i livet på halvön» (Nav III s. 252).

Ur en rapport från general v. Sanders till det tyska högkvarteret i hemlandet: »Liksom vid Ariburnu (Anzac) så hava engelsmännen i Anaforta-avsnittet (mellan Anzac och Suvla) och vid Suvlaviken blott en ganska smal sträcka av kusten i sin besittning, i vilken de hava förskansat sig, och som de hittills hava kunnat hålla blott med tillhjälp av det direkta skyddet av sin flotta» (v. Sander s. 122).

5. *Granskning av försvarsbetänkandets »grundläggande synpunkter beträffande utförandet av ett större överskeppningsföretag och försvar däremot»* (FB V bil. 3).

Den lämnade redogörelsen över världskrigets stora landstigningsföretag, Dardanellerföretaget, med sammanställningen av erfarenheterna från detta har haft till syfte att bereda en möjlighet för även den icke fackkunnige att kunna bedöma in-

verkan av vissa faktorer, som givetvis också måste komma att spela en viktig roll vid en eventuell landstigning på svensk kust.

De allierades absoluta herravälde till sjöss vid landstigningen på Gallipolihalvön begränsade stridsverksamheten under landstigningsföretaget till praktiskt taget uteslutande strider i samband med och efter själva landsättningen. Endast med avseende på dessa sista skeden av ett överskeppningsföretag kunna således erfarenheterna från kriget utnyttjas för en värdesättning av de grundläggande synpunkter, som i försvarskommissionens betänkande framförts på möjligheterna att utföra respektive avslå ett överskeppningsföretag. Vissa av betänkandets synpunkter på tidigare skeden av överskeppningsföretaget komma dock ävenledes att beröras, i de fall ytterligare synpunkter anses vara behövliga för ett mer allsidigt belysande av problemet.

Vad som framstår såsom synnerligen anmärkningsvärt vid ett studium av försvarsbetänkandet (FB V bil. 3) är det praktiskt taget fullständiga utelämnandet av alla de viktiga synpunkter, som enligt det föregående kunna hämtas direkt från de senaste krigserfarenheterna. Den för en landstignings lyckliga genomförande betydelsefulla roll, som angriparens flotta spelar, beröres endast genom ett uttalande att »utöver skyddet av själva transporterna är det önskvärt, att sjöstridskrafterna kunna lämna eldunderstöd vid den första landstigningen på motståndarens kust», en värdesättning av fartygsartilleriets betydelse, som dessutom i fortsättningen nedsättes genom tillägget: »Även om bombflygförbanden numera under vissa förhållanden kunna övertaga denna uppgift» (FB V s. 204). Av erfarenheterna från Gallipoli har tydligt framgått nödvändigheten av precision vid beskjutningen, en precision, som, liggande i kanonen såsom sådan, genom eldledningsorganisationens utveckling så småningom ökades och tydligen än mer kan ökas, men som inte tillnärmelsevis kan påräknas i samma grad vid bombfällning. Flottans insatsmöjligheter under den fortsatta striden, även relativt långt inuti land, beröres icke och ej heller givetvis då den avgörande roll, som flottan måste spe-

la vid förhindrandet av att de egna trupperna »kastas i sjön» av försvararens genom sammandragna förstärkningar i ett visst ögonblick kanske numerärt överlägsna stridskrafter.

Tillkomsten av flygvapnet kan icke åstadkomma och har ej heller i betänkandet tagits till intäkt för någon sådan revolutionerande ändring av krigföringens grunddrag vid och efter landstigningen, som kan tänkas omkullkasta de senaste krigserfarenheterna, varför dessa i stort sett måste anses alltfjämt gälla.

Flygvapnets storartade utveckling efter kriget har i framtiden satt högst effektiva stridsmedel i händerna på såväl angrifaren som försvararen, stridsmedel, vilkas effektivitet uppenbarligen komma den försvarande mest tillgodo under ett så blottställande företag, som en landstigningsoperation innebär.

En sak kan man dock i varje fall vara förvissad om, och det är, att en eventuell angrifare i fortsättningen liksom hittills vid planerandet av ett så dyrbart och ömtåligt företag som ett överskeppningsföretag kommer att noga överväga alla pro och contra och då även vid hänsynstagandet till insatsmöjligheten av fiendens flygvapen (vars storlek han säkerligen väl känner) med tillräcklig säkerhetsmarginal beräknar behovet av de egna motmedlen. Komma flygstridskrafterna vid försvaret som regel att koncentrera sin insats till själva landstigningen, så torde man kunna taga för givet, att angrifaren vid samma tillfälle insätter den högsta kraften av sina flygvapenresurser. Föreliggande ej tillräckliga och någorlunda sannolika förutsättningar för ett överskeppningsföretags genomförbarhet av den ena eller andra orsaken, så kommer med visshet ett dylikt företag ej heller att vedervågas.

Med sannolikhet kommer angrifaren att med avseende på det eventuella lufthotet att handla i analogi med vad som i betänkandet mycket riktigt anförts beträffande den sjömilitära kraftbalansen, nämligen: »Även om den angripande besitter en högst betydande överlägsenhet, torde han därför icke igångsätta ett större överskeppningsföretag utan att dessför-

innan hava säkerställt sig mot ett verksamt ingripande från försvararens sjöstridskrafter» (FB V s. 214).

Som en nödvändig betingelse för att ett invasionsföretag skall kunna tillbakaslås framhåller betänkandet, att ett framgångsrikt avgörande måste åstadkommas, innan angriparen lyckats överföra kvantitativt överlägsna krafter (FB V s. 216), och som en sorts garanti för att försvararen i ett visst ögonblick skall kunna påräkna den numeriska överlägsenhet, som erfordras för att »kasta angriparen i havet» framhålles i betänkandet, att överskeppningen fördröjes genom ett dubbelt inflytande av flygvapnet (FB V s. 208). Försvararens flyghot tvingar enligt betänkandet transportfartygen att ankra med avsevärda mellanrum, som *dels* skulle omöjliggöra *samtidig* landsättning, *dels*, beroende på utrymmet på ankarplatsen, skulle begränsa transportomgångens storlek. Mot de väl ensidigt framlagda synpunkterna må endast framhållas följande ytterligare synpunkter.

Även med avsevärda avstånd emellan transportfartygen erbjuder det icke någon svårighet att, eventuellt med start från en gemensam samlingspunkt arrangera en samtidig landsättning. Från den samtida landstigningen å Gallipolis' sydspets nämnes ingen olägenhet i här berört hänseende, trots olika långa vägar. Någon olägenhet att låta truppen sitta embarkerad i båtar en tid synes ej föreligga. Före landsättningen av trupperna vid Anzac sutto dessa i en del fall i fyra timmar tätt sammanpackade i båtarna (Mil I s. 173). Under förutsättning av t. ex. ett avstånd av 500 m mellan fartygen (fullt betryggande ur bombfällningssynpunkt) och fordran på en bogseringstid av en timme från det längst bort belägna fartyget (med 6 knops bogseringsfart) till en samlingspunkt mot land, utanför ankringsområdet, kunna icke mindre än 663 transportfartyg samlas på samma ankarplats, en kolossalt mycket större transportflotta än vad som i något fall är tänkbart. Med den förbättrade båtmateriel, som t. ex. vid landstigningen vid Suvla kom till användning, företogs under landstigningsoperationerna vid Gallipoli bogseringar på flera mil före landstig-

ningen. Manöverutrymmet på ankarplatsen, övertrafikerad som denna blir av bogsersätt, småbåtar m. m., och icke bombrisen torde bliva avgörande vid valet av fartygens inbördes avstånd.

Beträffande det andra inflytandet, föranlett av flyghotet, nämligen reduceringen av antalet fartyg å ankarplatsen, så torde, enligt vad som i föregående mening sagts, antalet transportfartyg, som kunna rymmas på den begränsade ankarplatsen, dikteras av andra skäl än bombrisen, och i sådana fall, där ofria ankarutrymmen utnyttjas, torde man få förutsätta att så sker fullt planerligt.

Även beträffande transportflottor får man förutsätta, att anpassning sker i enlighet med de krav, som tillkommit på grund av hotet från flygvapnet, t. ex. genom ankring successivt av de fartyg, som skola debarkera trupper, under det att väntande fartyg hållas under gång, ty »det blir troligen alltid fallet, att styrkan av landstigningstruppen, som kan landsättas (samtidigt) å en strand eller å stränder beror på antalet båtar, som stå till förfogande för att föra trupperna i land» (Callwell s. 85) (Jfr Callwell s. 101).

I betänkandet säges: »Har fienden vid urskeppningen tagit vederbörlig hänsyn till faran för bombangrepp, kan dock i allmänhet endast en förhållandevis begränsad reduktion av hans krafter åstadkommas. Om den landstigande däremot underlåter att tillgodose kravet på flygskydd, löper han risk att utsättas för katastrofala förluster, och detta gäller, såsom förut påvisats, även ifråga om in- och överskeppning» (FB V s. 211). En dylik »vederbörlig hänsyn» får man nog alltid förutsätta, att angriparen tager, men betänkandet syftar sannolikt på att för att nå denna grad av viss säkerhet under urskeppningen, så måste de åtgärder nödvändigtvis vidtagas, som skulle medföra en väsentlig förlängning av överskeppningstiden, en förlängning, som synes utgöra en av förutsättningarna för att försvararens armé skall kunna tillbakavisa angriparen. Någon säkerhet för att de förmodade åtgärderna (åstadkommande förlängningen av överskeppningstiden) komma att vara behöfliga, föreligger ej, enligt vad som här framhållits.

Ytterligare ett uttalande i betänkandet i samband med hotet från luften måste allsidigare belysas.

Beträffande transportfartygens möjligheter att själva svara för sitt luftskydd anföres: »Vilket skydd, som kan beredas fartygen under transportererna, blir beroende av de luftvärns vapen, som föras å de konvojerande örlogsfartygen samt a transportångarna själva. Möjligheterna, att på de sistnämnda fartygen uppställa luftvärnsartilleri, äro dock begränsade såväl med hänsyn till skeppskonstruktionen som tillgången på luftvärnspjäser och eldledningsinstrument» (FB V s. 206). Man får givetvis ej förledas att draga allmängiltiga slutsatser av tilläventyrs just för närvarande rådande förhållanden eller av förhållanden, som äro rådande inom ett litet land, då frågan gäller att bedöma vad en stormakt med sina resurser i en eventuell framtid kan tänkas kunna prestera vid ett, sannolikt icke improviserat, överskeppningsföretag. Flygvapnets utveckling är av relativt sen datum, och det är givet, att så speciella förberedelser, som det här skulle vara fråga om, icke hunnit taga sig uttryck, i varje fall icke i ett land, som ej förutsätter att självt igångsätta invasionsföretag.

Vad först transportfartygens konstruktion beträffar, måste det framhållas, att stormakterna t. o. m. funnit lämpligt att söka utfärda restriktioner för handelsfartygens skeppskonstruktion för att härigenom begränsa möjligheten att vid krig föra för mycket artilleri å dessa fartyg. Så har enligt Washingtonfördraget (1922) bestämts, att handelsfartygens däck få förstärkas för högst 15 cm. kanoner, d. v. s. pjäser motsvarande arméns tunga artilleri. Goda uppställningsmöjligheter böra å dylika skeppsdäck finnas för de betydligt lättare luftvärnskanonerna, särskilt i betraktande av att eventuella förstärkningsarbeten lätt kunna utföras under det alltid ofrånkomliga omändringsarbetet av fartyget för dess förvandling till trupptransportfartyg. Automatvapen torde med ringa åtgärder kunna beredas plats var som helst, där så anses lämpligt.

Beträffande tillgången på luftvärnspjäser och eldledningsinstrument, så får man väl förmoda, att en stormakts resurser

väl förslå, allrahelst som överskeppningsföretaget måste förutsättas vara frukten av en i god tid uppgjord strategisk plan, och en otillfredsställande förberedelse i detta hänseende icke står i rimlig proportion till vad som annars sättes på spel. Man kan nog även förutsätta, att landstigningstruppernas luftvärnsmateriel, främst automatvapnen, insätts under överskeppningen i den mån det anses erforderligt. Transportfartygen kunna på så sätt förvandlas till veritabla eldsprutande berg och följaktligen i stor utsträckning även tillgodose sitt eget luftvärnsskydd vid urskeppningsorten.

Hotet mot angriparens flotta från ubåtar och lätta övervattensstridskrafter betraktas i betänkandet praktiskt taget uteslutande i samband med själva överskeppningen. Detta kan hava sitt berättigande genom de vunna erfarenheterna från kriget. Utan operativa sjöstridskrafter hos motståndaren kunde de allierade vid Gallipoli redan inom ett år från ubåt vapnets första framträdande i sjökrigshistorien finna medel för neutralisering av ubåtshotet. Av samma orsak kunde engelsmännen vid den öppna Flandernkusten, t. o. m. omedelbart utanför de fientliga baserna med såväl ubåtar som övervattens-torpedfartyg, anordna ett permanent och effektivt skydd för sina stora fartyg under dessas beskjutning av kusten. Ytterligare ett typiskt exempel erbjuder tyskarnas landstigning på Ösel, då snabbt ett effektivt ubåtsskydd anordnades för de tyska slagskeppen. Det är sålunda uppenbart, att endast hotet från lätta sjöstridskrafter ej behöver nämnvärt bekymra angriparens flotta vid landstigningsplatsen.

Hotet från luften kommer alltid att existera och påverka artillerifartygens insatsmöjligheter i operationerna, men mindre i samma mån som angriparen förmår tillkämpa sig ett lokalt herravälde i luften.

Med stödet av fartygens dominerande inflytande över landstigningsplatsen och närmast omgivande område underlättas anordnandet av flygbaser, varigenom det prekära läge framkallas, som antydes i betänkandet: »Detta (ett framgångsrikt avgörande, innan angriparen lyckats överföra kvantitativt överlägsna krafter) är ett ofrånkomligt krav icke minst i be-

traktande av de väsentligt ökade verkningarna av luftkrigföringen, därest starka fientliga flygstridskrafter varaktigt kunna baseras på svenskt område» (FB V s. 216).

6. *Erfarenheterna tillämpade på ett landstigningsföretag mot Sverige, utfört av en stormakt.*

Skåne har av olika skäl i försvarsbetänkandet angivits som ett av de sannolikaste målen för ett överskeppningsföretag och väljes därför här för exemplifiering av erfarenheterna från kriget. Passagera nord och syd Bornholm anses enligt betänkandets förutsättningar spärrade av angriparen.

Saknar Sverige artillerifartyg, kan avspärningen med ringa stöd av artillerifartyg upprätthållas av fiendens lätta sjöstridskrafter, och hans artillerifartyg i huvudsak frigöras för samoperationer med landstigningstrupperna.

Saknar Sverige artillerifartyg kan landstigning verkställas t. ex. på ett par punkter samtidigt med ett flertal skenföretag i skydd av mindre grupper av angriparens flotta. Ovisshet för den svenska truppledningen om var företaget kommer att slutgiltigt ske skapas, och trupper bindas av denna anledning på platser kanske långt från den aktuella krigsskådeplatsen.

I skydd av fartygsartilleriets eld, de lätta fartygen införda så nära intill stranden som möjligt, utföres landstigningen. Landstigningen kan förutsättas ske omedelbart före dagningen, enär inga större navigatoriska olägenheter kunna anses föreligga och avspärning mot sjöstridskrafter har förutsatts möjlig. De svenska landstormstrupperna, som utgöra kustbevakningen, torde få giva vika inför fartygselden och pressen av de framryckande landstigningstrupperna, som sannolikt utgöra angriparens främsta elit. Under tiden, medan landstigningsavantgardet håller på att tillkämpa sig en brohuvudställning, landsättes fält- och luftvärnsartilleri och organiseras fartygens eldledning för beskjutning av mål i land.

Nät- och minspärrar mot ubåtar utläggas. Så snart ske kan, anordnas flygbaser.

Vid den tidpunkt, då försvararens huvudstridskrafter börja insättas och genom sin eventuella numerära övervikt göra

sig gällande, hava angriparens trupper grävt ned sig och berett sig på att tillsvidare upptaga försvarsstrid i skyttegravsställningar.

Vid valet av landstigningspunkt har angriparen givetvis även tagit hänsyn till bestrykningsmöjligheten av det inre kustlandet för de grova fartygspjäserna, vilket icke bör hava berett någon större svårighet på grund av Skånekustens i allmänhet flacka karaktär. Redan i ett relativt tidigt skede kan fartygsartilleriet med tillhjälp av flygobservationer beskjuta de framryckande svenska huvudtrupperna.

Ställningskrig uppblöskar, vid vilket fartygsartilleriet med god effekt kan insättas mot kanonbatterier och, vid fientliga anfällsföretag, framryckande trupper. Effektiviteten ökas med närheten till stranden och blir förödande under de förhållanden, då direkt eld kan avgivas. Skulle brohuvudställningen ej hava varit möjlig att intaga tillräckligt långt framskjuten för att kunna förhindra beskjutning av landstigningsplatsen, visar erfarenheterna, att de fortsatta landstigningsoperationerna icke hejdas även av en relativt omfattande dylik beskjutning, vilket givetvis även gäller flygbombardering i samma grad. (I det föreliggande fallet, landstigning i Skåne, skulle dock otvivelaktigt de försvarande batterierna kunna tystas genom fartygsartilleriets ingripande. Detta var ej möjligt under Gallipolifälttåget t. ex. vid Anzac på grund av de turkiska batteriernas mot beskjutning från sjön skyddade uppställningsplatser).

Ytterligare trupper landsätts, och i den mån frontutrymmet blir för trångt utbredes fronten utåt flyglarna. Direkt, ofta flankerande eldgivning från mindre fartyg, t. ex. jagare, lämna härvid värdefullt stöd. Genom skenföretag eller landstigningar i ryggen av de svenska trupperna oroas och eventuellt omfattas dessa.

Så småningom uppnås under dessa förhållanden gränsen för försvararens motståndskraft, och invasionen kan ej längre hejdas.

Med en svensk operationsduglig flotta, omfattande ändamålsenliga artillerifartyg, tvingas angriparen att i första hand tillkämpa sig erforderlig överlägsenhet till sjöss och vidare att

tillgodose skyddet mot framstötter av försvararens sjöstridskrafter såväl för landstigningsplatserna som för förbindelserna med basen i hemlandet. Härigenom skapas de bästa förutsättningarna för försvararens underlägsna men slagkraftiga sjöstridskrafter att jämlikt krigets grundlagar med överlägsna krafter slå delar av fiendens. Den fientliga flottans samverkan med landstigningsarmén nedbringas eller förhindras under sådana förhållanden, — en här påvisad, viktig förutsättning för att med utsikt till framgång kunna avvisa invasionsförsöket över havet.

Möjligheten av en landstigning i Skåne får således icke tagas till intäkt för obehövligheten av en operationsduglig svensk flotta, utan tvärt om.

Skulle ett fientligt överskeppningsföretag som ett primärföretag för att skaffa framskjutna baser, t. ex. för flygbasering, riktas mot Gotland eller Bornholm, så torde man lätt med de gjorda erfarenheterna kunna konstruera det sannolika förloppet, om inga operationsdugliga svenska sjöstridskrafter finnas, representerande den vid ett landstigningsföretag för angriparen högst oangenäma, mest svårberäkneliga faktorn.

För att välja ett mera konkret exempel på krigserfarenheternas betydelse vid bedömningen av förutsättningarna för genomförande av ett landstigningsföretag komma en del synpunkter å förloppet av förra årets stora fälttjänstövning i Skåne att framläggas.

Uppgiften för de trupper, som markerade landstigningsstyrkan, var i första hand att söka binda största möjliga antal trupper för försvararen för att dymedelst underlätta en planerad andra landstigning på annan plats av kusten. Landstigningstrupperna borde sålunda icke hava avancerat utom portén för fartygskanonerna, som ju vid landstigningsstyrkans kommande oeftergivliga försvarsstrid kunde lämna ett avgörande stöd. De borde sålunda, med stöd av erfarenheterna från Galipolifälttåget, hava åtnöjt sig i detta fall med att inom gränsen för effektivt eldunderstöd från fartygen upprätta så starkt utbyggda skyttegravsställningar, som tiden kunde medgiva.

All öppen framryckning av landets egna truppförband in-

om fartygseldens verkningsområde, framför allt så nära den öppna kusten, att direkt eld kunde avgivas, skulle i verkligheten hava omöjliggjorts. Bland annat skulle sålunda den längs kusten i landstigningstruppens flank insatta kavalleribrigaden hava »sopats bort» av fartygselden.

Den lätta brigaden synes hava stor betydelse, då det gäller att snabbt undsätta de svaga landstormslinjerna vid ett landstigningsföretag. Dess värde torde dock minskas i samma mån som striderna hinna övergå till ställningskrig.

I stället för de motoriserade förband, som genombröto försvarslinjerna och opererade på andra sidan frontlinjen, härigenom riskerande att lätt kunna avskäras genom t. ex. vägspärrningar, borde angriparen lämpligen hava landsatt för det oundvikliga ställningskriget mer ändamålsenliga stridsmedel, framför allt fältartilleri och skyttegravspjäser men även luftvärnsartilleri.

Under det ställningskrig, som skulle hava utvecklats, hade varje anfall mot landstigningsstyrkan mötts av kraftig fartygseld. Denna hade dessutom med fördel kunnat insättas för förberedande av egna truppers anfall.

Intet av de båda för en landstigning utmärkande karaktärsdragen, fartygsstöd och ställningskrig, kom till uttryck under »Skånemanövern».

Skall »Skånemanövern» bidra till ett klarläggande av våra möjligheter att avvärja ett invasionsföretag över havet, få under inga förhållanden de här framförda synpunkterna förbises.

Slutsatser.

Det är av synnerligen stor betydelse, att den bristande allmängiltigheten av de kanske viktigaste grundläggande synpunkterna för försvarskommissionens försvarsorganisation påvisas, icke minst på grund av att i den pågående upplysningsverksamheten angående försvarsproblemet sagda grundläggande synpunkter i många fall anammats som axiomatiska grundsatser.

Vårt lands flotta och flygvapen bliva de avgörande faktorerna för en eventuell angripare vid bedömningen av möjligheterna att verkställa en överskeppning.

Landets armé med stöd av de övriga vapenslagen blir den avgörande faktorn för tillbakaslåendet av en redan landstigen fiende. Samverkan, vanligen indirekt, med en operationsduglig flotta blir dock ett ofrånkomligt krav härvid.

Genom att i försvarsbetänkandets »Grundläggande synpunkter beträffande utförandet av ett större överskeppningsföretag och försvar däremot» vederbörlig hänsyn ej tagits till krigets lärdomar, så hava slutledningarna i försvarskommisionens »Synpunkter på den nuvarande krigstekniska och militärpolitiska utvecklingen samt det inflytande denna utövat på avvägningen av försvarsgrenarna och deras uppgifter» (FB V, bil. 1) även blivit felaktiga och lett till en underskattning av flottans betydelse vid avvärjande av ett överskeppningsföretag, som synes ödesdiger.

Betänkandet säger nämligen:

»Gjorda beräkningar synas utvisa, att med den av kommissionen förutsatta krigsorganisationen, i vad avser hären, en dylik invasion vare sig över landgränsen eller över havet, med sannolikhet skall kunna avvärjas, för den händelse de organisatoriska m. fl. förutsättningar, vilka förslaget i övrigt upp tager, komma till stånd» (FB V s. 135).

»Även om man räknar med, att det direkta avvärjandet av invasionsföretaget icke lyckats vid gränsen eller vid kusten, och att invasionen i detta stadium sålunda ej kunnat förhindras; även i ett dylikt läge där vårt lands och vårt folks frihet står på spel, framträda starkt eller kanske starkare än annars de möjligheter, som hären — i jämförelse med övriga försvarsmedel — erbjuder till fortsatt försvar av landet» (FB V s. 135).

»Kommissionens överväganden av samtliga på hela försvarsfrågan inverkan omständigheter ha emellertid lett fram till den slutsatsen, att det andra föreliggande huvudalternativet, ett starkare betonande av sjöförsvaret, icke kan förväntas re-

sultera i att invasionsrisken eliminerades eller minskades — —» (FB V s. 136).

Gemensamma krigsövningar för armé, flotta och flygvapen är ett påfallande önskemål för att, till exempel med Skåne som landstigningsplats, få ett av våra viktigaste försvarsproblem belyst och förstått. En gemensam krigsövning, grundad på krigets lärdomar från utförda landstigningsföretag, har alla förutsättningar att kunna lämna en riktig uppfattning om det samlade försvarets möjligheter att avslå ett invasionsförsök över havet. Kommer icke vid krigsövningar, som anordnas för att öva avslåendet av invasionsföretag, den vitala betydelsen av samverkan mellan angriparens flotta och armé till uttryck, och förlägges den avgörande striden i land utom fartygsartilleriets porté, eventuellt med hypotetiska förutsättningar, som kanske icke äro bärkraftiga, angående begränsade möjligheter för angriparen att landsätta tillräckliga styrkor, då kunna icke heller erfarenheterna från dylika krigsövningar anses vara tillräckliga för att belysa det verkliga händelseförloppet vid ett landstigningsförsök.

Armén skall omfatta en styrka, som lämnar god sannolikhet för att med stöd av förutom flygvapnet även en operationsduglig flotta kunna avvärja ett landstigningsföretag.

Flottan skall ur här berörda synpunkter hava en samsättning och minst omfatta en styrka, som vid ett eventuellt landstigningsföretag kan binda de fiendliga sjöstridskrafterna, så att dessas verksamma ingripande till stöd för landstignings truppers operationer i land förhindras.

I betraktande av att en relativt liten flotta, i ett fall som det relaterade, kan binda avsevärt överlägsna flottenheter, såväl med avseende på dessas individuella styrka som deras antal, så förefalla Sveriges försvarsmöjligheter, anpassade enligt krigserfarenheternas krav, ej oöverkomliga.

Endast en försvarsorganisation i överensstämmelse med de anförda grundprinciperna kan tänkas betaga en eventuell fiende lusten att verkställa ett invasionsförsök och skapa den

sannolikaste förutsättningen, om ett invasionsföretag ändock vedervågas, för ett dylikt företags avvärjande.

Om kommissionsmajoritetens förslag till försvarsorganisation, innebärande borttagandet av en operationsduglig svensk flotta, kan med visshet sägas, att det viktigaste hindret för ett fientligt överskeppningsföretag undanröjes, och att enligt alla krigserfarenheter gynnsamma förutsättningar för angriparen skapas för genomförandet av själva landstigningen och de påföljande avgörande operationerna i land.

Bilaga.

Använda källhänvisningar.

- | | |
|--------------|---|
| Nav II (III) | Official History of the War, Naval Operations, Del II (Del III). |
| Mil I (II) | Official History of the War, Military Operations, Gallipoli, Del I (Del II). |
| v. Sanders | »Fünf Jahre Türkei» av överbefälhavaren för de turkiska stridskrafterna vid Dardanellerna marskalk Liman von Sanders. |
| Callwell | »The Dardanelles» av generalmajor C. E. Callwell, chef för operationsavdelningen i engelska generalstaben. |
| FB V | Betänkande med förslag till ordnande av Sveriges försvarsväsende, Del V. |
-

Försvarskommissionen och flottan.

Marinorganisationen.

II.

I en föregående artikel har FK:s förslag till marinorganisation, främst grunderna för fartygens bemanning upptagits till granskning. Resultatet kan sammanfattas däri, att fartygens effektivitet väsentligen skulle nedsättas, därest de föreslagna bemanningsbestämmelserna bleve fastställda.

Bemanningsgrunderna kunna emellertid icke betraktas separat, enär de äro anslutna till systemet med *fartygens indelning i tre olika linjer*. Detta system avser kommissionen att vidmakthålla men föreslår vid tillämpningen därav ej mindre än 29 stridsfartyg till nedflyttning från högre till lägre linje. *Genom denna nedflyttning skulle således de föreslagna bemanningsgrundernas menliga inverkan bliva tvåfaldig för en stor del av fartygsbeståndet.*

Allmänt kan sägas, att nedflyttning till lägre linje bör ske med stor försiktighet. Ty följden därav blir ofrånkomligt en fortskridande försämring av fartygens materiella tillstånd. Detta gäller särskilt nedflyttning till 3:e linjen, vars fartyg sällan rustas i fredstid och därför ej erhålla den »uppryckning», som även en kortvarig expedition i regel medför. Nu avser kommissionen icke endast att till denna 3:e linje nedflytta 23 stridsfartyg utan även att för dessa (i materielreserv förlagda) fartyg »nedbringa underhållskostnaderna till ett mi-

nimum». Det är lätt att föreställa sig det tillstånd, vari dessa fartyg snart skulle försättas, samt de kostnader och den tid, som därmed skulle erfordras för deras istandsättande vid mobilisering.

Med tanke på de föreslagna bemanningsbestämmelserna kunde man med skäl väntat, att kommissionen skulle gått fram med varsamhet vid fartygens fördelning till linjer. Så har emellertid tydligtvis icke varit fallet: tillsamman resultera kommissionens förslag på dessa båda punkter i en »dubbelbeskattning» av ett avsevärt, nyss angivet antal fartyg, dels i form av mindre kvalificerad, alltså »billigare» bemanning, dels i form av minskat underhållsanslag.

Viktigast vid tillämpningen av linjeindelningssystemet är fördelningen av kustflottans fartyg. Utan tvivel vore det mest rationellt att ständigt hålla hela kustflottan rustad. Detta medför dock betydande kostnader, dels direkt, dels indirekt genom den utökning av kadern, som ur utbildningssynpunkt bleve erforderlig. Om detta önskemål med hänsyn till andra trängande medelsbehov sålunda icke till fullo kan förverkligas, så framstår det under alla förhållanden såsom nödvändigt, att kustflottans samtliga örlogsfartyg hänföras till 1:a linjen. Förutsatt tillfredsställande bemanningsgrunder är denna fördelningsprincip den enda, som kan garantera, att dessa fartyg vid mobilisering befinna sig i ett skick, som motsvarar krigsberedskapens fordringar i materiellt avseende. På enahanda grunder kan rättmätigt krävas, att lokalstyrkornas örlogsfartyg fördelas till 2:a linjen med undantag av ubåtarna, vilka samtliga — såsom kommissionen föreslagit — böra tillhöra 1:a linjen.

I samband med tillämpningen av linjeindelningssystemet framlägger kommissionen sitt förslag beträffande *utrangering*. Motiveringen härför må citeras:

»Av erfarenheterna från världskriget har framgått, att behovet av stridsfartyg för allehanda uppgifter alltid var omfattande; även äldre fartyg visade sig i samband därmed värdefulla. På grund härav bör utrangering av gamla stridsfartyg ske med viss återhållsamhet, och fartygen i stället för-

läggas i materielreserv, varigenom underhållskostnaderna kunna nedbringas till ett minimum. I stället kommer fartygens klargörande för expedition att draga tid och avsevärda kostnader, som bådadera ökas med den tid fartyget varit förlagt i materielreserv. På grund av detta förhållande samt för att ej få ett oproportionerligt stort antal fartyg i materielreserv måste utrangering av fartyg tid efter annan företagas».

Det lär icke kunna förnekas, att detta säregna resonemang innebär en kretsång, vars verkliga innehåll är följande: Enär även gamla fartyg kunna komma att behövas, skall man utrangeras med sparsamhet och hellre förlägga dem i materielreserv, därmed minskande underhållskostnaderna. Sedermera bör man emellertid utrangeras dem för att inbespara större istandsättningskostnader och — för att ej få för många i reserv förlagda fartyg!

De av kommissionen anförda krigserfarenheterna kunna — med all respekt — icke anses leda till de citerade slutsatserna. De visa blott helt enkelt, att nybyggnad av fartyg icke utan vidare bör föranleda utmönstring av motsvarande antal äldre, utan att utrangering bör ske i mindre omfattning än nybyggnad, så att en växande materieltillgång, svarande mot de ständigt stegrade behoven, säkerställes. Tyvärr har ett motsatt förfaringsätt under senare år tillämpats i Sverige, och beklagligtvis ansluter sig även kommissionen därtill. Till utrangering föreslås nämligen 23 stridsfartyg, under det att kommissionens för närmaste 10-årsperiod beräknade anslag till ersättningsbyggnad endast omfattar två mindre jagare, sex ubåtar och halva kostnaden för två mindre jagare samt — visst belopp för modernisering av Sverige-skeppen. Den nominella minskningen av fartygsbeståndet bleve således 13 à 15 enheter. De 23 stridsfartyg, vilka föreslås att nedflyttas till 3:e linjen, kunna dock — med tillämnade bemanningsgrunder och underhållsanslag — näppeligen anses mobiliseringsbara inom rimlig tid till dugliga krigsinstrument, varför förslaget *reella* minskning i stridsfartygsbeståndet bör anses vara 36 à 38 enheter. Man frågar sig bl. a., huru det efter en dylik reduktion skulle

vara möjligt att organisera ett flertal lokalstyrkor — med för- måga att fullgöra »i huvudsak samma uppgifter som hittills» — därest samtidigt kommissionens förslag i fråga om livs- längder fastställdes. Detta innebär nämligen, att för vissa far- tygsslag livslängden i kustflottan är oproportionerligt lång mot den i lokalstyrka.

Skola ett antal lokalstyrkor vidmakthållas i brukbart skick, så fordras, att tillförseln av nya fartyg till flottan sker med jämnhet, att fartygens livslängder bestämmas så, att siffrorna äro hållbara över längre perioder, samt att dessa siffror verk- ligen få gälla under samma perioder. Nu har beklagligtvis den svenska flottans fartygsanskaffning sedan åtskilliga år skett mycket ojämnt, desslikes hava livslängderna gång efter annan och senast i kommissionens förslag uttänjts. Uppenbarligen måste dessa förhållanden rationellt tillrättaläggas, eljest kan organisationen i förevarande del icke anses ändamålsenlig.

Flottans och därmed det årliga *ersättningsbyggnadsanslagets* storlek bestämmas enligt strategiska och ekonomiska grunder och utgöra således icke organisatoriska spørsmål. Ett sådant är däremot vad som principiellt må inrymmas i anslaget till ersättningsbyggnad. Som förut nämnts inräknar kom- missionen däri 10,4 mkr. för modernisering av Sverige-skep- pen. Det är veterligen första gången ett dylikt förfaringssätt tillämpas ifråga om flottan, och av flera skäl kan det — med bästa vilja — icke kallas korrekt. Ty ersättningsbyggnad är en sak — ett direkt tillskott icke endast av moderna vapen och skyddsanordningar utan även av oförslitna, tidsenliga far- tyg; modernisering något helt annat — en nödfallsåtgärd, or- sakad av onormala språng i utvecklingen eller av tidigare för- summelser eller av häggedera. Att inräkna moderniserings- kostnader i förenämnda anslag är vidare missledande, ty där- igenom undandöljes — vid ett ytligt betraktande — det verk- ligen förhållandet, att kommissionens årliga ersättningsbygg- nadskvot stannar vid knappt 4,0 mkr., d. v. s. ungefär $\frac{1}{3}$ av den summa, som 1925 års flottkommitté fann erforderlig.

Det enda, som i viss mån kan förklara kommissionens till- vägagångssätt i förevarande fall, är att företeelsen 'beslutad, men utebliven ersättningsbyggnad' dessvärre icke varit säll- synt under senare år. Underlåtenhet att vidtaga en gång be- slutade försvarsåtgärder av vad slag de vara må är uppenbar- ligen oförenlig med ett ändamålsenligt krigsförberedelsearbete — varav kommissionen eljest flerstädes i sitt betänkande in- skärper behovet. Sjöförsvarets ansvariga myndigheter hava rätt att fordra trygghet för landet mot dylika skadliga och störande företeelser. Medlet härför lär icke kunna vara nå- got annat, än att en *allmän flottplan* för viss begränsad tids- rymd antages och — statsmakternas ansvar för riksförsvaret likmätigt — under samma tid till fullo vidmakthålles. Häri böra fastställas flottans storlek och sammansättning, program för ersättningsbyggnad och utrangering samt linjeindelning och bemanningsgrunder. En sådan plan är marinorganisatio- nens naturliga grundval och stöd, saknas den, blir organisa- tions- och krigsförberedelsearbetet i mångt och mycket upp- byggt på lös grund. Om planen finnes men tid efter annan rubbas, bliva samma arbeten i samma mån förgäves utförda. En allmän flottplan hade därför varit på sin plats såsom det centrala i kommissionens förslag beträffande flottan. Och i nu- varande läge hade densammas främsta punkt bort vara ett pro- gram för *återuppbyggnad*, gottgörande det försvagande, som flottan under det senaste decenniet genom utebliven, ehuru be- slutad nybyggnad undergått. Först sedan flottan härigenom återställts till sin i gällande försvarsordning bestämda styrka, återvunnit ändamålsenliga proportioner mellan de behövligen fartygsslagen och därmed karaktären av organisatoriskt av- slutad enhet, är begreppet *ersättningsbyggnad* tillämpligt.

Frågan om tillräckligheten av det anslag, som föreslagits för Sverige-skeppens modernisering, förbigås här; de sakkun- niga myndigheterna hava sagt sitt tungt vägande ord därom. I och för sig är emellertid beloppet, 10,4 mkr. betydande.

Givetvis kunna medelst en genomgripande modernisering fartygets vapen effektiviseras, de tekniska hjälpmedelen full-

ständigas och förbättras, samt fartygets skydd i viss utsträckning förstärkas. Men detta är icke allt — fartygsskrovet, plattformen för framförandet och användandet av vapnen återstår. Och skrovets konstruktion kan man — med rimliga kostnader — icke förändra, ej heller — under samma förutsättning — nämnvärt förbättra dess tillstånd. De däri med tiden i allt snabbare takt framträdande ålderssymptomen, främst förrostningen, kunna aldrig helt avlägsnas, knappast hejdas. Härjämte bör beaktas, att äldre fartyg, även om de moderniseras, kräva mycket dryga underhållskostnader.

Mot bakgrunden av dessa synpunkter och med tanke på att Sverige-skeppen konstruerades för mer än 25 år sedan, synes det sannolikt, att ett i flertalet avseenden fullt tillfredställande resultat numera icke kan uppnås genom en modernisering av dessa fartyg. Det ovan anförda torde därför utgöra ett av de många skälen för återupptagande av en planmässig nybyggnad av större artillerifartyg.

Ett annat av det föreslagna anslagets moment, *nybyggnad av jagare*, tilldrager sig stor uppmärksamhet. Mot sitt eget principuttalande förordar nämligen kommissionen omedelbar övergång till en mindre typ. Det belopp, som härigenom skulle sparas, torde uppgå till 1,7 mkr. per jagare, alltså för 8 jagare 13,6 mkr. eller vid 20 års livstid 0,68 mkr. i årskvoten. För 12 jagare är skillnaden i årskvot 1,02 mkr. Dessa siffror kunna icke rimligtvis anses vara av sådan storleksordning, som berättigar till frångående av en så fundamental princip som den, att redan påbörjade taktiska förband homogent skola färdigställas. Övergång till en mindre typ innebär ofrånkomligt ett försvagande, dels direkt, dels därigenom att förbandets större enheter icke alltid till fullo kunna utnyttjas. Divisionen Stockholm-Göteborg bör därför under alla omständigheter färdigbyggas enhetligt.

*

I fråga om *motortorpedbåtar* anser kommissionen, att behovet därav först vid mobilisering bör tillgodoses, dock att i

fred ett par dylika böra finnas såsom mönsterbåtar för att erfarenhet om deras användning skall kunna vinnas, och anskaffning av lämplig typ kunna igångsättas vid mobilisering. I anslutning härtill behåller kommissionen i sin förteckning över flottans fartyg de två nu befintliga båtarna.

Taktiken för motortorpedbåtar bygger på massverkan, på ungefärligen samtidigt och från olika håll ansatta anfall med ett flertal förband — på anfall i svärmar, om uttrycket tillåtes. Vid mobilisering erfordras alltså anskaffning av ett stort antal båtar, desslikes utbildning av förhållandevis talrik personal. Huru skall nu detta åstadkommas?

Det är möjligt men ingalunda säkert, att konfliktläget medger såväl inköp av båtar i utlandet som hemtransport därav. Blir så icke fallet, måste inhemsk tillverkning igångsättas. Med allt beaktande av de svenska varvs- och motorindustriernas höga ståndpunkt lär det ej kunna förnekas, att härför fordras både erfarenhet av denna speciella båttyp och av lämpliga motorer med hög effekt samt — till undvikande av fördröjning — förberedelser. För utbildning av besättningsarna erfordras vidare vid mobilisering tillgång på en kärna av redan utbildad, med dessa båtar förtrogen personal.

För erhållande av denna erfarenhet, förberedelse och förutbildning hänvisar kommissionen till flottans nuvarande båda motortorpedbåtar. Men dessa äro beklagligtvis nu mer än 10 år gamla, utvecklingen har gått hastigt inom detta fartygsslag, och de representera ett för länge sedan passerat stadium. Några »mönsterbåtar» äro de verkligen icke och bli det väl i om möjligt än mindre grad, därest de, såsom kommissionen föreslår, genom nedflyttning till 3:e linjen förläggas i materielreserv.

Kort efter världskriget hade förf. tillfälle att i motortorpedbåtarnas hemland, Italien, direkt från såväl befälhavare som konstruktörer få del av erfarenheter från denna båttyps uppkomst och utveckling. Vägen fram till ett användbart motortorpedbåtsvapen gick över åtskilliga förluster — fränsett striderna — av liv och materiel, över många misslyckanden

och bittra erfarenheter såväl i fråga om konstruktion som manövrerande. Detta torde visa, även vad nutid och svenska förhållanden vidkommer, att om motortorpedbåtvapnet över huvud taget i krigstid skall ingå i flottan — vilket för visso bör bli fallet — så måste grundvalen härtill uppbyggas i fredstid.

Ett mindre antal i rimlig mån tidsenliga båtar, dock minst två grupper och alltså förslagsvis 6 à 8 enheter, måste därför finnas i fred, givas ett betryggande underhållsanslag samt användas och prövas, så att konstruktörer och instruktionspersonal vid behov stå redo för vapnets utvidgning.

*

Med tillfredsställelse bör uppmärksammas kommissionens förslag i syfte att säkerställa kvalificerad bemanning till *hjälpfartygen*. Detta går huvudsak ut på att i så stor utsträckning som möjligt utnyttja fartygens ordinarie besättningar och är utan tvivel ändamålsenligt. I fråga om materielen uttalar kommissionen bl. a., att »utrustningen bör, åtminstone delvis, finnas klargjord i fred för att fartygen utan tidsspillan skola kunna rustas som *hjälpfartyg*.» Riktigheten av detta uttalande är obestridlig, tyvärr åtföljes det emellertid icke av tillräcklig anvisning av medel för utrustningens anskaffande. Visserligen upptager kommissionen (Del III: sid. 189) ett anslag a 400,000: — för »övrig teknisk materiel», vilket jämväl (sid. 200) skall komma *hjälpfartygen* till godo. Men av anslaget skola även kostnaderna för anskaffande av luftvärnsmateriel för fartyg samt av radio- och minmateriel bestridas, varför någon nämnvärd del därav knappast lär bli tillgänglig för *hjälpfartygen*. Ett särskilt engångsanslag, avseende dessas utrustning, är således erforderligt.

Under senaste år hava marinmyndigheterna vidtagit en serie åtgärder för *hjälpfartygsorganisationens* effektivisering, och såsom ovan nämnts föreslår kommissionen en rationell lösning av bemanningsspörsmålet, vilken för övrigt lätt kan vidareutvecklas och fullständig. Vissa ytterligare åtgärder synas

emellertid erforderliga för att undvika rubbning, fördröjning och ojämnhet i denna del av mobiliseringsarbetet. En företeelse, som på detta område bör uppmärksammas, är den italienska handelsflottans organisation i krigstid, varom ett offentligt lagdekret utfärdats senhösten 1935. Bl. a. när dess bestämmelser i åtskilliga fall innebära väl långt gående krav på fartygens redare, kan det italienska systemet givetvis icke obeskuret förordas för vårt vidkommande. Såsom beaktansvärda framstå dock dess organisationsprincip samt grundbestämmelserna rörande fartygsmaterielen: på befintliga, »uttagna» fartyg skola sådana förstärkningar och andra större, för fartygets krigstjänst behövliga arbeten, vilka icke äro till hinder för fartygets ordinarie tjänst, utföras redan i fredstid; vid nybyggnad skola samma arbeten enligt myndigheternas närmare anvisningar och på enahanda, ehuru något snävare villkor planeras och utföras, under det fartyget bygges.

C. F. F.

(Forts.)

Uppgifter angående främmande mariner (U F M n:r 2/1936)

hämtade ur fack- och dagspress av Marinstabens pressdetalj
11 januari—10 februari 1936.

Aktuella spørsmål.

Östersjöfrågor.

Östersjöbäckens många problem hava i den utländska pressen under den senaste tiden livligt diskuterats. I den tyska pressen varnas mångestädes för ryska expansionssträvanden mot norra Skandinavien. Det har bl. a. framhållits, att en rysk erövring av Finland och de nordliga delarna av Sverige och Norge icke endast öppnar vägen till Atlanten utan även skulle orsaka, att Ryssland skulle komma att behärska Europas järn-, trä- och pappersproduktion.

Det har även från tyskt håll framhållits, att Danmarks gamla roll som väktare av portarna till Östersjön numera näppeligen kan uppfyllas av det svagt rustade landet; enligt tysk åsikt böra vägarna till och från Östersjön vara öppna.

Även på andra håll hava Östersjöfrågor behandlats och därvid främst Rysslands hållning till dessa frågor; i starkt sammandrag återgivas därför här nedan några sådana yttranden.

Huvudstadsbladet (Helsingfors) återger den 17 januari 1936 en del yttranden inför exekutiva centralkommittén av folkkommissariet för försvaret, marskalk Tukatsjevski, vari denne angående Sovjetrysslands flottplaner uttalade:

»Vi skapa en stark högsjöflotta och rikta framför allt uppmärksamhet på ubåtsflottan. Men vid sidan av ubåtsflottan komma även våra övriga sjöstridskrafter att utvecklas. Vår flotta måste obetingat bli stark och mäktig».

Abo Underrättelser den 22 januari 1936 framhåller i anslutning till det ovan angivna yttrandet, att Ryssland, anslutet till Frank-

rike, hör till de stater, som motsätta sig en revision av fredsbestämmelserna, och avslutar sin artikel sålunda:

»Utan en högsjöflotta, avsedd och skickad att verka offensivt i Östersjön, kan Sovjet icke spela den roll, staten anförtros och övertager för det direkta och det indirekta västgränsskyddets skull, men en rysk marinstrategisk uppmarsch nyskapar också den situation, som karaktäriserade åren före 1914. Jämviktspolitik har sina konsekvenser också för stater, vilka icke direkt äro engagerade. Staterna kring Östersjön ha skäl att erinra sig faktum att en rysk stormaktsflotta aldrig kan verka aktivt eller överhuvud taget utgöra en maktfaktor i europeisk stormaktspolitik, om den tvingas till basering på Finska vikens innersta del. Sjömän pläga bygga fartyg inne i flaskor; stormakter göra det icke. De framskjutna basernas problem träder åter i förgrunden».

Naval and Military Record den 16 januari 1936 beklagar sig över att inga uppgifter lämnas av Ryssland ifråga om maritima rustningar. Tidningen, som synes mycket tveksam angående det verkliga tillståndet, anser att Ryssland är betjänt av att andra makter tilltro landet större maritim styrka än det i verkligheten äger, men tror dock att det arbete, som tidigare påståtts hava utförts på ryska varv av tyska ingenjörer m. fl., ej varit av större omfattning.

I »French Navy Notes» i **nyssnämnd tidning** för den 23 januari anför M. Gautreau under hänvisning till den officiella franska marinkalendern »Flottes de Combat», att den ryska flottans materiel och personal synes befinna sig i ett bekymmersamt ineffektivt tillstånd, samt att densamma endast kan spela en mycket blygsam roll gentemot den kraftiga, moderna och välövade tyska flottan.

(Som en jämförelse med den ovan återgivna franska uppfattningen är en anmärkning i »Taschenbuch der Kriegsflottan 1936» av intresse. Där säges: »Uppgifterna ang. ryska flottan böra, i brist på säkra underrättelser, upptagas med försiktighet. Kännedomen om den nyare fartygsmaterielen, särskilt ubåtar och smärre fartyg, är ofullständig. Det i verkligheten befintliga beståndet är betydligt större än det angivna». Pressdet:s anm.)

Försvarsledningen i Storbritannien.

Mr. Baldwin har i parlamentet framhållit det önskvärda att få till stånd en debatt om samordnandet av försvarets ledning. Uppslaget att sammanföra de tre försvarsgrenarna förefaller att vara enkelt och tilltalande, men är en gammal idé, som vid flera tidigare

tillfällen tagits under noggrant övervägande utan att därav framgått några resultat. Den största svårigheten har alltid bestått i uppdragandet av ansvarsgränserna för en sådan myndighet, vilka måste bli va olika under krigstid och fredstid. Bland dem, som trängt in i detta komplicerade spörsmål, är nog den tanken mest populär att förvandla den nuvarande »Committee of Imperial Defence» från ett rådgivande organ till ett verkställande sådant med en i kabinettet ingående minister som dess permanente ordförande.

(Naval and Military Record, 2 januari 1936.)

Flygbomber och artilleriprojektiler.

Då en flygofficer (Air-Commodore Fellowes) påstått, att fyra välplacerade tunga flygbomber kunna sänka ett slagskepp, framhålles att det kan tänkas vara fallet även med »välplacerade» artilleriprojektiler. Frågan är emellertid icke om den individuella kapaciteten hos den »välplacerade» bomben eller projektilen, utan om flygare äro i stånd att fälla sina bomber med större träffsäkerhet än artilleristen kan utskjuta sina projektiler. Bombfällning under fredsförhållanden är endast en demonstration av effektiviteten hos optiska instrument och annan utrustning samt skickligheten hos den med denna materiel väl övade personalen. Krigsmässiga förhållanden äro något helt annat. Ett slagskepp manövrerande med 20 knops fart i dis och rök under utspyende av luftvärnsprojektiler är något helt annat än ett stationärt och passivt mål.

Såväl bomb som projektil kunna fyllas med sprängämnen. Bomben erhåller sin anslagshastighet uteslutande genom tyngdkraften. Bombfällning från flygplan kan med utsikt till framgång mot fartygs mål icke utföras på större höjd än 600—700 m; den hastighet som bomben från denna höjd uppnår är ingalunda densamma som en projektil på normalt stridsavstånd. Artilleriprojektilen får därför mycket större inträngningsförmåga än bomben. Faran vid flyganfall skall ingalunda underskattas, men det centrala i den anförda problemställningen är vem som först erhåller det erforderliga antalet »välplacerade» träffar.

(Naval and Military Record, 23 januari 1936.)

Flygplankryssaren Gotland.

Fartygets besök i brittiska hamnar har föranlett en del uttalanden av smickrande art om detsamma. Army, Navy and Air Force Gazette anser, att det i parlamentet borde riktas en fråga till amiralitetet, huruvida det avser att för de brittiska utlandsstationerna bygga fartyg av denna intressanta och egenartade typ. I deplacement liknar »Gotland» den engelska »Arethusa» och har ungefär samma bestyckning; den senares fart är dock med 64,000 hkr. 32 knop i stället för »Gotlands» 27 knop med 33,000 hkr. Då »Gotland» dessutom icke behöver samma aktionsradie (12,000 distansminuter) som den engelska kryssaren, har den i stället kunnat förses med sex flygplan (bör vara S. Pressdet:s anm.) gentemot »Arethusa» ett flygplan. I stort sett anses i England, att »Gotland» är en lyckad konstruktion; inom de större marinerna har dock typen ingen användning annat än möjligen vid de avlägsna utlandsstationerna.

(Kieler Neueste Nachrichten, 18 januari 1936.)

Tysklands varuförsörjning i krig.

I »Deutsche Wehr» har Hans Steinberger i en artikel berört bl. a. användningen av handelsubåtar i krig.

Han fastslår först och främst, att i nuvarande stund ingen tänkbar kombination av europeiska makter kan helt isolera Tyskland, om icke England deltagit. Skulle den senare situationen inträda, räknar man med tillförsel från tre neutrala stater, nämligen Sverige, Polen och Norge. Sverige kan förse Tyskland med mineral och trä, Polen med mineral, zink och utsäde samt Norge med mineral, kis och utsäde. Denna import är emellertid icke tillräcklig. För att möjliggöra ytterligare import från andra länder finnas tre transportmedel som kunna undgå en blockad: luftskepp, flygplan och framförallt ubåtar. Tack vare denna senare utväg är importproblemet lösligt. Tyskland är i stånd att i ständigt ökad takt bygga ubåtar om 4,000 tons med en aktionsradie av 25,000 nautiska mil och med en lastkapacitet av 500 nettotons.

(Revue Maritime, december 1935.)

Utdrag ur tvenne artiklar av Hector Bywater i Daily Telegraph
den 3 och 4 februari ang. flottans och flygets ställning
inför de väntade brittiska rustningsökningarna.

»Den väntade flottbudgeten förmodas komma att visa en kraftig ökning i jämförelse med fjolårets och kommer troligen att upptaga anslag för de nya slagskepp och kryssare, som äro nödvändiga för att bringa upp flottan till erforderlig storlek.

Då utsikterna till en allmän överenskommelse om reducering av örlogsfartygens storlek synas ytterst små, ser det ut, som om våra nya slagskepp och kryssare skulle bli mycket dyrbara. De förra komma förmodligen att kosta inte mindre än 7,000,000 pund och de senare lägst 1,500,000 pund per fartyg.

Ställd inför så betydande utgifter för materiel till flottan är det bara naturligt, att allmänheten önskar bli övertygad om att pengarna användas på rätt sätt.

Särskilt är det en fråga som oroar den allmänna opinionen. Kommer återuppbyggandet av flottan att betyda en motsvarande ökning av vår säkerhet med hänsyn till flygvapnets växande betydelse och flottans antagna oförmåga att tillbakaslå luftanfall? Eller för att uttrycka problemet på ett annat sätt: Kommer låt oss säga 1,000,000 pund för sjöförsvaret att giva samma valuta som en lika stor summa för flygvapnet?

Flottan och flyget.

Dessa frågor äro inte lätta att besvara, men en hel del fakta stå fullkomligt klara. Med undantag av ett fåtal ytterlighetsmän, för vilka flygvapnet har blivit det allena saliggörande, är den allmänna meningen, att sjö- och luftstridskrafterna komplettera varandra i vårt lands och imperiets försvarssystem.

Den ena vapengrenen kräver den andra, det verkliga problemet ligger i att finna den rätta avvägningen mellan dem.

Från hedenhös har det varit flottans uppgift att säkra herraväldet över vissa för vårt land vitala områden till sjöss, dels har det gällt att hindra invasion dels att skydda vår sjöfarts rörelsefrihet. På grund av många orsaker, av vilka flygvapnet är en av de viktigaste, är i våra dagar en invasion i vårt land nästan omöjlig; flottans principiella uppgift för framtiden är att göra havet något så när säkert för den sjöfart, som importen av livsmedel och andra nödvändiga varor fordrar, och utan vilken nationen inte skulle kunna existera mer än några veckor.

Frågor och motfrågor.

En fråga, som målsmännen för en helt flygbetonad försvarspolitik inte upphöra att framställa, är denna: »Vad tjänar det till att skydda våra handelsfartyg ute på världshaven, när de ändå bli förstörda vid ankomsten till hemfarvattnen, och deras destinationshamnar ligga ödelagda efter anfall från luften?»

På detta behöver det endast svaras: »Vad tjänar det till att fullända hemortens luftförsvar, om handelsfartygen bli förstörda innan de nå sitt mål?»

Det logiska svaret på båda frågorna är, att samarbete mellan luft- och sjöstridskrafter är absolut nödvändigt för rikets säkerhet. Det onda, som måste bekämpas och utrotas var det dyker upp, är den osunda konkurrensen om allmänhetens gunst mellan olika vapengrenar.

För den eivile medborgaren spelar det ingen roll på vilket sätt målet, ett pålitligt försvar, uppnås. Hans sak är det att betala premierna för det, som han i sin optimism hoppas vara en fullständig, absolut garanti mot krig.

I fortsättningen av första artikeln framhåller förf. att den brittiska flottan i fråga om luftvärn är sämre rustad än vissa övriga stormakter, men att amiralitetet, som tidigare visat mindre intresse för dessa frågor, numera har full förståelse såväl härför som för flygvapnets betydelse.

I den andra artikeln framhåller han bl. a.:

»Hur komma krigsfartyg att förfara vid anfall av flygplan? Svaret på denna fråga kommer att inverka på vårt bedömande av de yrkanden, som framställas av flottan och flyget på ökade andelar i imperiets försvarsutgifter. I svaret härpå vill jag undersöka det sannolika inflytandet av flyghotet på sjöstrategien.

Otvivelaktigt komma i framtidens sjöstrider fartyg att anfallas av bomb- och torpedflygplan. De tyngsta nu använda flygbomberna (ca 1,000 kg.), vilka äro för tunga för att kunna nyttjas vid flygning på längre distanser, äro lättare än projektilen till en 40,6 cm. kanon. En direkt träff från en sådan bomb från stor höjd kan orsaka allvarliga skador även på ett slagskepp, dock icke farligare än en träff från en 40,6 cm. kanon.

Den verkliga faran.

Bomber fällas från till låg höjd dykande flygplan träffa ett skeppsdäck med betydligt mindre hastighet än en projektil. Dess genomträngningsförmåga är följaktligen mycket mindre än en projektils av samma vikt, varför följaktligen pansarskydd mot projek-

tiler är ett än mera effektivt skydd mot bomber. Det är möjligt att våra äldre slagskepp kunna skadas, ehuru icke sänkas av mycket tunga bomber från stor höjd. De äro emellertid lika mottagliga för skador genom salvor från svåra kanoner; under det att bombernas träffsäkerhet från t. ex. 3,000 m. är problematisk, har den svåra kanonens träffsäkerhet även på mycket långa håll bestyrkts av krigserfarenheter. Den verkliga faran, sådan flottans män se den, kommer från medeltunga spräng- eller gasbomber, fällda från störtbombsplan. Denna anfallsform, som icke kan skada skeppens vitala delar, kan däremot förstöra eldledningsanordningar och luftvärnsartilleri på däck, varigenom fartyget kan bliva ett lätt mål för vidare anfall av flygplan eller torpedfartyg.

Däcksskyddet.

Flygshotet framkallar påtagligen radikala ändringar i krigsfartygens konstruktion. Pansardäcken måste stärkas och utvidgas, bryggor, eldledningsplatser, luftvärnsbatterier, radio- och signalplatser måste alla skyddas mot bomber och gas. Hela konstruktionen av fartygen ovan däck måste omläggas efter helt nya principer. Tekniskt går detta ganska enkelt att lösa, i varje fall är det betydligt mindre revolutionerande, än när de gamla träfartygen skulle byggas om till »iron-clads». Flottans konstruktörer äro övertygade om sin förmåga att åstadkomma slagskepp och kryssare, som kunna överleva även det våldsammaste flyganfall. Vad beträffar torpeder från flygplan äro dessa icke farligare än sådana från jagare eller ubåtar, ett hot som redan är neutraliserat genom undervattenskroppens indelning i vattentäta avdelningar m. m.

Kort sagt, när det säges, att det största slagskepp kan sänkas med flygbomber, så kan detta med samma om icke större rätt sägas beträffande den svåra kanonen, torpeden och minan — vapen, gentemot vilka det sedan länge varit skeppskonstruktörens sak att åstadkomma effektivt skydd.

Bombsäkra fartyg.

Den brittiska flottan av i dag består emellertid till stor del av föråldrade fartyg, byggda innan flygshotet ännu fanns. I morgondagens flotta kräver beaktandet av flygskyddet, såväl det aktiva som det passiva, den uppmärksamhet det förtjänar. Dessa tekniska problem hava nu ingående studerats, och ritningar till bombsäkra örlogsfartyg äro under utarbetande.

Vända vi oss nu till den strategiska sidan av frågan, så skola vi först granska åsikterna hos dem, som hävda, att flygvapnet redan trängt ut flottan som vår första försvarslinje eller, rent av gjort sjöstridskrafter helt överflödiga. Om man med första försvarslinjen menar skyddet av hem och härd i Brittiska riket behöver det endast påpekas, att ingen vapengren är i stånd att helt avvärja anfall däremot. Flottan förklarar öppet sin oförmåga härtill, och premiärministern har förklarat, att även aldrig så stora flygstyrkor icke kunna garantera landets säkerhet mot flygraider. Att fruktan för repressalier — förutsättande brittisk likvärdighet i luften med en angripare — skulle rädda oss för sådana raider är en bekväm men, än så länge, oprövad teori. Faran för hungersnöd, vars skugga vilade tung över vårt land 1917—18, är däremot icke endast ett antagande.»

Förf. påvisar därefter nödvändigheten av att med örlogsfartyg skydda den oceana sjöhandeln samt operationer på stort avstånd från baserna och avslutar sina båda artiklar med följande reflexioner:

»Lägger man samman ovan anförda fakta och argument, synes slutsatsen bliva, att medan flygvapnet i vissa hänseenden omgestaltat fartygens verksamhet, så faller däremot påståendet, att flyget kan ersätta flottan eller övertaga dess viktigaste funktioner platt till marken. Ändrat taktiskt uppträdande, nya vapen och särskilda hjälpmedel samt kanske framförallt långt gående förändringar i fartygskonstruktionerna kommer att hålla den nya faran inom gränser, vilka förr eller senare komma att närmare klarläggas. Dessförinnan äro hetsiga yrkanden från den ena eller andra vapengrenen endast ägnade att förvirra den allmänna opinionen. För ungefär två år sedan skrev jag i Daily Telegraph med anledning av vissa uppseendeväckande krav av flygentusiasterna följande ord, som synas lika tillämpliga i dag:

Med anledning av sakens vitala betydelse böra alla frågor rörande försvaret bedömas lugnt och sansat utan att, såvitt det står i mänsklig makt, påverkas av fördomar, speciella vurmer eller vissa normer. De som förfäktat ytterlighetsåsikter böra stanna i begrunden av de konsekvenser, som skulle följa av ett omsättande i praktiken av deras idéer, och som, om något oförutsett inträffade, måhända icke skulle hålla streck. Det låter sig antagas, att en av alla hänsyn obunden, viljekraftig entusiast kan med fullt medvetande störta landet i fördärv. Doktrinärt tänkande fantaster och män, som besatts av en enda idé kunna, om de utrustas med myndighet, visa sig mera farliga än främmande motståndare».

Kanal genom Malakka-halvön.

Med hjälp av japanska ingenjörer kommer en kanal att byggas genom Malakkahalvöns nordliga del vid Kra, vilken plats ligger på siamesiskt område icke långt från gränsen till det brittiska Burma. Dessutom är en autostrada för tunga bilar under anläggning utefter Malakkahalvöns östra kust. Betydande penningssummor uppgivas vara anvisade och 80,000 siamesiska kulis i arbete med de båda företagen. Det anses i holländsk press, att Singapore efter kanalens färdigställande, som beräknas till 1940, kommer att förlora såväl sin strategiska betydelse som betydande tullinkomster.

(Rigasche Rundschau, 30 januari 1936.)

Byggnadsprogram och budgeter, uppgifter angående personal och materiel m. m. Storbritannien.

De ökade rustningarna.

De väntade rustningsförslagen hava utlöst många rykten; här nedan återgivas några av de i engelska tidningar förekommande uppgifterna.

Under tiden december 1935 — januari 1936 har det brittiska försvarsproblemet ingående granskats av en särskild kommission, sammansatt av flertalet av regeringens ledamöter jämte finansiella, industriella och militära experter.

Resultatet har blivit, att flottan i framtiden liksom hittills skall vara den strategiska grundvalen för krigsmakten. En omfattande reorganisation av försvaret föreslås, vilken innebär:

för **flottan**: ersättningsbyggnad för alla slag av fartyg, slagskepp, kryssare, jagare, ubåtar m. m. och dessutom ökning av antalet lätta fartyg jämte förstärkning av flottans flygvapen;

för **armén**: fortsatt mekanisering och förbättrad materielutrustning samt effektivare och modernare luftvärn. Arméns uppgifter inom England angivas i första hand vara försvaret av hamnar och flottans baser;

för **flyget**: påskyndad utbyggnad enligt nu gällande nybyggnadsprogram jämte en förbättring av de resurser, som stå till buds vid flygplanstillverkning i krigstid. Därjämte planeras en väsentlig utökning av flottans flygvapen.

Flygets uppgift angives vara att först och främst biträda vid försvaret av London och de viktigaste industricentra uti landet.

Slutligen skall **industrien** organiseras med tanke på omläggning för krigsdrift och överhuvud taget den industriella krigsförberedelsen förtgå, under det att via det permanenta försvarsrådet intim kontakt upprätthålles med de olika försvarsgrenarna.

Kostnaderna för programmet (vars detaljer icke angivas) beräknas till c:a 200 milj. pund sterling (3,880 milj. kr. enl. kurs 19,40), vilka kostnader beräknas fördelade på 5—6 år och ej skulle kräva upptagande av något lån.

(Morning Post, 3 februari 1936.)

Rustningsprogrammet kommer att under en tid av fem år draga en kostnad av c:a 320 milj. pund sterling (6,208 milj. kr. enl. kurs 19,40). (Enl. andra uppgifter skulle kostnaderna sträcka sig upp till 360 milj. pund sterling. Pressdet:s anm.) För att täcka kostnaderna skulle event. upptagas ett lån på 20 år.

Av kostnaderna skulle c:a 200 milj. gå till flottan, 100 milj. till flygvapnet och 20 milj. till armén.

Flottans återuppbyggnad skulle för den angivna tiden omfatta: 11 slagskepp, 25 kryssare, 60 jagare, 30 ubåtar och 3 hangarfartyg. Kostnaderna beräknas pr st. för slagskeppen till 7,5 milj. pund (145 milj. kr.), för kryssare till 3 milj. pund (58 milj. kr.), för jagarna till 300,000 pund (5,8 milj. kr.) och hangarfartygen 4 milj. pund (78 milj. kr.); ubåtarnas kostnader ej angivna.

Flygvapnet skulle under perioden tillföras 2,000 flygplan pr år och

Arméns utrustning skulle förbättras genom nya tanks och ökat luftvärn.

(Sunday Chronicle, 26 januari 1936.)

Kryssaren **Newcastle** sjösattes den 23 januari. Fartyget, som är på 9,900 tons och beräknas göra 32 knop, kommer att kosta c:a 1,9 milj. pund sterling (37 milj. kr.) och är bestyckat med tolv 15 cm. kan. i trippeltorn, vilket är första gången trippeltorn för denna kaliber nyttjas i Storbritannien, åtta 10 cm. lv-kan., tjugotvå mindre pjäser, åtta 53 cm. torpedtuber samt katapult med två flygplan.

Newcastle är den först sjösatta kryssaren av denna typ, av vilken ytterligare följande äro under byggnad: Southampton, Sheffield, Birmingham, Glasgow, Liverpool, Manchester och Gloucester.

(Daily Telegraph, 23 januari 1936.)

Luftvärnsartilleriet i engelska flottan.

Slagskeppet Warspite skall förses med 8 st. 10 cm. lv.-kan. och blir därmed det första av Queen Elisabeth och Royal Sovereign-klasserna, som avviker från standardbestyckningen av 4 st. 10 cm. Nelson och Rodney hade redan något mera, 6 st. 12 cm., och Hood 2 st. 12 cm. och 4 st. 10 cm. Avsikten är att öka även övriga slagskepps och slagkryssares luftvärnsartilleri till 8 st. 10 cm. kan. och ett antal grov- och finkalibriga kulsprutor. Moderniseringen skall också innefatta förbättrat horisontalpansar.

15 cm. kanonerna å de nya kryssarna Southampton och New-castle äro avsedda för beskjutning av flygplan i moderata höjdvinklar. (Revista General de Marina, januari 1936.)

Det till Devonport förlagda nya **skeppsgosseetablissementet** (jfr UFM 1/36) kommer att erhålla namnet »Impregnable».

(Naval and Military Record, 16 januari 1936.)

Admiral of the Fleet **Earl Beatty** har vid uppnådda 65 års ålder den 17 januari 1936 överförs till »retired list».

Amiral Beatty började sin sjömannabana vid 13 års ålder i »Britannia» år 1884. Underlöjtnant 1890 befordrades han 1892 till löjtnant. Som sådan tjänstgjorde han i Egypten och erhöi för tapperhet vid striderna därstädes »Distinguished Service Order» och befordran till commander 1898. För skicklighet och tapperhet vid strider i Kina befordrades han 1900 till captain. Konteramiralsgraden nådde han 1910 vid 39 års ålder. 3 augusti 1914 befordrades han till vice-amiral och förde som bekant sedermera slagkryssarna, till dess han 1916 övertog befälet över »The Grand Fleet». 1 januari 1919 blev han amiral och redan den 3 april samma år Admiral of the Fleet och tjänstgjorde 1919—27 som First Sea Lord.

(Naval and Military Record, 23 januari 1936.)

Det första specialbyggda trupptransportfartyget, Dilwara, tillmötesgår de önskemål beträffande fartygets inredning, som framställt av Board of Trades sjötransportavdelning. Under de tider fartyget icke nyttjas för trupptransporter kommer det att utföra kryssningar med skolpojkar, varför truppinredningen då icke behöver ändras. (Enl. uppgift i svenska tidningar skulle sådan kryssning innevarande års sommar komma att äga rum till svenska och norska hamnar. Pressdet:s anm.) Fartyget, som utgör en hel flytande kasern med plats för 1,150 man i hängkojer och särskilda hytter för personalens hustrur och familjer, är ett fartyg på 11,050 tons.

(Morning Post, 23 januari 1936.)

U. S. A.

Fartygshyggnader.

F a r t y g s s l a g	Under byggnad slutet 1934		Kontrakterade 1934		Färdiga under 1935		Under byggnad slutet 1935		Färdiga under 1936	
	Ant.	Tons	Ant.	Tons	Ant.	Tons	Ant.	Tons	Ant.	Tons
Hangarfartyg	2	40,000	1	14,500	—	—	3	54,500	—	—
Tunga kryssare (med 20,3 cm. k.)	3	30,000	—	—	—	—	3	30,000	1	10,000
Lätta kryssare (med 15 cm. k.)	7	70,000	2	20,000	—	—	9	90,000	1	10,000
Jagare, 1,850 tons	10	18,500	3	5,500	1	1,850	12	22,200	8	14,800
Jagare, 1,500 tons	33	49,500	12	18,000	5	7,500	40	60,000	22	33,000
Ubåtar	10	13,020	6	8,400	2	2,580	14	18,840	3	3,940
Kanonbåtar	2	4,000	—	—	—	—	2	4,000	2	4,000
S:a	67	225,020	24	66,450	8	11,980	83	279,540	37	75,740

Som av tabellen framgår rör det sig huvudsakligen om lätta fartyg, vilket är synnerligen välbehövligt, då antalet överåriga sådana fartyg är mycket stort. I amerikanska flottan finnas endast 9 icke överåriga mot 215 överåriga jagare, bland ubåtar är det bättre med 44 resp. 41 st. Ehuru man avvaktar flottförhandlingarnas avslutande, är slagskeppsfrågan under diskussion. Det säges, att ett slagskepp på 35,000 tons kommer att stapelsättas under vart och ett av de kommande 7 åren.

(Marine Rundschau, januari 1936.)

10,000-tons kryssaren **Quincy**, vars ena lågtrycksturbin nyligen helt förstördes vid ett maskinprov, får som ersättning den för systerfartyget **Vincennes** levererade turbinen, varigenom leveransen endast blir någon månad försenad. En mutter hittades i det förstörda turbinhuset, men sabotage (varom förmodanden förekommit i dagspressen) anses icke föreligga.

Personalfrågan befinner sig i U. S. A:s flotta i ett bekymmersamt läge. Antalet underofficerare och manskap har 1935 i medeltal varit 81,500 man. 1936 erfordras 88,000 och 1937 100,000 man. Föregående år understeg tillgången av sjöofficerare behovet med icke mindre än 2,400. Det marina flygväsendets snabba utbyggnad har skapat ett personalproblem av första ordningen. Sjökrigsskolan kan icke ensam tillgodose behovet, enär av den närmast kommande fänrikskursen av 450 man endast 18 % äro användbara i flygtjänst.

(Kieler Neueste Nachrichten, 30 januari 1936.)

I sin årsrapport för 1935 har amerikanska statssekreteraren för flottan, Mr. Swanson, anfört att **flottans hjälpfartyg** omedelbart behöva ersättas med nya, huvudsakligen därför att de gamla fartygen göra alltför ringa fart. Frågan torde sammanhänga därmed, att japanerna nyligen tagit i bruk ett antal nya tankfartyg, som göra 20 knop och möjligen ännu högre fart. För U. S. A. är denna fråga av betydelse, därför att de äro i besittning av världens största flotta av hjälpfartyg, varför ett förnyande av densamma kommer att draga stora kostnader.

(Naval Chronicle, 17 januari 1936.)

60 hjälpfartyg för örlogsflottan äro f. n. i bruk, nämligen: 19 moderfartyg för flyg, ubåtar och jagare, 12 förrådstransportfartyg,

20 oljetångare, 3 verkstadsfartyg, 2 lasarettfartyg, 2 personaloch 2 ammunitionstransportfartyg.

(Revista General de Marina, januari 1936.)

Frankrike.

Beträffande den **franska marinorganisationen** må följande framhållas.

Direkt under marinministern står chefen för marininstaben (Vice-amiral Durand-Viel). Under honom lyda två vice-amiraler, vilka tjänstgöra som »Inspecteur général des forces maritimes du Nord» resp. »Inspecteur général des forces maritimes de la Méditerranée». Dessa inspektörer, som ingå i högsta marinrådet, avses att i **krigstid** tjänstgöra som överbefälhavare på »sjökrigsskådeplats nord» resp. Medelhavet. I egenskap av sådana skola de föra befäl över såväl kustförsvarets fasta anstalter som även över de sjöstyrkor, som hava sin hemort inom resp. område. I **fredstid** träda dessa befattningar i funktion endast vid krigsövningar och inspektioner.

(Marine Rundschau, januari 1936.)

Individuell **räddningsapparat** för varje man å ubåtarna skall enligt marinministerns beslut införas. Franska flottan kommer härigenom att gå på samma linje som den engelska, där man hade gynn-samma erfarenheter av dylika apparater vid ubåten Poseidons undergång i kinesiska farvatten.

(Le Yacht, 4 januari 1936.)

Italien.

Marinbudgeten 1936—37 upptager 1,544 milj. lire jämfört med 1,265 milj. föregående år. Flygvapnet erhåller 970 milj. mot 840 milj. föregående år.

(Le Yacht, 25 januari 1936.)

Vissa bestämmelser hava utfärdats rörande den **civila sjöfarten**. Marinministeriet har sålunda därvidlag erhållit vittgående befogenheter.

Till omedelbar samverkan med örlogsflottan upprättas »Statens hjälpflotta», vars fartygsmateriel uppdelas på fyra kategorier:

- 1) fartyg för utläggning och svepning av minor;
- 2) fartyg som tilldelas örlogsflottans olika förband;
- 3) konvojfartyg och
- 4) hjälpkryssare.

Rederierna äro skyldiga att på marinministeriets anmodan omedelbart taga fartyg från deras normala tjänst. Vid ny- eller ombyggnad skall vederbörlig hänsyn tagas till fartygets lämplighet för trupptransport; viss materiel härför skall alltid finnas ombord. Försäljning till utlandet av fartyg som äro yngre än 10 år är medgivet endast efter marinministeriets tillstånd.

(Dansk Tidskrift for Søvaesen, januari 1936.)

Tyskland.

Ur en intressant och innehållsrik redogörelse för tyska marinen under 1935 göres följande utdrag.

Efter de förändringar, som under 1935 vidtagits i den tyska flottans **organisation**, har densamma vid ingången av 1936 följande gestaltning i huvuddrag.

A. De tidigare beteckningarna »Reichswehrministerium» och däri ingående »Marineleitung» äro numera ersatta med beteckningarna »Reichskriegsministerium» och »Oberkommando der Kriegsmarine»; det senares chef benämnes »Oberbefehlshaber der Kriegsmarine». Under »Der Reichskriegsminister» lyda även cheferna för hären och flygvapnet.

B. Under »Oberbefehlshaber der Kriegsmarine» (Amiral Raeder) lyda direkt följande myndigheter (vilkas benämningar återgivas på originalspråket för att undvika event. översättningsfel):

- »1. das Flottenkommando (Flottenchef: Admiral Foerster)
2. das Kommando der Marinestation der Ostsee (Kiel)
(Kommandierender Admiral: Admiral Albrecht)
3. das Kommando der Marinestation der Nordsee (Wilhelmshafen)
(Kommandierender Admiral: Vice-admiral Otto Schultze)
4. der Admiral der Kriegsmarinedienststelle in Hamburg und die Marinedienststellen in Bremen, Stettin und Königsberg
5. die Marinewerft in Wilhelmshafen, das Marinearsenal in Kiel, die Marine-Intendenturen in Wilhelmshafen und Kiel, einige technische Behörden».

C. Under »Flottenchef (flaggskepp: Admiral Graf Spee, vilken efter färdigställande i januari ingått i flottan) lyda:

1. »Befehlshaber der Linienschiffe»
2. »Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte», vilka utom kryssarna omfatta: »Torpedobootsflottille» under sin »Führer» samt »Führer der Minensuchboote» med befäl över »Geleitflottille», »Minensuchflottille» och »Räumbootflottille» samt vidare »Snellbootflottille»
3. »Unterseebootflottille Weddigen»
4. Flottentender »Hela».

(Den tidigare tyska benämningen »Halbflottille» är numera ersatt med »Flottille». Pressdet:s anm.)

D. Under de båda »Kommando der Marinestation» lyda inom resp. Öster- och Nordsjöområdena följande myndigheter:

1. Kustförsvaret och dess personal med »Kommendantur» i Kiel, Swinemünde och Pillau resp. Borkum, Wesermünde, Cuxhafen och Wilhelmshafen.
2. »II. Admiral der Ostsee» resp. Nordsee med befäl över områdets personaldepåer (Kiel och Stralsund resp. Wilhelmshafen och Wesermünde) samt till området delade fartyg för specialändamål.
3. Underrättelseväsendet inom resp. områden.
4. Dessutom lyda under:
 - a) »Marinestation der Ostsee»:
 - »Inspektion des Bildungswesens
 - »Inspektion des Torpedo- und Minenwesens»
 - Hannkaptenen i Kiel och
 - b) »Marinestation der Nordsee»:
 - »Inspektion der Marineartillerie
 - »Inspektion der Zeugämter
 - »Schiffsmaschineninspektion» samt
 - det särskilda fyr- och lotsväsendet för Jade.

(Marine Rundschau, januari 1936.)

Den **tyska flottans förstärkande** fortskrider alltjämt. Från auktoritativa kretsar i Berlin erfares, att inom den närmaste tiden komma att stapelsättas ytterligare en del fartyg: uöver tidigare påbörjade nybyggnader, bl. a. två slagskepp och ett hangarfartyg. De nya slagskeppen komma att få större tonnage än de 26,000 tons och grövre än de nio 28 cm. kanoner, som utmärka de nu under byggnad varande »Scharnhorst» och »Gneisenau». Hangarfartyget kommer icke

att bli mindre än 20,000 tons. Andra fartyg, som komma att påbörjas under 1936 bli två 10,000-tons kryssare med 20 cm. kanoner, ett antal stora jagare- och stora ubåtar.

Under de närmaste sex månaderna komma de under byggnad varande fartyg, som i hemlighet påbörjats under tiden september 1934 och våren 1935, att sjösättas nämligen 2 slagskepp, 2 kryssare, 10 jagare, 18 ubåtar och 10 ubåtsjagare (Flottenbegleiter).

Om denna byggnadstakt hålles i framtiden, kommer den tyska flottan att ha nått sin maximistyrka, d. v. s. 35 % av den engelska år 1941 eller senast 1942.

Flottans personal, som 1934 utgjorde 15,000 man, är nu uppe i 34,000 och växer alltjämt.

Alla befästningar vid Nord- och Östersjökusterna, som slopades genom Versaillesfreden, hava återupprättats; särskilt är ön Borkum utanför Ems ånyo starkt befäst.

(Hector Bywater i Daily Telegraph, 25 januari 1936.)

Enligt senaste underrättelser komma de två under byggnad varande **tyska 10,000-tons kryssarna** att förses med nio 20 cm. kanoner i stället för det förut antagna antalet av åtta. Då man erfarit att dessa fartyg komma att hava ett omfattande vattenlinjeskydd av 100 mm. pansar, en fart av 33 knop och stort bränslefförråd synes de tyska konstruktörerna hava lyckats väl i att spara vikt, sannolikt genom flitigt användande av elektrisk svetsning, som nu tycks ha lämnat experimentstadiet.

(Naval Chronicle, 17 januari 1936.)

Sovjetunionen.

Rysk marinpolitik syftar nu, sedan verksamheten hittills huvudsakligen ägnats återuppbyggande av varv och örlogsstationer m. m., den befintliga flytande och fasta materielens istandsättande och modernisering samt personalorganisationens återupprättande, till att ånyo utbygga en sjögående örlogsflotta. Härom vittnar bl. a. ett yttrande av marskalk Tuchatschewski: »Vi skola anskaffa en mäktig sjögående flotta och bygga i första hand en ubåtsflotta men komma vid sidan därav att oavbrutet förstärka våra övriga sjöstridskrafter. Vår örlogsflotta måste obetingat vara kraftig, så att vi även till sjöss kunna mäta oss med en stormakt».

Ubåtsflottans utbyggande har redan kommit så långt att Sevjetatom tidigare befintliga 25 ubåtar, har 50 nya dylika färdiga eller under byggnad, varigenom de redan intaga den 3:e platsen i fråga om innehav av ubåtar.

De ryska sjöstridskrafterna äro fördelade på följande sätt (tyska uppgifter beträffande antal fartyg äro, jämförda med andra sådana uppgifter, vanligen ganska högt tilltagna. Pressdet:s anm.):

Östersjön: 3 slagskepp, 2 kryssare, 15 jagare, 40 ubåtar, 74 bevaknings- och motorbåtar, 21 minutläggare och minsvepare samt ett stort antal knaonbåtar och hjälpfartyg av alla slag.

Vita havet: 24 bevakningsfartyg och några ubåtar.

Svarta havet: 1 slagskepp, 4 kryssare, 7 jagare, 20 ubåtar.

Fjärran Östern: 8 jagare, 23 ubåtar, 10 kanonbåtar, 30 flodkanonbåtar, över 100 motorbåtar.

På ett ryskt varv anses en 7,000-tons kryssare och en 2,000-tons jagare samt på italienskt varv en 7,000-tons kryssare vara under byggnad. (I samband med marskalk Tuchatschewskis besök i London vid konung Georg V:s begravning har i dagspressen förekommit uppgifter om undersökningar från dennes sida för att placera fartygs- och flygplansbeställningar i England. Pressdet:s anm.)

(Kieler Neueste Nachrichten, 18 och 23 januari 1936.)

Den ryska **flottans kommande utveckling** anses i franska och engelska tidskrifter komma att bygga på följande uppgifter för olika fartygsslag.

1. **Ubåtar** anses vara huvudangreppsmedlet vid strid med fientlig flotta.

2. **Maritima flygstyrkor** räknas som första klassens vapen såväl mot fientlig flotta som mot sjöhandeln.

3. **Torpedfartyg** (lätta jagare och motortorpedbåtar avses för deltagande i kamp mellan huvudstyrkor.

4. **Slagskepp** (pansrade fartyg) nyttjas för framförande till och samarbete med andra fartyg samt luftfarkoster under strid.

De taktiska principerna syta till samfält anfall med särskild vikt på torpedanfallet (event. massanvändning av minor). Flyganfall avses utföras som »anfall i vågor» dels syftande till neutralisering av fiendens lv-artilleri, dels för torpedanfall. Ubåtstaktiken strävar till angrepp i formering i stället för individuella anfall.

(Dansk Tidskrift i Søvaesen, januari 1936.)

Tre ryska **slagskepp** anses vara i bruk, beträffande det fjärde är man tveksam om detta befinner sig under reparation. Slagskeppen uppgivas hava katapult på det tredje tornet.

(Naval Chronicle, 10 januari 1936.)

Slagskeppet Alexieff, det sista kvarvarande fartyget av den i Bizerta internerade s. k. Wrangelflottan, har sålts för nedskrotning (Le Journal, 29 januari 1936.)

Danmark.

Ur »Forslag till Finanslov for finansaaet 1 april 1936—31 mars 1937» (motsvarande den svenska statsverkspropositionen) må anföras följande utdrag (jmf. motsvarande uppgift i UFM 2/1935):

	Förslag 1936—37	Ökning eller minskning från före- gående år
Centralstyrelsen	233,000	+ 8,000
Avlöningar, flottan	3,160,000	— 170,000
<i>Flottan</i>		
Nybyggnad	2,096,000	+ 425,000
Underhåll	2,270,000	+ 610,000
Övningar (inkl. utrustn.)	2,390,000	+ 955,000
	6,750,000	+ 1,990,000
<i>Marinens flygväsen</i>		
Nybyggnad och underhåll	660,000	+ 10,000
Drift	425,000	+ 80,000
	1,085,000	+ 90,000
<i>Kystdefensionen</i>		
Avlöningar	256,000	+ 8,000
Underhåll av byggnader m. m.	120,000	—
Drift	324,000	— 7,000
	700,000	+ 1,000

Den nedsättning av avlöningsanslaget, som ovan angives, beror därpå att en del avlöningar numera bestridas av budgetens »civila» delar bl. a. fiskeriinspektionen; i själva verket föreslås en ökning av personalstaterna med 12 officerare och 22 underofficerare.

(Forslag till Finanslov 1936.)

Polen.

General Sosukowski, en av de mest framstående männen kring framlidne marskalk Pilsudski, har beträffande **polisk marinpolitik** uttalat:

»Vår avsikt är att skapa en stark örlogsflotta och en handelsflotta, som kan skaffa oss marknader. Detta är ingen utopi. Redan ha vi en örlogsflotta med en bemanning av 370 officerare och 3,700 man, vilket icke kan negligeras om man betänker att Tyskland icke hade mera 1870—71. Underlåta vi en positiv marinpolitik, kommer Polen snart att tjäna utländska intressen.»

De beviljade tre **ubåtarna** skola byggas i Holland.

Senaste **budgetförslag** upptager följande personalstyrka för flottan: 392 officerare, 803 underofficerare samt 3,045 manskap.

I **Gdynia** planeras 5 stapelbäddar, 4 flytande dockor, flera torrdockor samt en inre hamn speciellt för örlogsflottan.

(Revue Maritime, december 1935.)

Norge.

Marinbudgeten 1936—37 är i statsverkspropositionen uppförd med kr. 11,866,220 mot för innevarande budgetår anvisade 11,606,700; den föreslagna ökningen förklaras dels av löneförbättring för arbetare, dels vissa prisstegringar.

För fartygsbyggnad avses 3,5 mill. kr., varav dock 700,000 kr. anvisas på särskilt krisanslag. Av de två torpedbåtar, vilka äro un-

der byggnad, beräknas den ena leveransklar hösten 1936 och den andra våren eller sommaren 1937; även två påbörjade bevakningsfartyg avslutas under det kommande budgetåret. Budgetförslaget upptager påbörjande av ytterligare en torpedbåt av samma typ, som de under byggnad varande.

Av en grafisk tablå framgår beträffande norska flottan att av färdiga och under byggnad varande fartyg funnos:

1914: 6 pansarfartyg, 4 större torpedfartyg, 29 torpedbåtar, 5 undervattensbåtar och 2 kanonbåtar med ett sammanlagt tonnage av 34,600 tons och en projektilvikt av 1 skott från samtliga kanoner av 3,32 tons samt

1936: 2 större torpedfartyg, 3 torpedbåtar, 6 undervattensbåtar och 2 större minutläggare med en projektilvikt liksom ovan av 0,23 tons.

(Norges Sjöförsvär, januari 1936.)

Finland.

Den vid Crichton-Vulcans varv i Åbo under åren 1931—33 byggda **250-tons ubåten** har i januari 1936 inköpts av finska staten.

(Dagspressen, januari 1936.)

Enligt den 10 januari 1936 utfärdad förordning inrättas vid försvarsministeriet en **krigsekonomisk avdelning**, varvid den hittillsvarande mobiliseringsbyrån vid ministeriets avdelning för militära ärenden indrages.

Den nya avdelningen handlägger sådana ärenden som röra åtgärder för ordnande och utvecklande av den ekonomiska försvarsberedskapen och därmed sammanhängande frågor och tjänstgör samtidigt som sekretariat för det ekonomiska försvarsrådet.

(Huvudstadsbladet, 11 januari 1936.)

Turkiet.

Det turkiska **flott byggnadsprogrammet**, som omfattar 2 kryssare på 10,000 tons samt 4 jagare och 4 ubåtar, anses komma att realiseras på följande sätt:

De båda kryssarna, vilkas tonnage sannolikt kommer att minskas till 8,000 tons, samt 2 ubåtar komma att byggas i Japan mot kompensation i varuutbyte. 2 ubåtar skola byggas i Spanien, som byggnadsplats för jagarna uppgives såväl Spanien som Tyskland.

En uppgjord plan för **Dardanellernas befästande** omfattar anordnande av kanon- och torpedbatterier, två baser för ubåtar samt två flygbaser.

(Revue Maritime, december 1935.)

Argentina.

Den kryssare, som f. n. är under byggnad vid Vickers Armstrong för att ersätta det seglande övnings skeppet Presidente Sarmiento, synes bliva en god modern kryssare; man har sålunda helt slopat segelutbildningen.

Data bliva: 6,500 standardtons, längd 155 m., djupgående 4,9 m., nio 15 cm. kan. i trippeltorn, fyra 10 cm. lv-kan., 24 st. lätta luftvärnspjäser, sex 53 cm. torpedtuber i trippeluppställning, katapult med två flygplan; fyra Yanow-pannor drivande Parsons turbiner med fyra propellrar ger fartyget en fart av 30 knop.

Särskilda mäss- och lektionslokaler finnas för 60 kadetter.

(Naval Chronicle, 24 januari 1936.)

Siam.

Adriatico-varvet i Monfalcone har nyligen färdigställt de två första av nio beställda **torpedbåtar för Siam**. Fartygen äro på 400 tons fullt rustade, hava en fart på 31 knop och en bestyckning av tre 75 mm. lv-kanoner, två kulsprutor och sex 45 cm. torpeder.

Det italienska varvet svarar för ritningar och byggnadsarbetet, under det bestyckningen levereras av Vickers. Man erfar nu att det italienska anbudet på dessa fartyg låg 33 % under det lägsta franska anbudet.

(Naval Chronicle, 17 januari 1936.)

Uruguay.

Tre **kanobåtar** hava byggts i Ancona. Data äro: 180 tons, längd 42 m., bredd 5 m., djupgående 1,6 m., Diesel-Kruppmotorer på 1,150 hkr. ge fartygen en högsta fart av 17 knop och en aktionsradie med 10 knop av 4,000 nautiska mil, oljeförråd 18 tons, två 75 mm. kanoner och två kulsprutor, besättning 6 officerare och 45 man.

(Le Yacht, 9 januari 1936.)

