

Pansarbåtsinsamlingen 100 år



Symposium

fredagen den 9 november 2012



Pansarbåtsinsamlingen 100 år

Symposium fredagen den

9 november 2012

*Flottans Män
Kungliga Örlogsmannasällskapet
Sjöofficerssällskapet i Stockholm
Försvarshögskolan
Sjöhistoriska museet*

Sammanställning: Olle Melin
Grafisk formgivning: Dag Åshage

Tryckeri: Blockforum i Stockholm

Innehåll

Pansarbåtssymposium <i>Av Johan Forslund</i>	7
Pansarbåtsinsamlingen och försvarsstriden i ett svenskt och ett europeiskt perspektiv 1911 - 1914 <i>Av Kent Zetterberg</i>	9
F-båten – Sverigeskeppen. Bakgrund, konstruktion och produktion <i>Av Lars Salomonsson</i>	23
Sverigeskeppen. Bevärning, taktik och moderniseringar <i>Av Per Insulander</i>	31
De svenska sjöstridskrafternas fortsatta utveckling <i>Av Gustaf von Hofsten</i>	39
Sverigeskeppen i konsten <i>Av Björn Marten</i>	55



Inbjudan

PANSARBÅTSINSAMLINGEN 100 ÅR

I maj 1911 beslutade regeringen att avsätta medel för att bygga en första klassens pansarbåt men under hösten samma år beslutade den nya regeringen att inställa åtgärderna för den planerade pansarbåten. I protest mot detta beslut bildades Svenska pansarbåtsföreningen i januari 1912 med uppgift att på frivillig väg samla in pengar till byggandet av en pansarbåt.



Redan i november samma år hade så mycket pengar samlats in att beslut fattades om byggnation av pansarbåtar och det första fartyget kölsträcktes samma höst. När föreningen avslutat insamlingen, redovisades att svenska folket totalt skänkt 17,1 miljoner till sjöförsvaret, cirka 10 % av försvarsanslaget - en häpnadsväckande stor summa i dåtidens penningvärde.

SYMPOSIUM & MIDDAG

Flottans Män, tillsammans med Kungliga Örlogsmannasällskapet och Sjöofficerssällskapet i Stockholm med stöd av Försvarshögskolan och Sjöhistoriska museet, håller ett symposium med anledning av 100 års minnet av Pansarbåtsinsamlingen. Symposiet kommer att äga rum i Sverige-salen på Försvarshögskolan den 9 november kl 13.00-16.30. Därefter intas högtidsmiddag på Sjöhistoriska museet kl 18.30.

ANMÄLAN

Anmälan om deltagande i symposiet som är kostnadsfritt görs senast den 25 oktober till: Flottans Män
Tel: 08-678 09 08 (tisdagar),
Mobil: 070-774 31 83,
e-post: riksforbundet@flottansman.se
och till högtidsmiddagen genom insättning av 450 kr på plusgiro 588 19-4 senast 2012-10-25.

Välkommen!



SJÖHISTORISKA
en del av STATENS MARITIMA MUSEER

PROGRAM Fredagen den 9 november, 1300 – 1630, Försvarshögskolan

13.00 – 13.10	Välkomstanförande av FM förbundsordf. kmd. Johan Forslund och KOMS ordf. fljam. Thomas Engevall.	14.50 – 15.25	Sjöstridskrafternas fortsatta utveckling fram till idag, kmd 1. Gustaf von Hofsten.
13.10 – 13.40	Insamlingen, bakgrund genomförande och resultat, prof em. Kent Zetterberg, FHS.	15.25 – 15.55	Filmcollage.
13.40 – 14.20	Fartyget, teknik och taktik, fljam. Lars Salomonsson och kmd. Per Insulander.	15.55 – 16.05	Sverigeskeppen i konsten, Björn Marten, kk, fil kand.
14.20 – 14.50	Kafferast.	16.05 – 16.30	Flottan i framtiden Marininspektör Jan Thörnqvist.



Pansarbåtssymposium

Av Johan Forslund

Välkomna till dagens symposium – ”Pansarbåtssymposiet -100 årsminnet av pansarbåtsinsamlingen 1912”, där vi uppmärksammar insamlingen till ett pansarskepp och redovisar resultatet av denna och dess påverkan på den fortsatta utvecklingen.

Flottans Män högtidlighåller vart tredje år en maritim händelse av stor betydelse. Hittills har det mest varit händelser med en för flottan negativ utgång och därför bestämde vi förra året att vända på den trenden och ta fasta på en positiv händelse. 2012 är det ett ”vart tredje år” och för 100 år sedan inträffade en mängd händelser, som har lyfts fram under året; olympiska spel i Stockholm, prominenta personer föddes och dog med mera och 2012 är därför ett innehållsrikt jubileumsår i många stycken.

För flottans del är det främst två händelser, som är särskilt betydelsefulla: Det första militära flygplanet skänktes till flottan av en privatperson under första kvartalet 1912 och under året insamlade svenska folket drygt 17 miljoner kronor till en pansarbåt. Flygplansgåvan följdes under de närmaste åren av flera plan skänkta av privatpersoner och frivilligorganisationer. Den första pansarbåten, som var en gåva från det svenska folket, fick två efterföljare under kommande år. Våra politiska ledare, som uppfattade den starka folkliga viljan och naturligtvis påverkades av det pågående världskriget, fattade beslut om de två följande fartygen under höstriktsdagen 1914. Svenska folket kände alldeles uppenbart en stark vilja att bidra till landets försvar och på frivillig väg förstärktes flottan med ett antal flygplan och fartyg

Insamlingen till pansarbåten är i mitt tycke den absolut största folkliga manifestationen till försvarets fromma, som Sverige någonsin har skådat. På mindre än ett år samlade svenska folket in en summa som motsvarade 10% av försvarsanslaget; idag är 10% av försvarsanslaget ungefär 4 miljarder kronor! Den magnifika gåvan till fosterlandet och resultatet av denna förtjänar att uppmärksammas i ett symposium 100 år senare.

Flottans Män bildades 1935, då en framsynt kommandörkapten vid namn Göran Wahlström insåg allvaret i omvärlden och anade, att flottan skulle missgynnas i det kommande försvarsbeslutet 1936. Han tog därför initiativet till bildandet av en kamratförening med syfte att påverka statsmakterna i en riktning mot ett starkare sjöförsvar. Flottans Män strävar allt-

jämt efter att påverka beslutsfattare i den riktningen och vill fånga upp de strömningar, som då rådde i samhället.

Att uppmärksamma pansarbåtsinsamlingen med ett symposium har flera syften, bland annat att påminna om den försvarsvilja och starka vilja att bidra till ett starkt sjöförsvaret, som genomsyrade det svenska folket 1912. Verner Söderberg, historiker och journalist, som krönte sin karriär som chef för utrikesavdelningen på Stockholms Dagblad tolkar de känslor, som för hundra år sedan ledde fram till och möjliggjorde pansarbåtsinsamlingen i en artikel rubricerad "Fredsvilja-Försvarsvilja" i den minnesskrift, som publicerats, efter att pansarskeppet Sverige överlämnats till flottan. Artikeln avslutas med meningen "Försvarsviljan är därför alltjämt lika outhärlig, om vi vilja vara och förbli ett fritt folk". Även om de här orden nedtecknades för 95 år sedan och under brinnande krig, har de alltjämt en viss relevans.

Förutom att vi, tillsammans med Kungliga Örlogsmannasällskapet, arrangerar dagens symposium till minne av pansarbåtsinsamlingen, har Flottans Män en särskild koppling till pansarskeppet *Sverige*. Den förste fartygschefen på HMS *Sverige* var kommandörkapten Carl Fredrik Riben och 20 år efter sjösättningen 1915 valdes amiralen Carl Fredrik Riben till Flottans Mäns förste ordförande, vilket han förblev under elva år.

Dagens symposium ägnas åt pansarbåtsinsamlingen, pansarskeppen och flottans fortsatta utveckling därefter och avslutas med en presentation av dagsläget och den framtida inriktningen. Under symposiet kommer vi också att visa ett filmcollage samt redovisa pansarskeppen i konsten.

Än en gång varmt välkomna till några timmars intressanta och förhoppningsvis lärorika föreläsningar.

Johan Forslund är pensionerad kommandör och förbundsordförande i Flottans Män sedan 2008. Under sin aktiva tjänst tjänstgjorde han till sjöss på ytattäckförband och i marinstab, försvarsstab och milostab i planerings- operativa- och logistikbefattningar. Under en lång följd av år var han reseattaché i Malaysia och den aktiva tjänsten avslutades med tre år i Försvarsdepartementet".

Pansarbåtsinsamlingen och försvarsstriden i ett svenskt och ett europeiskt perspektiv 1912-1914

Av Kent Zetterberg



Karl Staaff (liberal) statsminister 1911-14 och Gustav V (regent 1907-50),
Två huvudaktörer i fråga om försvarsfrågan, parlamentarismen och kungamakten.

Historisk bakgrund

För Sverige har det strategiska vägvalet under 1900-talet sett mycket skiftande ut. Efter det fransk-tyska kriget 1870-71 omorienterade Sverige sin utrikespolitik mot det nya Kejsartyskland, som sågs som en motvikt mot Ryssland, som uppfattades som det främsta hotet mot svensk säkerhet. Goda relationer till västmakterna Storbritannien och Frankrike var en fortsatt hörnsten i den svenska utrikespolitiken. Efter unionsupplösningen 1905 inriktade Sverige sin säkerhetspolitik och strategi mot Östersjöområdet, där Tyskland och Ryssland nu var de dominerande stormakterna. Västmakterna, framförallt Storbritannien, hade nu tappat sin förmåga att verka genom *Sea Power Projection* i Östersjön, vilken ännu hade fungerat under Krimkriget 1853-56. Denna geostrategiska närhet till Ryssland och Tyskland förklarar i mycket den försiktiga svenska säkerhetspolitiken under en stor del av 1900-talet. Främst har det gällt för de svenska regeringarna, att i fredstid söka verka för en freds- och avspänningspolitik i Europa, för att sedan vid stigande spänningar mellan stormakterna retirera till en s. k. *småstatsrealistisk politik*, där freden och överlevnaden har haft högsta prioritet.

Sveriges nationella intressen har här främst definierats inom de egna gränserna, d.v.s. att i hög utsträckning avväga och anpassa den egna säkerhetspolitiken efter maktförhållandena i det egna närområdet och de upplevda hoten/hotbilderna mot det egna landet. I krigstid, d.v.s. under världskriegen 1914-18 och 1939-45, har Sverige sedan distanserat sig ytterligare från omvärlden genom att deklarerat sin neutralitet, upprusta sitt militära försvar och för omvärlden klargöra, att det enda sättet att bryta den svenska freden och neutraliteten är, att främmande makt anfaller landet. Denna *igellottsstrategi* har gynnats av Sveriges relativt perifera läge under storkriegen och har stötts av den militära upprustningen och av en skicklig svensk diplomati, där regering, UD och näringsliv (handelspolitiken) framgångsrikt har samarbetat sedan tiden efter unionsupplösningen 1905, som här blev en vattendelare.

Från 1880-talet fram till det första världskrigets utbrott 1914 skedde stora förändringar i det svenska försvaret och i försvarspolitik. En försiktig militär upprustning kom igång under intryck av nya hotbilder i Europa, där stormakterna rustade. Den ryska hotbilden växte och fick en ökad plats i svensk säkerhetspolitik. Opinionen i Sverige om upprustningen var dock delad i debatt och politik. Kungamakten och högern drev på, medan ”vänsterpartierna”, liberaler och socialdemokrater, var skeptiska eller kritiska. Oscar II, som var kung 1872-1907, skrev om försvarsfrågan på följande målande sätt i sina memoarer:



Oscar II.

Under 1860-talet kom liksom en förändrad anda snabbt över och in i vårt folk. Ridderskapet försvann ej blott såsom politisk institution. Det bleknade också i svenska hjärtan och sinnen, där mera demokratiska åsikter och känslor rodnade. Materiella intressen upptogo mer och mer allas tankar.— Pressen begynte sina härnadståg mot militarism och militärutgifter.”— Men under 1890-talet växte både i vidd och makt en fosterländsk rörelse, som särskilt visade sig i två riktningar: strävan att hedra svenska namnet, svenska färgerna (flaggan) och svenska minnena; samt, vid sidan därav, strävan att stärka landets värnkraft.¹

Genom 1901 års härordning infördes till sist efter en lång politisk strid under 1800-talet *allmän värnplikt* och riksdagen antog en plan för en modernisering och utbyggnad av det svenska försvaret. Armén skulle nu lämna sina övningsläger och flytta in i kaserner i garnisonsstäderna. Övningstiden för huvuddelen av de värnpliktiga utökades efter en kompromiss mellan den politiska högern och vänstern till 150 dagar med 90 dagars repetitionsövningar. Flottan fick en upprustning från 1890-talet genom byggandet av torped- och artillerifartyg i större skala än tidigare. Samtidigt pågick en mycket omfattande upprustning hos stormakterna, inte minst till sjöss.¹

De svenska försvarssatsningarna under 1900-talet har dock ofta haft en mycket dålig "timing". Sverige har i orostider vanligen satsat för sent på sitt nationella försvar. Följden blev, att upprustningarna under de två världskrigen fick full effekt, först sedan de två storkrigen var över. Även pansarbåtsinsamlingen 1912-1914 kom igång rätt sent och fick effekt först efter det europeiska storkrigets slut 1918-19. Hade den marina upprustningen t.ex. kommit igång efter unionsupplösningen 1905, hade läget varit ett annat.

Den politiska utvecklingen

Efter unionsupplösningen 1905 kom försvarsfrågan att bli en stor fråga i svensk debatt och politik. Den kulminerade med den stora försvarsstriden under åren 1911-1914, som i februari 1914 efter kungens borggårdstal ledde till den liberala regeringen Karl Staaffs avgång och tillträdet av den s.k. kungaregeringen under Hjalmar Hammarskjöld. Denna regering kom att sitta i tre år 1914-1917. Ingen av regeringarna, som satt mellan hösten 1905 och våren 1914 (Staaff 1905-06, Lindman 1906-11, Staaff 1911-14) lyckades lösa försvarsfrågan. Först vid krigsutbrottet i Europa i augusti 1914 kunde man ena sig om borgfred mellan riksdagspartierna och en uppslutning kring fred, neutralitet i storkriget och en upprustning av försvaret. Denna enighet bestod endast några år, till cirka 1916, då den började knaka i fogarna i riksdagen om försvarskostnaderna.

Den liberala regeringen Karl Staaff 1905-06 upptäckte, att riket saknade

¹ K Zetterberg, *Militärer och politiker*, MHA 1988, s 106-109. Om flottans nybyggnader se Gustaf von Hofsten – Jan Waernberg, *Örlogsfartyg: svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg*, SMB 2003. Se även Gustaf von Hofsten och Frank Rosenius (red.) *Kustflottan: de svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet*, KÖMS 2009. Se vidare K Zetterberg, *Militärer och politiker*. En studie i de svenska försvarsberedningarna 1911-1914, Lund 1988 s 22ff, s 87 ff.

en gemensam försvarsplan mellan armén och marinen (Oscar II hade låtit saken bero) och sökte driva fram en sådan. Det var lättare sagt än gjort, då generalstaben och marinledningen hade mycket olika uppfattningar om avvägningen mellan försvarsgrenarna i rikets försvar och i fråga om fördelningen av försvarsanslagen. Det var en fråga, som därför lämnades öppen och under en lång tid inte hade fått något klart avgörande av statsmakterna. Högerregeringen under ledning av Arvid Lindman tillsatte 1907 en försvarsutredning med politiker (högern, liberaler) och militärer för att få fram en gemensam plan för rikets försvar med hänsyn till rikets ekonomiska bärkraft. Vid denna tid tog försvarskostnaderna cirka 40 procent av statens budget och nu förestod en period av sociala reformer, som konkurrerade med den militära budgeten. "Vänsterpartierna", det liberala samlingspartiet och socialdemokraterna, var kritiska till de höga försvarskostnaderna och ansåg, att de kunde reduceras och att försvaret kunde effektiviseras.

Allmänt fanns nu hos den svenska riksdagen en skepsis och misstro mot militärens förmåga att hålla budgeten, inte minst efter byggandet av Bodens fästning, som hade blivit betydligt dyrare än beräknat. Allmänt ansåg man, att det gick att pressa kostnaderna både för armén och marinen och att civila företag, bl.a. skeppsvarven, gjorde för stora vinster i sammanhanget. Försvarskommittén leddes av Christian Lundeberg, som hade lett den svenska samlingsregeringen i samband med unionsupplösningen mellan Sverige och Norge 1905. Den Lindmanska försvarsutredningen 1907-10 kom dock att misslyckas. Motsättningarna mellan Generalstaben och Marinen var stora liksom mellan högern och liberalerna i utredningen. Från marinen sökte man lansera ett förslag om en högsjöflotta, som skulle ta en ökad andel av försvarskostnaderna och kräva höjda anslag. Detta fick kraftigt mothugg och accepterades varken politiskt eller militärt. Med Karl Staaff i spetsen lämnade kommittén 1910 i protest mot beräkningen av försvarskostnaderna, som man ansåg låg alldeles för högt. För kungamakten och militären såg läget dystert ut, medan samtidigt pacifismen och socialismen växte sig starkare i debatt och politik. Bland socialdemokrater och frisinna växte kritiken mot "militarism", "preusseri" och höga försvarsutgifter och en del värnpliktiga valde att emigrera. (T.ex. "Det befästa fattighuset" 1913, en antimilitaristisk skrift från ungsocialisterna, hyllad av den unge Per Albin Hansson).

Vid 1911 års riksdag motionerade socialdemokraterna om en minskning av försvarskostnaderna och andra kammaren begärde tillsättandet av

en ny försvarsutredning med huvudsakligen civila ledamöter. Man var kritisk till de militära kostnadsberäkningarna och ville öka den parlamentariska styrningen av området. På vänsterhåll bildades en allians mellan kungamakten och militären, som delvis stöddes av den politiska högern. Regeringen Lindman begärde nu 4 mkr (1/3 av en totalkostnad på 12 mkr) för byggande av en större pansarbåt av den s.k. F-typen, som de sakkunniga förordade. Typfrågan var komplicerad - vad var lämpligt för svenska förhållanden med sikte på framtiden? Anslaget avslogs i andra kammaren, men bifölls vid en dramatisk gemensam votering med 215 röster mot 145. (Högern hade majoritet i FK, vänstern i AK). Nu reserverade sig liberaler och socialdemokrater genom sina partiledare Staaff och Branting i andra kammaren med 111 instämmanden i riksdagsprotokollet, medan högerns gruppleddare, Andersson i Nöbbelöv, fick 68 instämmanden för regeringens förslag. En stor och tidvis hätsk försvarsdebatt bröt nu ut i dagspressen.²

Försvarsstriden 1911-1914

I maj 1911 beslutade högerregeringen Arvid Lindman att avsätta 4 mkr för att bygga en första klassens pansarbåt. Efter valet samma höst tillträdde den liberala regeringen under Karl Staaff. Den ville utreda hela försvarsfrågan, tillsatte fyra försvarsberedningar och stoppade åtgärderna för den planerade pansarbåten. I protest mot detta bildades *Svenska Pansarbåtsföreningen i januari år 1912* med uppgift att på frivillig väg samla in pengar till byggandet av en pansarbåt. Redan i november samma år hade så mycket pengar samlats in, att beslut fattades om att påbörja byggandet av pansarbåten *Sverige*. När föreningen hade avslutat insamlingen redovisades, att svenska folket totalt skänkt 17,1 miljoner kronor till sjöförsvaret. Det motsvarade cirka 10% av försvarsanslaget, vilket var mycket stor summa i dåtidens penningvärde.³

Vid andrakammarvalet hösten 1911 blåste det vänstervindar. Nu segrade det liberala samlingspartiet och bildade en ny regering under ledning av Karl Staaff. Högerregeringen Arvid Lindman avgick som en följd av valnederlaget. Även socialdemokraterna gick kraftigt framåt. Nu hade Sverige fått tre stora partier i riksdagen, högern, liberalerna och socialdemokraterna. Karl Staaff fick nu Gustav V att acceptera två civila försvarsministrar; tidigare hade de alltid varit militärer. David Bergström blev chef för lant-

² Zetterberg 1988, Nyman, *Högern och kungamakten 1911-14*, Uppsala 1957, J Torbacke, *Försvaret främst*, 1983.

³ *Pansarbåten Sverige*, minnesskrift, art wikipedia.

försvarsdepartementet ("krigsminister") och Jacob Larsson chef för sjöförsvarsdepartementet("sjöminister").

Karl Staaff tillsatte fyra försvarsberedningar med helt civila ledamöter, medan militären fick inta rollen som experter. Även detta var en nyhet. Vänsterpartierna drev dessutom i detta läge på för en ökad parlamentarism och en begränsning av kungamakten, vilket märktes tydligt i försvarsfrågan. Genombrottet för den politiska demokratin kom dock senare, under åren 1917-1921.(Regeringen Edén-Branting).

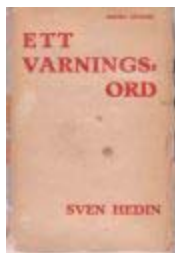
Kungen reserverar sig

Vid försvarsberedningarnas tillsättande den 1 december 1911 reserverade sig Gustav V mot planen att låsa försvarsanslagen i förhållande till andra statsutgifter. Regeringen Staaff stoppade nu även den fortsatta utvecklingen och byggandet av F-båten, som regeringen Lindman hade beslutat om. Det var ett utmanande beslut, som tände försvarsdebatten och bl.a. öppnade vägen för Sven Hedins försvarsagitation med "*Ett varningsord*", som utmålade det ryska hotet mot Sverige och gick ut i miljonupplaga till det svenska folket genom tidningspressen. Hedin samarbetade direkt med kungamakten och ett mindre antal aktivistiska militärer, som ville ha en stark kungamakt.⁴ Sett i ett europeiskt sammanhang stod Sverige mitt uppe i *en participationskris*, där kungamakt stod mot folkmakt och kraven på politisk demokrati och ökat inflytande för stora samhällsgrupper växte

⁴ Om Sven Hedin, se Zetterberg 1988, *Militärer och politiker* och *Utrikespolitik och historia*, vänbok till Wilhelm M Carlgren, 6 maj 1987, art Borggårdskrisen i ny belysning, s 347-359. Ur Sven Hedin art i Populär historia okt 2002: "Utredningen (Staaffs försvarsberedningar resulterade i en häftig reaktion från de försvarsvänliga och kritiserades av Gustaf V. Några officerare med löjtnant Carol Bennedich i spetsen vände sig till Hedin och bad honom tala i deras sak och med major Gabriel Hedengren som rådgivare skrev Hedin i januari 1912 pamfletten *Ett varningsord*. Denna skrift, som litteraturforskaren Jan Stenkvist kallat "vårt kanske verkningsfullaste politiska propagandaskrift" trycktes i en miljon exemplar. Hedins målände beskrivningar av ett Sverige okuperat av Ryssland på jakt efter atlantamnar skrämde upp folk ordentligt. Den landsomfattande insamling till F-båten, som följde inbringade 17 miljoner kronor. Hedin följde upp sin pamflett med att resa runt som politisk agitator och under dessa dagar valdes han för övrigt in i Svenska Akademien. Ett anförande i Dalregementets officersmäss i Falun väckte stor uppmärksamhet och ledde till, att överste Björkman ställdes inför krigsrätt (men friades) för att ha låtit Hedin öppet kritisera regeringen i detta forum. Pajkastningen i pressen fortgick. Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning deklarerade, att "den gode doktorn har tydligen en skruv lös".

sig starkare. Här kan försvarsfrågan 1911-1921 ses som en del av en samhällsorganisatorisk moderniseringsprocess, där kungamakten på sikt viker och den politiska demokratin etableras.

Motiveringen var, att beredningarna inte skulle läsas av stora anslag, utan skulle arbeta förutsättningslöst. Även mot detta beslut gjorde Gustav V en markering i statsrådsprotokollet. Kungens markeringar i försvarsfrågan och stoppandet av F-båtens vidare utveckling tände en omfattande försvarsdebatt i press och politik. Högerpressen var kritisk till regeringen Staaffs försvarspolitik och stödde kungen och ett starkare försvar, medan socialdemokraterna med Branting i spetsen tvärtom ansåg, att liberalernas försvarspolitik var för försvarsvänlig.



Sven Hedin.



Karl Staaff tv och Hjalmar Hammarskjöld,
(statsministrar 1911-14 resp 1914-1917).

Maktkampen mellan kungen och regeringen Staaff om försvaret

Den konstitutionella konflikten mellan kungamakten och regeringen Staaff om försvaret, demokrati och parlamentarism varade under hela ministärens tillvaro 1911-14 och slutade med en kompromiss genom borgfreden vid krigsutbrottet i augusti 1914, då kungamakten var på reträtt.



Ludvig Sidner.

Här finns bara plats för några nedslag i kampen mellan Gustav V och Karl Staaff:

Regeringen sökte hitta alternativ till F-båtarna, som ansågs som "dyra, oprövade och en religion för högern". Man placerade Ludvig Sidner som marinstabschef och marindirektören Ivar Engström som chef för marinförvaltningens artilleriavdelning, båda kritiska till F-typen.

Engström utarbetade till andra försvarsberedningen ett alternativ till F-båten med lägre fart men bättre skydd och 3 x 30 cm-kanoner mot 4 x 28cm för F-typen, (cirka 6000 ton mot 7100 ton, lägre maskinstyrka, djupgående 5, 6 mot cirka 6-7 meter.) Det var en mer defensiv fartygstyp för skärgårdsförsvaret, som kunde gå genom Kalmarsund till skillnad från F-typen. Kostnaden var beräknad till cirka 20-25 procent lägre än F-typen, vilket gjorde, att man kunde få fem "Engströmsskepp" mot fyra Sverigeskepp för samma kostnad. Marinstaben höll fast vid F-båten, medan även högern i försvarsberedningen ville ha fram beräkningar på billigare pansarbåtar.

Vid beredningens överläggningar i juli 1913 var diskussionen mycket öppenhet mellan politikerna och olika marina företrädare. Kapten Otto Lybeck, som spelade med öppna kort och var beredningens expert och marinstaben ansåg dock, att endast F-båten kunde angripa en fientlig invasionsflotta ute till havs, medan Engströmstypen fick ägna sig åt lokalförsvaret i skärgården. Liberalen Mauritz Hellberg, chefredaktör Karlstads-Tidningen, och andra politiker var skeptiska till anfall ute till havs: "*Vad hjälper detta mot de ryska slagkryssarna?*" Ryssland hade nu efter nederlaget mot Japan 1904-05 satt igång en stor flottplan med slagkryssare, slagskepp, jagare etc.

Även generalstaben var skeptisk till F-typen och flottans förmåga att hejda en fientlig invasionsflotta. Man ville dock inte ha någon öppen polemik i en tid, då försvarsvänligheten växte i landet. Överstelöjtnant Joakim Åkerman medgav på fråga av beredningens ordförande, Nils Edén, (liberal, statsminister 1917-20), att man inom generalstaben inte hade så stora förväntningar på flottan - den skulle främst orka med skyddet av Stockholms skärgårdar. Han medgav dock, att en stark flotta och Bodens fästning var två viktiga vapen vid ett ryskt anfall. Generalen J G Wikander ansåg liksom många andra på armésidan, att armén måste få en ökad bety-

delse i invasionsförsvaret, medan flottans uppgift fick begränsas till skärgårdarna. Endast i mycket gynnsamma fall kunde strid i öppen sjö mot en stormakt tänkas.

Omvänt var marinen skeptisk till en ökad andel av försvarsanslagen till armén. Otto Lybeck diskuterade med alla försvarsberedningarna gemensamt i december 1912 och ansåg, att flottan kunde försvara hela den svenska kusten, medan arméns främsta uppgift var Norrland och att söka binda ryska armékårer i norr: *"Om ryska flottan sätter in all sin makt, om svenska flottan då kan förhindra en överskeppning, det beror på vilken styrka flottan besitter."* Han varnade även för fullbordandet av det ryska flottprogrammet till år 1918, då man skulle ha mångdubblat sin styrka. Detta hot måste kunna bemötas av starka svenska artilleri- och torpedfartyg.⁵



Otto Lybeck.

Vid beredningarnas sammanträde den 13 december 1913 godkändes en kostnadsram på 110 mkr för flottans nybyggen under 20 år. Detta var en kompromiss mellan högern och liberalerna och det var nu uppenbart, att beredningarna hade blivit klart försvarsvänligare under resans gång och en ökad hotbild i Europa. Man var även enig om det fasta kustförsvarets utbyggnad och om arméns kostnadsram. Dock kvarstod tvisten om infanteriets övningstid och pansarbåtstypen mellan "kungaaalliansen" och liberalerna, vilket blev den utlösande faktorn för bondetåget och borggårdskrisen i februari 1914.⁶ Trots att försvarsberedningarna hade arbetat sig fram till enighet mellan högern och liberalerna i stort om försvarskostnaderna, så föll regeringen Staaff. Det förslag, som sedan blev försvarsbeslutet hösten 1914, var till stor del grundat på beredningarnas kostnadsram. Regeringen Staaff blev klart försvarsvänligare under åren 1912-14 och det var till stor del deras förslag, som kom att genomföras av kungaregeringen Hammarskjöld under 1914. Resultatet blev att tre Sverigeskepp kom att byggas och att övningstiden för armén hamnade långtifrån den ettåriga linje, som kung Gustav V i borgårdalet hade ansett vara ett absolut krav. Kungamakten upplevde en kortvarig triumf vid regeringen Staaffs fall i februari 1914, men fick sedan retirera i försvarsfrågan.

⁵ Zetterberg 1988 s 31 ff, s 65 ff.

⁶ Ibidem s 39 f,s 72ff, Zetterberg 1987 i Utrikespolitik och försvar, s 350ff.

Bondetåget och regeringen Staaffs avgång (6 feb 1914)



Borggårdstalet

Kungens tal till bönderna ("borggårdstalet"), som hade författats av Sven Hedin och löjtnant Carl Bennedich, satte medvetet hårt mot hårt i frågan om försvarsanslagen och monarkens rätt att fatta ledande beslut, frågor som hade stått i centrum under några år. Formuleringarna om "Min flotta" och att inte frångå de krav för framtiden, som "sakkunskapen inom Min armé" ställde, innebar en tydlig markering mot försvarsministern och regeringen, eftersom denna var mindre ivrig att sätta försvaret främst än kungen. Staaffs motdrag blev mycket riktigt att uppmana kungen att inte uttala sig i politiska frågor, utan att ha hört statsrådet om den saken, det vill säga ett insisterande på att regeringen och inte kungen höll i tyglarna. Denna uppmaning var givetvis förtrolig och skulle inte göras offentlig, men Gustav V refererade öppet till den och replikerade smått överlägset, att han inte kunde gå med på något sådant, ty "jag vill ej beröva mig rätten att fritt meddela mig med Sveriges folk". Regeringen avgick nästa dag, den

10 februari 1914. Kungen ansågs ha vunnit en stor seger, men förberedelserna för att få fram en ny regering hade varit svaga; en tillfällig expeditionsgovernment tillträdde efter en vecka och utlyste nyval.⁷

Till sist tillsattes en "kungaregering" 1914 under ledning av landshövdingen Hjalmar Hammarskjöld. Denna kom att sitta till 1917 och lotsade Sverige fram under världskrigets år. Den moderna högern ("industrihögern") med Arvid Lindman i ledningen var dock nu kritisk till aktivisterna kring Gustav V och Sven Hedin och var den del, som bestämde högerens mer flexibla politik.



Arvid Lindman t v.

minister och översten Emil Mörcke krigsminister. Andra kammaren upplöstes och nya val utskrevs.

Den nya regeringens försvarsprogram avsåg i anslutning till bondetåget och kungens uttalande försvarsfrågans lösning i ett sammanhang med en sammanhängande "vinterlinje" av 250 dagars rekrytskola för fotfolket, tre repetitionsövningar à 30 dagar och därtill 15 dagars övning för äldre årsklasser liksom även byggandet av sju pansarbåtar förutom pansarbåten *Sverige*. Valstriden blev synnerligen häftig. Högern, moderata och liberala försvarsvänner anslöt sig till regeringens program. Det liberala partiet accepterade Staaffs Karlskronaprogram med "sommarlinje" och en ökning intill 40 dagar av infanteriets övningar. Socialdemokraterna yrkade bland annat övningstidens nedsättning till sex månader. Valda blev 86 försvarsvänner, 73 socialdemokrater och 71 liberala (de sistnämnde förlorade 22

Fortsättningen av försvarsfrågan löstes i riksdagen under 1914 enligt följande:

Landshövdingen Hjalmar Hammarskjöld bildade den nya kungaregeringen och blev statsminister (17 februari 1914 -30 mars 1917).

Ministären kom till större delen att utgöras av män, som stått utanför de senaste årens politiska strider. Bankdirektören Knut Wallenberg blev utrikesminister, skeppsredaren Dan Broström sjö-

⁷ Wikipedia

platser till försvarsvännerna och 9 platser till socialdemokraterna). Fastän försvarsvännerna haft stor framgång vid valen, var dock utsikterna för regeringens försvarspropositioner små, då motståndarna hade majoritet inte bara i andra kammaren utan även i de gemensamma voteringarna. Regeringsförslagen upptog det före valen offentliggjorda programmet med en ökad årskostnad för försvaret på 11 miljoner kronor samt ökning av värnpliktsåldern med tre år. Till täckande av engångskostnaderna skulle det från de mera bemedlade tas ut en värnsskatt på 75 miljoner kronor, fördelade på tre år. Av de liberala yrkandena upptog regeringen krigslagarnas humanisering och tillsättande av en militieombudsman.

Försvarsutskott och krigshot

Ett försvarsutskott på 24 personer under Karl Staaffs ordförandeskap arbetade den heta sommaren 1914, utan att någon enighet kunde nås. I detta läge bröt ett nytt storkrig ut i Europa, som ledde till det första världskriget. Det framkallade snabbt ett avgörande i försvarsfrågan och borgfred mellan partierna. Den 7 augusti riktade socialdemokraternas ledare Hjalmar Branting en maning till de borgerliga partierna, att med anledning av kriget försöka finna "en enande linje". Branting var försvarsvänlig och ansåg som majoriteten socialdemokrater, att landet måste försvaras. Den 8 augusti meddelade Staaff statsministern, att liberalerna skulle ge regeringen sitt stöd för att skapa nationell samlings. Det var avgörande och ledde till, att regeringsförslaget segrade i båda kamrarna, dock med 129 röster mot 70 (socialdemokraterna) i andra kammaren. Konkret betydde detta, att kungens långtgående krav från borggårdstalet inte förverkligades. Även kungens krav på en ettårig övningstid för infanteriet nedsattes.⁸

Resultatet blev under världskriget en rad försvarskompromisser i regering och riksdag och en fortsatt tillbakagång för kungamakten. Kungen undvek att lägga sig i försvarsfrågan igen. Tiden rann sedan fort och Gustav V var en klok kung, han retirerade och anpassade sig till den nya tiden. Han var till sist klart belåten att få en stark vänsterregering Edén-Branting under åren 1917-20, då den politiska demokratin genomfördes i Sverige. Under revolutionsstämningarna i Sverige 1918 gick det så långt, att kungen var beredd att lämna landet och bad sin gamle vän och skolkamrat Hjal-

⁸ Wikipedia och Kent Zetterberg, uppsats 1987 i Utrikespolitik och försvar, s 350ff. (Vänbok till Wilhelm Carlgren).

mar Branting om besked, när väskorna skulle packas. På detta svarade Branting trankilt: "Oroa sig icke, Majestätet, vi ska se till, att det inte blir någon revolution." ⁹

Sverigeskeppen fick strategisk betydelse

Och flottan fick till sist sina tre Sverigeskepp, *Sverige, Drottning Victoria och Gustaf V*. De var genom sin offensiva förmåga en strategisk resurs för Sverige, även om problemen att modernisera dem i takt med tiden infann sig redan på 1920-talet. Ödet ville dessutom, att de på 1920-talet, efter Rysslands och Tysklands nederlag i världskriget, en kort tid var de starkaste fartygen i Östersjön. Gustav V:s statsbesök i Helsingfors 1925 blev en höjdpunkt för Sverigeskeppen och stärkte den svensk – finska vänskapen. I förlängningen skymtade en svensk-finsk försvarsallians ("det gamla riket") riktat mot det kommunistiska Sovjetunionen och under Nationernas Förbunds välsignelse. (NF-sanktioner mot militära angrepp). Men det är en annan historia.

Sammanfattning

De två pansarbåtsinsamlingarna 1912 kom i grevens tid. Tack vara denna stora manifestation av försvarsvilja hos det svenska folket, kom byggandet av pansarbåten *Sverige* igång och försvarsfrågan fick fart. Detta ledde till en konfrontation mellan regeringen Staaff och kungamakten, borggårdskrisen och regeringens avgång. Kungaregeringen Hammarskjöld kom sedan att lösa försvarsfrågan under 1914, även om det länge såg mörkt ut. Utbrottet av storkriget i början av augusti 1914 ledde nu till, att de tre stora partierna i riksdagen enades om borgfred och om försvaret. Konkret blev det sedan en rad försvarskompromisser både i fråga om armé och flotta. I fråga om pansarskepp av Sverigeklassen backade regeringen till tre fartyg. Med tanke på kostnadsutvecklingen var det ett rimligt beslut.

Långsiktigt fick Sverigeskeppen en viktig strategisk betydelse. Den svenska flottan ansågs av stormakterna under båda världskrigen och även under det kalla kriget vara en strategisk maktfaktor. En början till denna epok lades av pansarbåtsinsamlingen 1912, som alltså fick en långsiktig betydelse. Sveriges sjömakt stärktes genom Sverigeskeppen, som under 1920-talet hörde till de starkaste i Östersjön. Den svenska flottan bidrog

⁹ Kent Zetterberg, *Gustav V och övergången till det moderna Sverige*, Fataburen 1993.

nu till att stärka förtroendet för den svenska alliansfria politiken. (Avskräckning och förtroendeskapande åtgärder). Den fyllde därmed en viktig säkerhetspolitisk funktion för nationen Sverige.

Pansarbåtsinsamlingen 1912 är därför väl värd att hedra och att minnas.

The Royal Swedish Navy (RSN) 1939-1945
- protecting the sea **lines and the long coastline.**
A Strategic factor in the Baltic in two World Wars.



Kent Zetterberg är professor emeritus vid Försvarshögskolan och leder forskningsprojektet Försvaret och det kalla kriget (FoKK), som hittills utkommit med 34 nummer. FoKK fortsätter enligt planerna till 2014-2015.

Han har bl.a. skrivit om försvarsberedningarna 1911-14 i *Militärer och politiker* (1988). Han är ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet.

F-båten – Sverigeskeppen. Bakgrund, konstruktion och produktion

Av Lars Salomonsson

Vid mitten av 1800-talet utgjordes vår örlogsflotta huvudsakligen av träfartyg - ett fåtal seglande linjeskepp och fregatter jämte ett par hundra kanonslupar/jollar, de senare framförda med rodd eller segel. Försvarspolitiken dominerades av centralförsvarsprincipen.

Med erfarenheterna från det nordamerikanska inbördeskriget och i synnerhet kampen mellan *Monitor* och *Merrimac* började en utveckling av den svenska flottan mot pansrade fartyg, som drevs med ångmaskin och propeller. Redan tre månader efter striden på Hampton Roads började ett samarbete mellan representanter för den svenska flottan och den välvilligt inställde John Ericsson.

Med byggandet av monitoren *John Ericsson* 1865 och hennes tre efterföljare påbörjades en utveckling av svenska pansarbåtar, som kulminerade i de tre Sverige-skeppen.

1800-talet medförde en stor utveckling inom många teknikområden, inte minst skeppsbyggeri och vapenteknik. Med ångan kom industrialismen. På skeppsbyggeriets område blev Motala Mekaniska Werkstad, med varv i Motala och Norrköping, till en början ledande i Sverige. Kanoner tillverkades sedan länge vid Finspongs bruk, men mot slutet av seklet övertog AB Bofors-Gullspång denna position.

På 1870-talet byggdes bl.a. pansarkanonbåtarna *Garmer*, *Sköld*, *Fenris*, *Hildur* och *Gerda*. Dessa var av monitortyp med mycket låga fribord. Fartresurserna var måttliga, cirka 8 knop med en encylindrig ångmaskin och en eldrörspanna. Huvudartilleri var en 24 cm kanon.



Gerda.



Thule.

1885 – 1893 byggdes pansarbåtarna *Svea*, *Göta* och *Thule*. Dessa fick väsentligt högre fribord än sina föregångare och farten ökade till 14 knop med två liggande komppoundmaskiner och sex eldrörspannor. Artilleriet utgjordes av 2 st 25,4 cm i ett dubbeltorn och 4 st 15,2 cm pjäser bordvarts. *Svea* och *Göta* byggdes av Motala Mekaniska Werkstad på Lindholmens varv medan *Thule* byggdes av Bergsunds Mekaniska Verkstad på Finnboda varv.

1896 – 1898 byggdes pansarbåtarna *Oden*, *Thor* och *Njord*. Fartygen hade en ny, lättare typ av pansar. Farten var 15 knop med två stående tripplexpansionsmaskiner och sex eldrörspannor. Artilleriet utgjordes av 2 st 25,4 cm pjäser i ett förligt och ett akterligt torn och 4 st 12 cm pjäser bordvarts. Samma varv som tidigare blev kontrakterade.

Under perioden 1899 till 1904 byggdes så pansarbåtarna *Dristigheten* och fyra fartyg av Åran-klass – *Åran*, *Wasa*, *Tapperheten* och *Manligheten*. Artilleriet utgjordes av 2 st 21 cm pjäser i enkeltorn för och akter. Dessa kanoner hade större räckvidd och högre eldhastighet än 25 cm kanonerna. Bordvarts fanns 6 st snabbskjutande 15,2 cm pjäser från Bofors. Nu infördes den effektivare vattenrörspannan och farten blev 16.5 knop. *Wasa* byggdes på Finnboda varv. Lindholmen, som redan hade *Dristigheten* under byggnad, kontrakterades för *Åran* och Kockums fick kontrakt på såväl *Tapperheten* och, två år senare, *Manligheten*.

1905 – 07 byggdes pansarbåten *Oscar II*. Deplacementet blev 4300 ton jämfört med föregångarnas cirka 3200 ton. Farten blev 18 knop. Artilleriet utgjordes av 2 st 21 cm i enkeltorn och 4 st dubbelorn med totalt 8 st 15,2 cm pjäser. Lindholmen fick även detta kontrakt och levererade sålunda tre pansarskepp inom loppet av fem år.

Oscar II blev det sista fartyget i en kontinuerlig utveckling och byggnation av pansarbåtar. Byggnationstiden för fartygen under denna period var 2 – 3 år plus ytterligare något år till leverans, en imponerande utveckling och produktion av svenska företag.

Internationellt pågick den stora kapprustningen och de slagskepp, som tillfördes flottorna, var så mäktiga, att Sverige måste acceptera underlägsenhet i artilleri. Man valde istället att satsa på högre fart och utnyttja våra skärgårdsområden som skyddande baser och till förflyttningar.

De s.k. typsakkunniga, som tillsatts av regeringen i september 1906, hade som bakgrund till sina förslag dels det nya strategiska läge, som uppstått, då unionen med Norge bröts, dels de erfarenheter som informationerna från det rysk-japanska kriget 1904-1905 kunde ge. Den ryska flottan, som lidit oerhörda förluster, var under återuppbyggnad.

Ett antal alternativ, A – F, av en ny pansarbåt studerades.

De sakkunniga eftersträvade en fartygstyp med större sjövärdighet än de tidigare byggda och som med någon fartöverlägsenhet skulle kunna ta upp kampen mot en angripares slagskepp. Man lämnade sitt underlag till försvarskommittén, som 1910 förordade F-alternativet, därav begreppet F-båt. Det bedömdes att fyra enheter skulle behövas, men av ekonomiska skäl beslöt man till en början att föreslå tre. Det fjärde skeppet fick lov att skjutas på framtiden. Det kom ju heller aldrig att byggas. Dock förekom det i försvarsdiskussionen och på ritborden ännu under 1940-talet

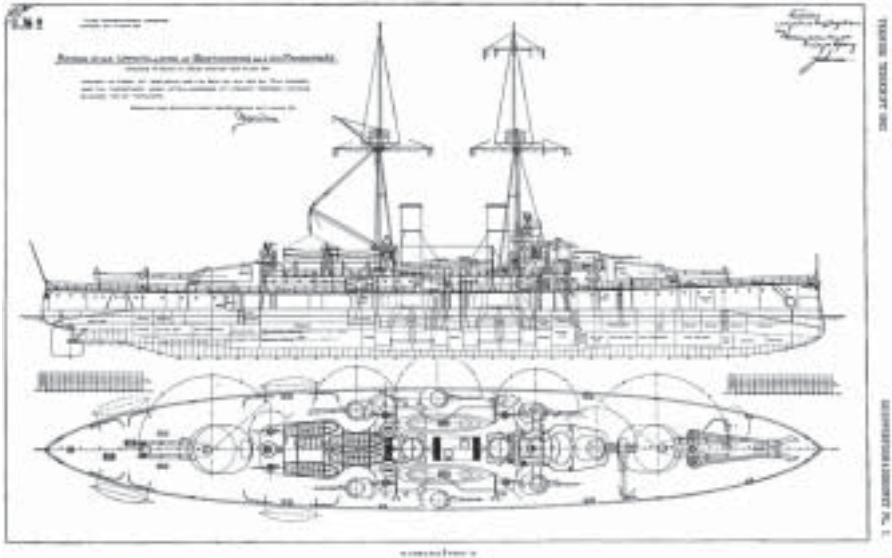
Det valda alternativet, F-båten, beräknades få ett deplacement på 6800 ton och göra 22,5 knop. Huvudartilleriet bestod av fyra 28 cm kanoner fördelade på två torn.

Riksdagen beslöt våren 1911 – med knapp majoritet – att bevilja medel till påbörjandet av en F-båt.

Seklets första decennium var oroligt. Engelska och tyska sjöstyrkor kryssade stridsberedda i Nordsjön. Ett storkrig var nära.

I vårt land höjdes varnande röster, men flertalet tycks ha ansett, att Sverige skulle kunna stå utanför eventuella krig.

1911 gick det svenska folket till val och röstade fram en regering, som hade nedrustning på sitt program. Nya utredningar tillsattes och det verka-



Generalarrangemang *Sverige*.

de ovisst, om F-båtarna skulle bli verklighet. Beställningen av kanoner, som lagts ut på Bofors, annullerades.

Oron över omvärldsutvecklingen påverkade dock försvarsviljan och insamling av medel för pansarbåtarna organiserades. När pansarbåtsföreningen den 7 maj 1912 kunde överlämna 15 miljoner kronor till Konungen, hade regeringen inget annat val än att tacka och ta emot.

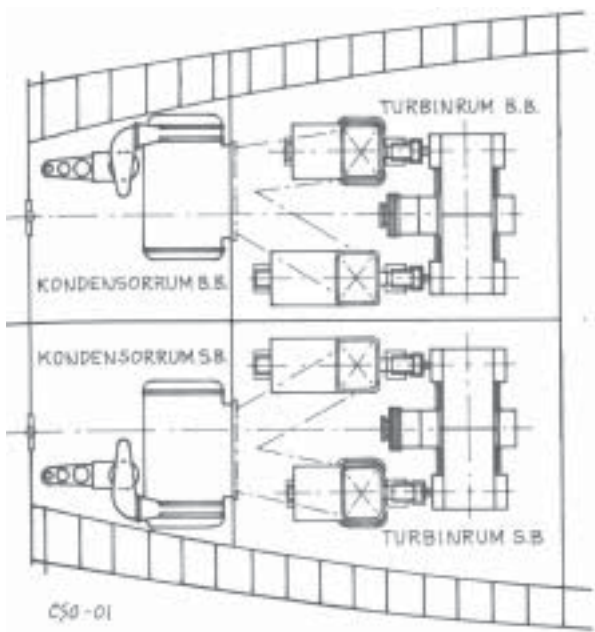
Ett villkor för överlämnandet av insamlingens medel var, att kölen på det första fartyget skulle sträckas före utgången av 1912. Det blev svårt för marinförvaltningen att få fram nya ritningar. Arbete med specifikationerna måste forceras och de blev tyvärr svävande i sina formuleringar. Leverantörerna tvekade att lämna anbud. Inget av varven var heller i stånd att leverera ett så stort och komplicerat fartyg inom den korta tid, som begärts – tre år.

Chefen för mariningenjörskåren väckte då frågan, om inte varven skulle kunna samarbeta. Idén mottogs positivt och en fruktbar samverkan inleddes. Kockums nybyggda verkstäder stod för tillverkning av turbinmaskiner. Bergsunds och Motala verkstäder, under gemensam ledning, stod för pannor och hjälpmaskiner. Skrovet byggdes på Götaverken, dit all utrust-

ning skulle sammanföras. Götaverken skulle lämna anbudet och ta kontraktet.

Att fartygskonstruktörerna ställdes inför nya och svåra frågor framgår kanske bäst av en jämförelse med den närmaste föregångaren *Oscar II*. Det skeppet markerade slutet på en relativ lång utveckling allt ifrån pansarbåten *Svea* 1883. Under cirka 20 år hade 12 pansarbåtar byggts och utvecklingen hade gått i en lugn takt. Nu hade ett antal år gått sedan den senaste sjösattes och teknik såväl som krav på sjökrigsmaterielen hade tagit stora steg.

De gamla ångmaskinerna hade utklassats av ångturbinerna. Jagarna *Hugin* och *Munin*, som byggdes 1911-12 var de första svenska fartyg, som fick denna nyhet som nu infördes även på F-båten. Införandet av ångturbiner med överhettad ånga medförde ett minskat utrymmesbehov per installerad effekt. Fortfarande upptog dock maskinområdet en betydande del av fartygets totala utrymme. Ångturbinmaskineriet var uppställt i två turbinrum och två kondensorum. Vardera sidans aggregat var helt oberoende av det andra och omfattade en högtrycksturbin med backturbin, en lågtrycksturbin samt en kondensor i eget rum.



Maskinarrangemang på
Drottning Victoria
och *Gustaf V*.

Sverige fick Curtisturbiner, som direktkopplades till propellrarna, vilket gav ett något för högt propellervarvtal och man var därför tvungen att fördela utgående effekt på fyra propellrar. På systerfartygen infördes dock kuggväxlar, som minskade varvtalet från Westinghouse ångturbiners 3450 r/min till 200 r/min på de två propellrarna. Med 20 000 AHK nådde *Sverige* en fart på 22,5 knop. Systerfartygen nådde 23.5 knop med 22 000 AHK. Dessa fartyg fick dessutom något ändrad förskeppsutformning under vattenlinjen för bättre gång i is samt backdäck istället för *Sveriges valdäck*.

Ångan kom från 12 Yarrow-pannor i 4 eldrum. Pannorna var koleldade men för forcering hade man tillsatseldning med brännolja. Det erforderliga blästertrycket åstadkoms med stora ångdrivna fläktar placerade tätt under pansardäcket med två fläktar i vart och ett av de fyra eldrummen. Rummen var alltså satta under kraftigt övertryck och man fick passera ut och in genom slussar.

Kolboxarna upptog en stor volym i fartyget. I de ofta förekommande kolningarna deltog hela besättningen. Eldarna hade det tunga jobbet med stuvning och lämpning av kolet nere i boxarna, när detta kom störtande genom koltrummorna. Vid varje trumma satt en man på däck och räknade kolbask. I allmänhet hade man två kolpråmar på varje sida, med folk som bildade langningskedja från pråmen uppefter fartygssidan och fram till koltrummorna i däck.

Arbetet i pannrummen var varmt och ansträngande. Framför varje eldstadslucka arbetade två man, en med att skyffla kol i fyren, en annan med att sköta eldstadsluckan, som skulle öppnas, just som kamraten skulle fyra in kolet. En eldrumsmaskinist hade uppsikt över arbetet i eldrummet. En betrodd man, vanligtvis eldarkorpral, skötte matarpumpen och de stora ventilationsfläktarna. Särskilt vid manöver i maskin gällde det att passa på såväl matarvattnet i vattenståndsroren som lufttrycket i eldrummet.

Med 665 ton kol och 100 ton olja fick *Sverige* en aktionsdistans på drygt 2700 M vid en fart av 14 knop. Systerfartygen fick en aktionsdistans på nästan 3300 M vid samma fart. Denna måttliga aktionsdistans, jämfört med stormakternas fartyg, som hade betydligt större krav på uthållighet, gjorde att fartygets dimensioner kunde hållas nere och istället blev huvudartilleriets egenskaper samt pansarskyddet dimensionerande.

Pansaret bestod av 200 mm vattenlinjepansar, 100 mm fribordspansar och ett 18 – 28 mm pansardäck.

Artilleriets och pansarskyddets påverkan på fartygets dimensioner kan

kanske illustreras med en jämförelse med jagaren *Hugin*, som var bestyckad med 4 st 7,5 cm kanoner och 2 st torpedtuber. *Hugin*, med sitt slanka och opansrade skrov, hade ett displacement på endast 350 ton. 10 000 AHK gav en fart på 30 knop.

F-båtens 28 cm kanoner i dubbeltorn medförde mycket stora vikter och påkänningar i skrovet. *Oscar II* enkeltorn vägde 200 ton. F-båtens dubbeltorn vägde 413 ton vilket medförde att böjningsmomentet i längskeppsled mer än fördubblades. Rekystrycket vid fullsalva för de två 21:orna var 204 ton, medan de fyra 28:orna blev 1040 ton, d.v.s. fem gånger så stort.

Specifikationerna föreskrev flera nymodigheter. Nya material gjorde det möjligt att lägga tunnare isolering, vilket sparade vikt. Brännbart material i inredningarna reducerades. Med tiden infördes även möbler i stål i officers- och underofficersmässarna. Ett kylmaskineri med tillhörande kylrum för färsk proviant skulle tillkomma. För att begränsa rullningarna i sjön försågs skrovet med 75 cm höga slingerkölur utefter 41 meter av skrovet längd.

Den elektriska installationen fick en förhållandevis stor omfattning med två ångturbindrivna generatorer på vardera 100 KW i akterskeppet



Provtur utanför Nynäshamn.

och två dieseldrivna generatorer på vardera 88 KW i förskeppet. Detta var första gången som dieseldrivna generatorer kom till användning på flottans övervattensfartyg. Man kunde nu tillgodose fartygets elkraftbehov vid stillaliggande utan att behöva hålla en huvudpanna påeldad.

Efter sjösättningen av *Sverige* vid Götaverken den 3 maj 1915, ett år efter krigsutbrottet, vidtog utrustning och provturer. Provturerna var tidskrävande. Fartyget var av en helt annan storleksordning och utrustad med mycket mer avancerad materiel än den närmaste föregångaren *Oscar II*. Befälstecken hissades första gången den 10 maj 1917.

Systerfartygen *Drottning Victoria* och *Gustaf V* byggdes vid Götaverken respektive Kockums Mekaniska Verkstad och levererades 1921 respektive 1922, flera år efter krigsslutet.

Kriget drev på den tekniska utvecklingen, inte minst på elldledningssidan, vilken vårt land i stor utsträckning inte kunde ta del av och utnyttja. Sverigeskeppen kom därför att genomgå ett antal moderniseringar.

Även om Sverige-skeppen kom att färdigställas, när kriget i stort var över och den tekniska utvecklingen hade gjort fartygen omoderna på mycket kort tid, så finns det skäl att reflektera över det faktum, att vårt land ändå lyckades konstruera och producera så stora och komplicerade fartyg vid denna tid. Design, konstruktion och produktion gjordes i huvudsak av svensk industri i en tid av avspärningar och svårigheter att få tillgång till utländsk materiel och kunskap. Det var, utan tvekan, ett svenskt kraftprov.

Lars Salomonsson är pensionerad flottiljamiral och mariningenjör. Han har tjänstgjort i tekniska befattningar på jagare och på örlogsbas. Sedan början av 80-talet har han tjänstgjort på Försvarets Materielverk som projektör och projektledare för moderniseringar och nyproduktion av övervattensfartyg. Från år 1999 fram till pension var han teknisk chef för marina system vid FMV. Han är ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet.

Sverigeskeppens beväpning, taktik och moderniseringar

Av Per Insulander

F-båtens beväpning

I början av förra seklet var artilleriet allttjämt huvudvapnet hos sjöstridskrafterna inom alla stater med anspråk på utnyttjande av sjötransporter - civila såväl som militära. De sakkunniga eftersträvade, som nämnts, en fartygstyp med större sjövärdighet än tidigare byggda och som med någon fartöverlägsenhet skulle kunna ta upp kampen mot en angripares slagskepp. Genom att fördela artilleriet på flera enheter, skulle strid kunna upptas även gentemot större och starkare fartyg.

Huvudartilleriets kaliber borde medge genomslag av fiendens pansar, om inte, kunde man ändå räkna med att stora delar av motståndarens skrov var mindre väl skyddade, varför kaliberområdet 28 - 30 cm bedömdes tillräckligt.

Så kom diskussionen inom stormakterna om enhetlig artilleribestyrkning. I slaget vid Tsushima hade ett japanskt skepp träffats redan på nästan 13 000 meters avstånd av en rysk projektil. Så stora avstånd var utom räckhåll för dåtidens torpeder och borde därför eftersträvas av artillerifartygen. Lord Fisher ledde en expertkommitté i det brittiska amiralitetet, som 1905 började studera möjligheten att konstruera ett slagskepp med större antal 30,5 cm kanoner än det senaste, *Lord Nelson* och med högre fart med utnyttjande av ångturbiner. För närförsvar skulle ett stort antal 7,5 cm kanoner finnas. Resultatet - *Dreadnought* - sjösattes 1906. Nu var det endast stormakterna, som kunde följa med i denna utveckling.

Tänkbara motståndare till F-båten var t ex de tyska av *Deutschland*-typ (sjösatta åren 1903 till 1907; fart 19 knop) eller de ryska slagskeppen av *Gangut*-klassen (färdiga 1911 och egentligen av *Dreadnought*-typ; fart 23 knop). De förra var beväpnade med 28 cm artilleri, de senare med 30,5 cm. Deras vattenlinjepansar var som tjockast 24 respektive 22,5 cm. Den brittiska flottans slagskepp - närmast före *Dreadnought* - av klassen *Lord Nelson* var beväpnad med 30,5 cm kanoner och hade ett vattenlinjepansar av upp till 30,5 cm. (Fart 19 knop)

Inom vår flotta förordades 28 cm, då detta medgav ett antal av fyra kanoner inom ett displacement på cirka 7 000 ton medan fyra stycken 30,5 cm skulle kräva ett betydligt större fartyg och därmed väsentligt ökad kostnad. Vid strid medgav fyra kanoner en snabbare och säkrare inskjutning, än om blott två fanns. Inskjutning skedde med hjälp av med kikare observerade nedslag/vattenuppkast. Först gällde att komma rätt i sida. Man kunde då se, om nedslagen låg hitom/bortom eller omkring målet, "täckande". En ganska normal spridning inom en salva kunde innebära cirka 300 meter mellan ytterskotten. Med blott två nedslag är risken stor, att de kan leda till en felaktig rättelse. Mer information erhålls om uppkasten är fyra.

Från lekmannahåll förordades den grövre kalibern, som gav större genomslagskraft med sin omkring 100 kg tyngre projektil. Detta kunde i sin tur leda till en något lägre salvtakt, mindre än fyra per minut.

Inte sedan monitoren *John Ericsson* på 1860-talet haft två framladdade 38 cm kanoner av amerikansk konstruktion, hade flottan hanterat så grova pjäser. Utvecklingen inom metallurgin hade gjort stora framsteg under de senaste decennierna. De nya stålen medgav starkare drivladdningar och längre eldrör, vilket gjorde det möjligt att skjuta längre. Sedan man beslutat sig för F-båten, d.v.s. ett fartyg med fyra 28:or, bedömdes det därför nödvändigt att först anskaffa en provkanon med lavett. Offertinbjudan sändes till flera erfarna, utländska vapentillverkare samt till AB Bofors-Gullspång. När svaren kommit visade det sig, att Bofors givit den lägsta offerten. Till denna var dock kopplat ett krav att sedan också få leverera fartygets fyra pjäser, inklusive lavetter och torn. Resultaten av skjutningarna med provkanonen skulle givetvis beaktas. Kravet motiverades med de stora investeringar, som måste göras för att kunna tillverka så stora kanoner. Marinförvaltningen antog denna offert.

Bofors skulle även leverera övrigt, lättare artilleri, men tornen till 15,2 cm pjäserna skulle tillverkas av Motala Verkstad. För de senare två skeppen anlätades i stället AB Atlas.

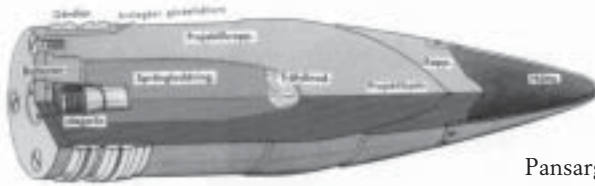
Förutom de fyra 28:orna i två dubbeltorn, försågs alla tre skeppen med ett sekundärartilleri om åtta stycken 15 cm kanoner i ett dubbel- och sex enkeltorn samt sex 7,5 cm, varav två avsedda mot luftmål ("luftkanoner").

Dessutom utrustades de med två 57 mm landstigningskanoner och två kulsprutor.

I hålskepp längst förut fanns två undervattenstorpedtuber av 45 cm kaliber.

Någon kapacitet för att ta ombord minor har icke angivits. Räls på halv-däck skulle i så fall varit aktuell.

F-båten projekterades från början för en ammunitionsutredning till 28 cm kanonerna, som bestod av pansarbrytande projektiler, cirka 100 stycken om 305 kg till varje eldrör. (40% pansargranater och 60 % halvpansggranater) Redan innan *Sverige* levererades, hade emellertid spränggranaten tillkommit med väsentligt större verkan i oskyddade fartyg samt mot personal och teknisk materiel på/i pansrade fartygs lätta överbyggnader. Sammansättningen ändrades därför till 60% spränggranat, 20 % pansargranat och 20% halvpansggranat.



Pansargranat.

Drivladdningarna utgjordes av krut, till en början förvarat i tygkarduser men, av säkerhetsskäl, ganska snart i koger av plåt, om cirka 50 kg (28 cm). För varje projektil krävdes två. På liknande vis förvarades krutet till 15 cm kanonerna, men båda kogren tillsammans vägde blott cirka 15 kg.

Den tekniska utrustningen för att leda artilleriet var tämligen primitiv. Avståndet till målet bedömdes, eller uppmättes med hjälp av fyra optiska instrument av koincidenstyp (vinkeln mellan 2 bilder av målet, vars masttopp i den ena bilden t ex kunde bringas att sammanfalla med vattenlinjen i den andra), vilket förutsatte, att man kände målets höjd. Med hjälp av skjuttabell kunde så kanonerna ges en elevation, som svarade mot avståndet. Stridsavstånden var enligt erfarenhet inledningsvis omkring 10 000 meter. Utrymmet i kanontornet medgav högst 18° elevation över däckplanet, vilket då bedömdes vara tillräckligt. Det maximala skjutavståndet blev cirka 20 000 meter. Varje kanontorn riktades individuellt med hjälp av optiska sikten. Riktarna vid kanonerna hade stora svårigheter att se mål på så stora avstånd. Redan vid måttlig sjö kunde förliga tornriktare, på grund av stänk, knappast se målet ens på korta håll.

Ledningen av artilleriet ålåg en erfaren officer (AO) och skulle ske från det pansrade stridstornet, där även fartygschefen skulle vara under strid. AO biträdades där av en yngre officer (AO 2) för ledning av det medelsvåra artilleriet (15 cm). Kommunikationen inom artilleriet skedde med hjälp av telefoner via växel i manövercentralen eller genom talrör. Vidare fanns

elektriska orderapparater av vridspoletyp och salvsignalanläggning. För strid i mörker fanns fyra handmanövrerade strålkastare.

Taktik

Artillerifartygens taktiska uppträdande i början av 1900-talet skiljde sig föga från de seglande linjeskeppens. Fartygen framfördes i kolonn, d.v.s. på bestämda avstånd i ledarens kölvatten. Största möjliga antal kanoner skulle kunna riktas mot fienden, som därför borde hållas ungefär tvärs ut åt sidan. Medföljande torpedbåtar - senare jagare - skulle hålla sig i "eldlä" för att inte skymma sikten med sin rök. På order från flaggskeppet skulle de rusa fram i torpedanfall, understödda av pansarskeppens artilleri.

Hade man viss fartöverlägsenhet, strävade man efter att uppnå ett läge för eller akter om fiendens kolonn, s k T-läge. Man kunde då koncentrera eldgivningen från flera skepp mot ledaren/slutaren i motståndarens kolonn. Denne kunde i sådana lägen bara använda ett litet antal kanoner.

Om striden fördes på medlöpande eller mötande kurser eftersträvades, att inget av fiendens artillerifartyg lämnades obeskjutet. Var dessa färre än våra samlades elden från två eller tre mot fiendens tät (alternativt flaggskepp). En nackdel var då svårigheten att hålla reda på sina egna nedslag.

Under mellankrigstiden infördes i vår flotta begreppet "stridslinje". Den innebar, att artillerifartygen skulle hålla större avstånd mellan varandra och att varje enskilt pansarskepp skulle pejla fienden i en bäring 90 grader från bäringen till flaggskeppet. Med tre skepp skulle dessa då ligga i en vid båge med bredsidan mot fienden – populärt kallad den "Watterska stridslinjen".

För att medge bättre plats för undanmanövrer, eldgirar, m.m. utvecklades denna linje till "fri formering". Motståndaren hade då svårare att finna rätt skjutavstånd. En nackdel blev dock, att samtidigt eldöppning försvårades.

Konstgjord dimma, ibland förstärkt med kraftig skorstensrök, kunde - före radars tillkomst - användas för att försvåra motståndarens eldledning. Sådan dimma skulle i första hand läggas ut av jagare/torpedbåtar eller samverkande flygplan. Dessa plan kunde även nyttjas för spaning och observation av nedslag från artilleriet.

Moderniseringar

Sedan fred uppnåtts efter första världskriget, blev det möjligt att så småningom få del av de krigförandes erfarenheter och tekniska utveckling.



Bredsidan.

Det visade sig bl.a., att den tyska flottan huvudsakligen använt sig av avståndsmätare enligt stereoprincipen, medan britterna nyttjat koincidensinstrument. Det förstnämnda fordrar stereoskopiskt seende hos observatören, men ger noggrannare värden - i synnerhet på stora avstånd.

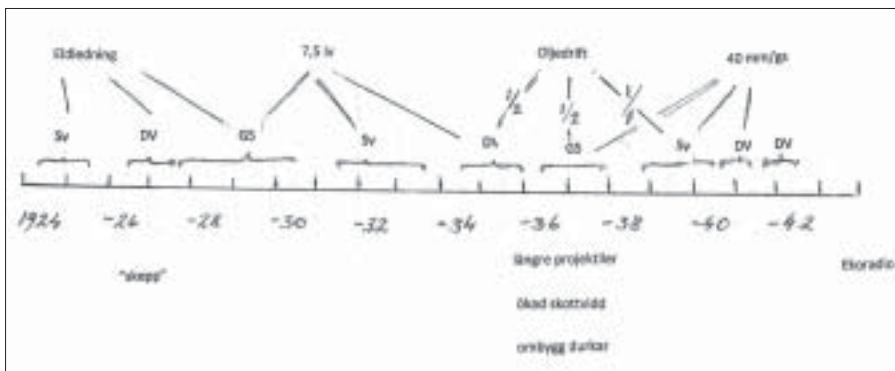
Införande av centralriktning från ett sikte uppe i någon mast eller annan hög konstruktion var också en nyhet.

Torpedbestyckning på artillerifartyg hade visat sig vara av ringa värde.

Flygplan för spaning eller bombfällning var en helt ny faktor i sjökriget.

Som tidigare antytts, var pansarskeppen inte längre moderna, då de trädde i tjänst. Den vapentekniska utvecklingen hade gått snabbt under krigsåren och behovet att modernisera vapensystemen var stort. Av flera skäl ville eller kunde man inte ta in alla tre skeppen samtidigt till varv. Hänsyn måste tas till det ekonomiska läget, fartygens behov av periodiska underhållsåtgärder och erforderlig beredskap.

Den första större moderniseringen gjordes på *Sverige* i mitten av 20-talet och sedan följde de andra två med ett par års mellanrum.

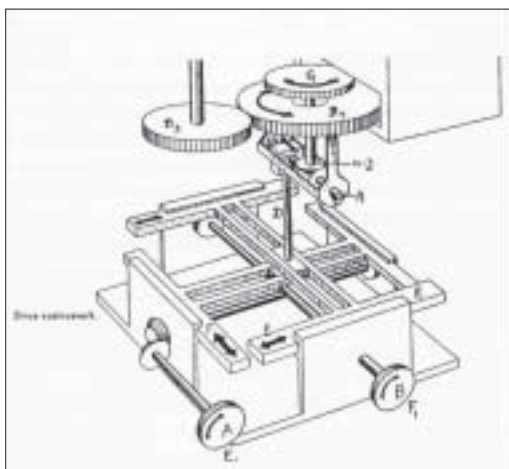


Skeppens moderniseringsperioder.

Torpedtuberna avlägsnades och utrymmet användes till centraler för artilleriet. De första centralinstrumenten var i stor utsträckning resultat av kunniga artilleriofficiärens, ingenjörers och skickliga finsnickares arbete, helt mekaniska efter analoga principer.

Den förliga stångmasten ersattes med en trebent, kraftig konstruktion, som uppbar såväl avståndsmätare (stereo) som centralsikte.

Rök och avgaser från skorstenarna, i synnerhet den förliga, hade varit besvärande för personalen på manöver- och signalbryggor samt i mäsren. Problemet löstes på olika sätt: förliga skorstenen böjdes akteröver mot den aktra (*Sverige*), en liten kapp på toppen av den förliga ansågs räcka (*Drottning Victoria*, men först på 40-talet), medan man på *Gustaf V* drog sam-



Avståndssändningsindikatorn.

man båda till en. Härigenom fick varje skepp sin karakteristiska profil. I detta sammanhang kan nämnas, att man år 1926 övergav den gamla benämningen "pansarbåt", som ersattes med "pansarskepp". Med ett enkelt penndrag hade flottan blivit avsevärt starkare, vilket uppmärksammades av pressen och flera humorister.

Med förbättrad ammunition kunde maximalt skjutavstånd för 28:orna ökas, från cirka 20 000 till 24 000 meter. Detta uppnåddes genom förlängning av projektilerna och som följd en ombyggnad av durkarna under senare delen av 30-talet.

De ursprungliga sex 7,5 cm kanonerna togs iland och ersattes med två dubbla luftvärnslavettage av samma kaliber, vilka placerades på en ny brygga ovanpå den aktra överbyggnaden. Där placerades även ett centralsikte med avståndsmätare. En luftvärnscentral inrättades under däck. Luftvärnseldledningen blev aldrig helt lyckad. Centralinstrumentet beräknade avstånds- och sidändringshastighet och ammunitionen temperades för att erhålla krevad vid målet, men träffresultaten blev dåliga.

På samma brygga monterades två dubbla 25 mm automatkanoner. Luftvärnspjäser med 40 mm kaliber erhöles först under 30- och 40-talen. Därvid borttogs två 15 cm kanoner - dubbeltornet på *Gustaf V*, mellersta enkeltornen, bordvarts på de andra två. Dessa luftvärnspjäser var gyrostabiliserade och när riktarna fångat målet och börjat följa det, startades automatisk följning, som naturligtvis kunde korrigeras. Lavettagen innehöll även en mindre stereomätare.

De handriktade 90 cm strålkastarna ersattes med fjärrmanövrerade och gyrostabiliserade 110 cm.

"Ekoradio", en svenskbyggd radar, började tillföras 1943.



Sverige-skepp år 1941/1945.

Epilog

När andra världskriget slutade 1945 började beredskapen dras ned. Pansarskeppens tid var definitivt till ända. Vad skulle man göra med dessa fartyg?

Under några år bedrevs studier, om de skulle kunna användas som flytande och rörliga batterier i våra ytterskärgrårdar och därigenom förstärka det fasta kustartilleriet.

När *Sverige* år 1953 utrangerades höjdes några enstaka röster för att detta fartyg, ett uttryck för folkets försvarsvilja 1912, borde bevaras som museum. Därav blev intet. Hon skrotades 1953. *Drottningen* gick några år som chefsfartyg i Stockholmsavdelningen, huvudsakligen som skolfartyg. Hon ströks ur rullan 1957 och gick två år senare till skrotning. *Gustaf V* ströks samma år, men hölls flera år liggande akterförtöjd vid Örlogsskolorna på Berga, fungerande som utbildningsobjekt vid maskinskolan och därjämte som förtöjningspir för kustflottans fartyg. År 1970 var det så dags för upphuggning.

Kanonerna på dessa fartyg skulle ännu kunna göra god tjänst såväl inom det fasta kustartilleriet som arméns gränsbefästningar. De svåra pjäserna kunde man av ekonomiska skäl inte ta hand om, men däremot de medelsvåra. De fanns kvar i krigsorganisationen i Norrbotten ända till slutet av 1997.



Dubbeltorn i Kalixlinjen.

Per Insulander tog officersexamen vid Kungl Sjökrigsskolan, Näsbypark, år 1949. Sjö-tjänsten i unga år innehöll artilleribefattningar på kryssare och jagare, chefskap på motortorpedbåt och försteofficer på torpedbåt. Befattningar som fartygschef på jagaren Småland (1970) och chef för skolflottiljen (1976-1977) blev de sista till sjöss. Sedan följde stabstjänst, dels vid marinstaben och dels inom Värnpliktsverket.



Av Gustaf von Hofsten

Att redovisa den svenska flottans utveckling under 100 år på 35 minuter är ingen dålig utmaning. Att dessutom göra det inför denna sakkunniga församling, gör det inte precis lättare.

Men jag tänker lägga upp det så, att jag i stora stycken låter bilder tala, bilder som på olika sätt speglar fartygens/fartygsmaterielens utveckling. Och jag tänker göra det lite lättare för mig genom att avverka 10 av de hundra åren direkt, genom att starta från tiden, då alla tre *Sverige*-skeppen kommit i tjänst, d.v.s. 1922. Det blir alltså det år, då jag tar avstamp.

Det blir en snabbexposé, där jag av tidsskäl tvingas välja bort taktik-, teknik- och personalutveckling och mycket annat, som egentligen borde beröras. Framställningen gör därför inte anspråk på att på något sätt vara fullständig.

Läget 1922

Hur var då läget 1922? Sjöstridskrafterna bestod då på papperet av:

14 pansarbåtar
1 pansarkryssare
4 torpedkryssare
10 jagare
61 torpedbåtar
16 ubåtar
3 minsvepare
2 motortorpedbåtar

Det kan tyckas, att detta utgjorde en imponerande och slagkraftig flotta, men sanningen var, att många av fartygen var omoderna och hårt slitna efter världskrigets neutralitetsvakt och många skulle snart falla för åldersstrecket.

Av de 14 pansarbåtarna var det bara nio, som kunde göra anspråk på att ha ett rimligt stridsvärde. Det var utöver de tre *Sverige*-skeppen, *Oscar II*, *Äran*-klassens fyra fartyg *Äran*, *Wasa*, *Tapperheten* och *Manligheten* samt *Dristigheten* – alla levererade under seklets allra första år. De övriga sex användes bland annat som depå- eller logementsfartyg.



Wachtmeister Curt S Ohlssons arkiv.

Pansarkryssaren i tabellen var naturligtvis *Fylgia*, som levererats 1907. Hon var alltjämt hyggligt modern och skulle efter flera moderniseringar även tjäna oss väl under andra världskriget. Hon skulle bland annat under 40 år fungera som flottans långresefartyg.

De fyra torpedkryssarna var *Örnen*, *Claes Horn*, *Jacob Bagge* och *Psilander*. Det var ursprungligen fem fartyg i klassen, men *Clas Ugglan* hade förlist utanför Ulvöarna 1917. Fartygens uppgift var främst att utgöra framskjuten spaning åt huvudstyrkan och att stödja och leda torpedbåtarna.

Det var den brittiska jagarutvecklingen i början av 1900-talet, som med de brittiskbyggda jagarna *Mode* och *Magne* lade grunden till det svenska jagarvapnet. Under första världskriget hade Sverige åtta jagare av god internationell klass. De två modernaste, *Wrangel* och *Wachtmeister*, levererades under det sista krigsåret. Efter *Mode* och *Magne* skulle alla framtida jagare komma att byggas vid svenska varv.

Av de 61 torpedbåtarna var de flesta gamla och omoderna och vid ingången av 1930-talet fanns bara drygt hälften kvar, alla byggda under 1800-talets slut eller i början av 1900-talet.

Ubåtsvapnet, som hade bildats med vår första ubåt *Hajen* 1904, hade 1922 hunnit utveckla 16 nya ubåtar av sju olika typer, av vilka alla utom en var byggda i Sverige. De modernaste var *Bävern*-klassens tre båtar *Bävern*, *Illern* och *Uttern*, levererade av Kockums och Örlogsvarvet i Karlskrona (ÖVK) 1921.

Under första världskriget hade Sverige inte haft några fartyg specifikt byggda för minsvepning. Men krigserfarenheterna ledde till att vi 1917 anskaffade de första fartygen avsedda för minsvepning: *Sökaren*, *Sveparen* och *Sprängaren*. De kunde anskaffas för överskottet från pansarbåtsinsamlingen. Produktionen av minsvepare skulle sedan inte ta fart förrän åren närmast före andra världskriget.

Motortorpedbåtsvapnet låg 1922 ännu i sin linda, men redan under kriget hade denna nya typ av torpedbåt utvecklats i England, Italien och Frankrike och två italienskbyggda båtar inköptes av Sverige 1920, *Mtb nr 1* och *Mtb nr 2*. Båtarnas två 45 cm torpeder låg inte i tuber utan hängde i dävertar, där de startades och släpptes över sidan.

Mellankrigstiden

Under mellankrigstiden kom försvarsbeslutet 1925 att innebära omfattande neddragningar av hela det svenska försvaret. Det medförde för flottan,

att det inte blev några nytillskott och att det gamla fartygsbeståndet tills vidare skulle behållas. Men redan året innan, d.v.s. 1924, hade riksdagen beviljat medel för att bygga två nya jagare. De levererades 1927 och fick namnen *Ehrensköld* och *Nordenskjöld*. Med dessa fartyg hade ett stort och betydelsefullt steg tagits för den fortsatta jagarutvecklingen.

Samma år fick flottan delvis ett litet uppsving, då riksdagen fastställde en nybyggnadsplan för de fem kommande åren. Det resulterade i att 1932 levererades de s.k. *Klas*-jagarna, *Klas Horn* och *Klas Ugglå* från Kockums respektive ÖVK. De var ganska snarlika sina föregångare, men med erfarenhet från *Ehrensköld*-jagarna fick de lägre tyngdpunkt för att bli styvare i sjön. Det uppnådde man bland annat, genom att de fick lägre fribord och blev något längre.

Medel hade också avsatts för fortsatt utveckling av ubåtsvapnet och 1929-1931 levererades från ÖVK ubåtarna *Draken*, *Gripen* och *Ulven*. De var betydligt större och kraftigare bestyckade än båtarna i den tidigare *Bävern*-klassen. De var de första svenska ubåtar, som fick 53 cm torpeder. *Ulven* skulle gå ett tragiskt öde till mötes och minsprängdes på västkusten 1943, varvid hela besättningen på 33 man omkom.

I och med flygets snabba utveckling insåg man behovet av att skapa ett flyg med tillräcklig räckvidd och uthållighet för att kunna följa sjöstridskrafterna till sjöss. Man insåg att detta bara var möjligt, om fartygen medförde flygplan ombord. De många diskussionerna, om hur ett sådant fartyg skulle se ut, utmynnade i bygget av flygplankryssaren *Gotland*, som levererades 1934 från Götaverken. Fartyget blev slagkraftigt och mångsidigt användbart, men var redan vid andra världskrigets utbrott hopplöst föråldrad p.g.a. flygets snabba utveckling. 1943-1944 togs flygplan och katapult bort och hon byggdes om till luftvärnskryssare.

Under första hälften av 1930-talet var den svenska flottan fortfarande relativt stark i jämförelse med andra Östersjönationer. Visserligen hade Tyskland påbörjat viss uppbyggnad av sin flotta, men den ryska flottan var svag och omodern.

Sverige disponerade 1935 en blandning av äldre, omoderna fartyg och nyare enheter:

9 pansarskepp
3 kryssare
13 jagare
13 ubåtar



Gotland KÖMS K-E Westerlunds arkiv.

5 torpedbåtar
4 minsvepare
2 motortorpedbåtar
32 vedettbåtar

Den tredje kryssaren, utöver de tidigare nämnda *Fylgia* och *Gotland*, är minkryssaren *Clas Fleming*, som levererades redan 1914 under benämningen minfartyg. De 32 vedettbåtarna var gamla torpedbåtar, som omklassats till vedettbåtar avsedda främst för bevakningsändamål. Flera av dem skulle göra tjänst under andra världskriget.

Andra världskriget

I och med att det utrikespolitiska läget förändrades från mitten av 1930-talet och stormmolnen hopade sig, skulle de kommande riksdagsbesluten innebära en påtaglig och accelererande upprustning av flottan. Inom såväl jagar- som ubåtsvapnet skedde en kraftig utveckling och en uppbyggnad av

minröjningsresurserna påbörjades. Motortorpedbåtsvapnet skulle snart få sina första svenskbyggda båtar.

Om vi börjar med jagarna, så levererades de sex s.k. stadsjagarna 1936-1941, med jagaren *Göteborg* som första fartyg. De fick höjd maskineffekt i förhållande till de tidigare jagarna och då de också hade överbyggnader av lättmetall, blev de mycket snabba. Farter på 40 knop uppnåddes vid provturerna. De övriga jagarna i klassen var *Stockholm*, *Malmö*, *Karlskrona*, *Gävle* och *Norrköping*.

En annan förstärkning av jagarvapnet utgjorde de fyra från Italien inköpta fartygen *Puke*, *Psilander*, *Romulus* och *Remus*. De inlöpte till Göteborg i början av juli 1940 efter en mycket omtalad och dramatisk färd från Italien mitt under brinnande krig. De fyra fartygen var förhållandevis klen bestyckade och ganska vekt byggda.

Under 1942-1943 byggdes och levererades ytterligare åtta jagare, dels de fyra mindre kustjagarna av *Mode*-klass, som förutom *Mode* bestod av *Magne*, *Munin* och *Mjölner*, dels fyra större jagare av modifierad stadsjagartyp: *Visby*, *Sundsvall*, *Hälsingborg* och *Kalmar*. *Visby*-klassens jagare



Visby KÖMS K-E Westerlunds arkiv.



Sjöormen KrA CM Press.

hann med att göra god tjänst under de två sista krigsåren. Därmed hade Sverige under VK II som mest 27 jagare – en akttningsvärd siffra!

De modifierade stadsjagarna genomgick efter kriget flera ombyggnader och omklassades 1965 till fregatter.

Ännu mer anmärkningsvärd är kanske ändå Sveriges ubåtssatsning, där flottan från 1936 till krigsslutet skulle förstärkas med inte mindre än 24 ubåtar av fyra olika typer, alla svenskbyggda, varav 20 stycken på Kockums och fyra på ÖVK.

Det började med de tre minubåtarna typ *Delfinen*, levererade 1936-1937 och fortsatte med den nio båtar stora *Sjölejonet*-serien levererade 1938-1942. Därefter följde de nio s.k. nummerubåtarna *U 1-U 9*, levererade 1942-1944. Sex av de senare byggdes under början av 1960-talet om till jaktubåtar. Krigsårens ubåtsbyggande avslutades med de tre minubåtarna

av *Neptun*-klassen. Därmed hade Sverige sex minläggande ubåtar.



Holmön KÖMS Allan Kulls arkiv.



De tre pansarskeppen i Sverigeklassen KrA CKF album.

Erfarenheterna från första världskriget och efterkrigsminsvepningarna ledde till, att Sverige på allvar insåg behovet av att utveckla fartyg specifikt byggda för minsvepning. 1935-1936 levererades de fyra vedettbåtarna av *Jägaren*-klassen. Deras huvuduppgift var att svepa framför huvudstyrkan, då den löpte ut ur skärgården. Grundat på erfarenheterna från dessa fartyg byggdes två större minsvepare, *Arholma* och *Landsort*, som skulle utgöra förebild för en serie på 12 fartyg samt två mindre minsvepare *M 1* och *M 2* som skulle följas av 24 mindre minsvepare *M 3-M 26* -alla byggda på svenska varv och levererade under 1940-1941.

I köpet från Italien 1940 ingick förutom jagarna fyra begagnade motor-torpedbåtar (*T 11-T 14*). Man kan därför med visst fog säga att 1940 var mtb-vapnets födelseår, även om två brittiskbyggda båtar, *T 3* och *T 4* hade levererats redan 1939. År 1941 byggdes så de första svenskbyggda motor-torpedbåtarna *T 15-T 18* vid Kockums på licens från Italien. Året därpå levererades den första båten av ytterligare 11 (*T 21-T 31*), som med sina licensbyggda Isotta-Fraschini motorer fick fartprestanda på över 50 knop, detta trots att de utrustats med de tyngre 53 cm torpederna. Mtb-vapnet omfattade därför under krigsåren hela 21 motortorpedbåtar.



Kryssaeskader 1955 KrA.

Efter den här snabbgenomgången av olika fartygstyper får vi inte glömma bort, att sjöstridskrafternas kärna under hela mellankrigstiden och krigsåren utgjordes av de tre *Sverige*-skeppen. Som vi tidigare hört var det inte förrän 1957, som *Drottning Victoria* och *Gustaf V* utrangerades. *Sverige* hade strukits ur rullorna fyra år tidigare.

Efterkrigstiden – Kalla Kriget

I den nya försvarsordning, som antogs av 1942 års riksdag, fastslogs, att Sverige inte längre borde bygga tunga fartyg av typen pansarskepp. Flottans kärna skulle i stället bestå av tre kryssare, 12 jagare och 18 stora torpedbåtar. Därmed var den första grunden lagd för övergången till en lätt flotta.

Medel kunde dock bara avsättas för två kryssare och dessa levererades från Götaverken respektive Eriksbergs varv 1947 i form av *Tre Kronor* och *Göta Lejon*. De blev flottans genom tiderna längsta och största örlogsfartyg. Fartygen skulle i drygt ett decennium bilda kärnan i var sin kryssaeskader tillsammans med fyra jagare och sex torpedbåtar. Kryssarna hade stor eldkraft med sina sju 15,2 cm helautomatiska artilleripjäser, men det sän-

kande vapnet var torpeder, som också fanns på alla eskaderns fartyg – sammanlagt 66 stycken.

Under efterkrigstiden byggdes sammanlagt åtta jagare. De första var *Öland* och *Uppland*, som levererades redan 1947 respektive 1949. De var de första svenska jagarna med det halvautomatiska huvudartilleriet uppställt i slutna dubbeltorn. *Halland* och *Småland*, som levererades knappt tio år senare, blev våra största och slagkraftigaste jagare, särskilt sedan de i mitten av 1960-talet försågs med sjömålsrobotar. Fartygen blev först i västvärlden med att ha en operativ sjömålsrobot. De sista jagare som byggdes i landet var de fyra *Östergötland*-jagarna, som levererades i slutet av 1950-talet. De fick utöver *Östergötland* namnen *Södermanland*, *Gästrikland* och *Hälsingland*. Fartygen blev av ekonomiska skäl inte lika moderna och slagkraftiga som *Halland*-jagarna. Man tvingades bland annat återgå till ett halvautomatiskt medelsvårt artilleri. Fartygen försågs dock, som enda svenska fartygstyp, med luftvärnsrobot (typ Seacat). Vår sista jagare i tjänst var *Halland*, som avrustades 1982, mitt under pågående ubåtsjakt på Hårsfjärden.

De torpedbåtar, som skulle utgöra en del av övergången till den "lätta flottan", blev de 11 s.k. *Plejad*-båtarna, som byggdes i Västtyskland och levererades 1954-1957. Som helhet var det en lyckad fartygstyp, även om det skulle visa sig att motorerna var behäftade med en del tekniska problem, som det tog tid att bemästra. Omkring 10 år senare hade en något större fartygstyp sett dagens ljus i form av sex svenskbyggda, gasturbin-drivna båtar i *Spica*-klassen. Nya vapen- och ledningssystem hade införts



Robotskott
rb 15 från *Piteå*,
Lennart Lindberg.

främst tack vare elektronikens definitiva genombrott. Under 1970-talet byggdes ytterligare 12 förbättrade torpedbåtar typ *Norrköping*. Det var en av de största serier av likadana fartyg, som marinen anskaffat. Fartygen fick en förbättrad torped- och artillerieldledning. Något färdigutvecklat sjörobotsystem fanns ännu inte, men fartygen var förberedda för en senare installation och 1985 kunde en sjörobotbestyckning av *Norrköping*-klassen påbörjas. Också utrustad med en ny trådstyrd och målsökande torped, utgjorde fartygen en kraftfull ytattackkomponent i sjöförsvaret. De omklassades i samband med ombestyckningen till robotbåtar.

En vidareutveckling av robotbåtarna typ *Norrköping* resulterade i de två första korvetterna (eller kustkorvetterna som de först kallades) *Stockholm* och *Malmö*, som levererades 1985. Fartygen blev så pass stora, att ytattackflottiljerna nu kunde tillföras ett förbandschefsfartyg med kvalificerad ledningskapacitet.

Det var ett lyckat koncept, som ledde till utvecklingen av fyra fartyg av typ *Göteborg*, som levererades i början av 1990-talet. Skrovformen förändrades, deplacementet ökade något, radarmålytan reducerades och fartygen försågs med vattenstråldrif. På det sättet kunde de kombinera mycket tyst gång vid ubåtsjakt med helt nya manöveregenskaper. Alla dessa korvetter hade RBS 15 och torpeder (inklusive ubåtsjakttorpeder) som huvudvapen.

I slutet på förra seklet svarade Sverige för en världsledande fartygsutveckling inom smygteknik, som resulterade i att man byggde de fem *Visby*-korvetterna med sina okonventionella skrovformer. De döptes till *Visby*, *Helsingborg*, *Härnösand*, *Nyköping* och *Karlstad*. Fartygstypen rönt stor internationell uppmärksamhet och fartygen är konstruerade för såväl ytstrid som ubåtsjakt och minjakt. De är byggda vid Karlskronavarvet AB (KkrV) i sandwichstruktur med kolfiberarmerad plast och är försedda med vattenstråldriftaggregat.

A propos minjakt och minröjning. Om vi går något tillbaka i tiden, så levererades de första minsveparna efter kriget 1948 genom två minsvepare typ fiske, *Orust* och *Tjörn*. De skulle bland annat utbilda besättningar till hjälpminsvepare av typen fiskebåt. Ytterligare sju fartyg av fiskebåtstyp levererades under första hälften av 1960-talet med *Hisingen*-klassen och i början av 1970-talet byggdes tre fartyg typ *Gåssten*. Med *Hanö*-klassens sex fartyg, levererade 1953, återupptogs byggandet av den vid den här tiden traditionella minsvepartypen. *Hanö*-klassens fartyg var byggda i stål, medan den följande *Arkö*-klassen med 12 fartyg byggdes i trä för att få bättre skydd mot de känsliga, moderna magnetminorna.



Motortorpedbåten T 39 KÖMS arkiv.

Under 1980-talet ledde de alltmer raffinerade minorna tillsammans med ny teknik till, att den konventionella minsvepningen med bogserade svep måste kompletteras med nya metoder. Det ledde fram till utvecklingen av minjaktfartyg med sofistikerad minjaksutrustning för att lokalisera och förstöra minor. Det blev två klasser: *Landsorts*-klassen med sju fartyg och de fyra något mindre fartygen i *Styrsö*-klassen. Samtliga byggdes i glasfiberarmerad plast vid KkrV.

Efter andra världskriget skulle motortorpedbåtsvapnet fortsätta att utvecklas och gick mot sin storhetstid under 1950-talet. Då byggdes två stora serier på sammanlagt 25 enheter: *T 32–T 41* och *T 42–T 56*. Bl.a. motortorpedbåtarnas väderberoende medförde, att de ersattes av de större torpedbåtarna under 1980-talet.

Under slutet av 1970-talet och början av 1980-talet fick flottan en avsevärd förstärkning av förmågan att bekämpa sjömål. Då anskaffades en serie på 16 mindre, norskbyggda robotbestyckade enheter *typ Hugin*, som dock av outgrundliga försvarspolitiska skäl inte fick kallas robotbåtar utan patrullbåtar. De var bestyckade med sex Pingvinrobotar med IR-målsökare.



Gotland FBB, Foto Kockums.

Robotarna hade en relativt kort räckvidd på cirka 25 km.

Den svenska ubåtsutvecklingen sköt efter andra världskriget ny fart. I slutet av 1950-talet och i början av 1960-talet levererades från Kockums/ÖVK-KkrV två sex-båtsserier av typ *Hajen* respektive *Draken*. Den till det yttre mest påtagliga skillnaden mellan de två klasserna var, att *Draken*-klassens båtar fick ett helt nytt akterskepp med en fembladig, långsamt roterande propeller för tystare gång samt ett korsroder. Men det var först med de sex *Sjöormen*-ubåtarna i slutet av 1960-talet, som ubåtsutvecklingen i Sverige tog ett avgörande och stort steg. De hade droppformade och hydrodynamiskt utformade skrov och var konstruerade för uppträdande i uläge med hög fart och stor uthållighet.

Sverige skulle under 1980- och 1990-talen fortsätta att konstruera ubåtar av högsta internationella klass. Tre ubåtar typ *Näcken*: *Näcken*, *Neptun* och *Najad* följdes av fyra ubåtar typ *Västergötland*: *Västergötland*, *Hälsingland*, *Södermanland* och *Östergötland*. År 1999 levererades våra senast byggda ubåtar från Kockums/KkrV: tre ubåtar typ *Gotland*: *Gotland*, *Uppland* och *Halland*. Dessa är försedda med det luftoberoende Stirlingma-

skineriet, vilket medfört större uthållighet och ett mer autonomt uppträdande. Även enheter i *Västergötland*-klassen försågs i samband med moderniseringar med Stirlingmaskineriet.

Alltsedan andra världskriget hade flottan för minutläggning haft tillgång till de två stamminfartygen *Clas Fleming* och *Älvsnabben*. Till detta kom de många jagarna och fregatterna, som sammanlagt hade stor minfällningskapacitet. Men allteftersom dessa föll för åldersstrecket, accentuerades behovet av nya minfartyg. I början av 1970-talet levererades därför minfartygen *Älvsborg* och *Visborg*. *Visborg* skulle under många år utgöra chefens för kustflottan stabsfartyg.

I och med att *Älvsnabben* efter 40 års tjänst utrangerades 1982, var det angeläget att få fram ett nytt fartyg, som skulle kunna ta upp hennes fallna mantel som långresefartyg. Resultatet blev minfartyget *Carlskrona*, levererad 1982 och som blev det största fartyg, som någonsin sjösatts vid ÖVK/KkrV. Hon har sedan dess även utnyttjats som stöd- och patrullfartyg i samband med internationella insatser.



Visby FBB 98003131.

Vilka sjöstridskrafter disponerar då Sverige i dag?

Efter denna snabba och summariska genomgång av flottans utveckling under de senaste 100 åren har man anledning att fråga sig: vilka är då de sjöstridskrafter, som Sverige disponerar i dag - den 9 november 2012?

Att få de fem beställda korvetterna typ *Visby* slutlevererade har varit en lång och besvärlig process. I dag är enligt Högkvarteret bara *Visby* och *Härnösand* slutlevererade, medan de övriga tre beräknas successivt kunna slutlevereras under de närmaste tre åren.

Korvetterna *Visby* och *Härnösand* utgör alltså i dag tillsammans med två korvetter typ *Stockholm* och två typ *Gävle* Sveriges samlade ytstridskrafter. Här till kommer fem minjaktfartyg typ *Koster* (tidigare benämnda typ *Landsort*) och två röjdykarfartyg typ *Spårö* (tidigare benämnda typ *Styrsö*). Därutöver finns ytterligare några mindre enheter, som används för övervakningsuppgifter.

När det gäller ubåtsvapnet, förfogar Sverige i dag över fyra ubåtar, de tre ubåtarna typ *Gotland* och ubåten *Södermanland*.

Slutligen måste också nämnas flottans största enheter:

- stöd- och patrullfartyget *Carlskrona*, som jag nyss berörde
- ubåtsräddningsfartyget *Belos*, levererad 1984,
- signalspaningsfartyget *Orion*, levererad 1983 samt
- stödfartyget *Trossö*, inköpt 1996

Sammanfattningsvis kan vi väl slå fast, att dagens sjöstridskrafter är utomordentligt kvalificerade, men att numerären sannerligen lämnar mycket att önska.

Avslutning

Som avslutning måste man konstatera, att Sveriges skeppsbyggnads- och vapenteknik, i ett internationellt perspektiv, har hävdad sig utomordentligt väl genom åren. Jag har roat mig med att räkna efter, hur många kvalificerade örlogsfartyg av de typer jag här berört, som har byggts på svenska varv under de gångna 100 åren och kommit till den imponerande siffran 260.

Men – och detta är viktigt – i dag är stora delar av det, som finns kvar av vapenindustri i Sverige i utländsk ägo. Det enda varv som, än så länge, kan producera fartyg och ubåtar i Sverige, är sedan 1999 också i utländsk ägo.

Det är drygt 20 år sedan ett kontrakt på den senaste ubåtsserien tecknades och 15 år sedan motsvarande skedde på ytfartygssidan. Den marina skeppstekniska utbildningen har i dag upphört i försvaret och kompetensen, och därmed förutsättningarna att utveckla och anskaffa fartyg och ubåtar med lednings- och vapensystem, kommer därför att drastiskt minska framöver.

Förhoppningsvis kan detta 100-årsminne av pansarbåtsinsamlingen tjäna som en liten väckarklocka, när det gäller vår framtida förmåga att värna vårt land.

Gustaf von Hofsten är pensionerad kommandör av 1 gr. Han har tjänstgjort som marinintendent på jagare, torpedbåtsförband och minfartyg samt som stabsintendent i Flaggen. Han avslutade sin tjänstgöring i olika chefsbefattningar vid FMV, Förvarsstaben och Högkvarteret. Han är författare bl.a. till boken *Örlogsfartyg - svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg* (2003) Han är ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet.

Sverigeskeppen i konsten

Av Björn Marten

Utvecklingen från en seglande till en maskindriven flotta gick naturligtvis inte spårlöst förbi och främst under perioden 1890 – 1920 ägnade sig flera svenska marinmålare åt att avbilda de nya gråmalade fartygen med stål-skrov. En del av dessa konstnärer var naturligt nog sjöofficerare och kvalitén på deras verk varierar, delvis beroende på den enskildes konstnärliga utbildningsnivå, mellan högklassigt måleri och tämligen amatörmässiga produkter.

Bland de målade sjöofficerare, som helt eller delvis var verksamma under den nämnda perioden, står amiralen Jacob Hägg (1839-1931) och kommandörkaptenen Herman af Sillén (1857-1908) i en klass för sig. Båda hävdar sig mycket väl mot samtida och i en vidare krets mer kända konstnärer med annat motivområde. Sillén, med sin gedigna erfarenhet från officersbefattningar på olika nivåer ombord på pansarbåtar, får enligt min och många andras uppfattning betraktas som den verkliga pionjären att måla dessa fartyg och hans förmåga att skildra fartygens inbyggda kraft och fart torde sakna motstycke i svenskt marinmåleri. Tyvärr avled han några år före Sverigeinsamlingen och han fick aldrig se fartyget ens på ritbrädet. Han är därmed inte intressant i en presentation av Sverigeskeppen i konsten.



Jacob Hägg: Pansarbåten *Sverige*. Reproduktion (efter akvarell), utgiven 1912 i samband med pansarbåtsinsamlingen.

Hägg däremot fick uppleva tillkomsten av alla tre fartygen i klassen och har valt dem som motiv på några fina oljemålningar, akvareller och teckningar. Hans första akvarell av fartyget, som i stor upplaga reproducerades i samband med 1912 års pansarbåtsinsamling, tillkom med enbart konstruktionsritningar som grund. Om Jacob Hägg har det skrivits en hel del i bokform, senast av sonsonen Christer (se sidan 59) och genom hans medverkan i nautiska lexika och handböcker, tidskrifter m.m. är han välkänd för en relativt bred allmänhet.

I symposiet om Sverigeinsamlingen har jag, trots Jacob Häggs obestridliga kvalitéer, därför valt att ägna tiden åt tre andra, litet mindre kända, konstnärer.

1. Arvid Johansson

Den förste är en målare av generationen närmast efter Häggs, nämligen Arvid Johansson (1862-1923), som med sin impressionistiskt formupplösta stil skiljer sig markant från Häggs mera realistiska och detaljnoggranna. Man skulle enkelt uttryckt kunna säga, att Johansson målade sina fartygs-motiv, som Claude Monet antagligen skulle måla dem.

Johansson, som är allmänt känd under namnet *Marin-Johansson*, var renodlad yrkeskonstnär utan marin yrkesbakgrund, men med en gedigen konstnärsutbildning i Düsseldorf och Paris som grund lärde han sig efterhand marinmåleriets svåra konst. Han levde större delen av sitt liv i Frankrike och där utvecklade han sitt marinmåleri till så stor skicklighet, att han av den franska regeringen utsågs till officiell marinmålare. I denna egen-skap fick han delta i flera sjöexpeditioner och som bevis på hans uppdrags-givares uppskattning tilldelades han Hederslegionen.

I Sverige uppmärksammades Johansson av Oscar II och han fick sälja flera verk till kungen och övriga medlemmar av kungahuset. Motiven var företrädesvis örlogsfartyg, men även andra fartygstyper är frekventa i Johanssons måleri. Som illustratör i några av sin tids svenska tidningar, som *Hvar 8:e Dag* och *Vecko-Journalen*, vann han uppmärksamhet i en vidare krets. Denna målning av *Sverige* uppträdande i vindstilla kväldsunkel, vilket förstärker konturlösheten, är typisk för konstnären. Man noterar den fint återgivna vattenytan och den något originella kompositionen med huvud-motivets placering på den rättupstående dukens vänstra övre del. Den som är intresserad av Arvid Johanssons måleri hittar ett par intressanta exempel på Drottning Victorias Örlogshem i Stockholm och på Marinmu-seum i Karlskrona finns en fin pansarbåtsmålning, dock inte av *Sverige*.



Arvid Johansson: Pansarbåten *Sverige*. Ca 1920. Olja på duk.
148 x 92 cm (dagermått).
Ägare: Sjöhistoriska Museet, Stockholm.

2. Gösta Kaudern

En konstnär med personlig erfarenhet av tjänstgöring ombord på Sverige-skepp var Gösta Kaudern (1915-1991). Marindirektören Kaudern var som konstnär autodidakt, men hans tekniska kunskaper som skeppsbyggare och stor vana att studera olika fartyg under gång var honom till nytta. Den teknik, som han främst ägnade sig åt, var olja och hans produktion är något ojämn. Stilmässigt kan man hos en del av hans måleri finna influenser från Silléns litet yviga måleri efter 1900, dock utan den senares briljans. De bästa av Kauderns målningar kännetecknas av liv och rörelse och bland många samlare av marinmålningar har han nått popularitet. Han har även gjort sig känd som illustratör och är representerad på våra tre största maritima museer.



Gösta Kaudern: *Gustaf V och Drottning Victoria till sjöss. 1977.* Olja på duk. Mått ej kända. Privat ägo.

Den fartfyllda målningen av de båda pansarskeppen till sjöss under någon av beredskapstidens många övningar är ett exempel på, hur Kauderns konst använts som bokillustration och den finns att beskåda på sidan 261 i Per Insulanders och Curt S. Ohlssons fina bok *Pansarskepp – Från John Ericsson till Gustaf V*. Den observante ser, att det medelsvåra dubbeltornet på *Gustaf V*, är ersatt av två dubbla luftvärnsautomatkanoner (ombyggnaden 1938). Den ödesmättade atmosfären under krigsåren förstärks av de mörka molnen och den gropiga sjön.

3. Christer Hägg

Christer Hägg (f. 1939) är en av vår samtids mest uppmärksammade marinmålare och han torde i detta forum inte vara obekant. I såväl yrkesval som måleri har han följt släkttraditionen. Han började tidigt måla, därtill naturligtvis inspirerad av såväl farfars far som de båda mellanliggande generationerna. I likhet med Jacob Hägg gjorde han sig inledningsvis känd som akvarellist och hans akvareller har uppmärksammats såväl i Sverige som i England och Tyskland. Under senare år har han nästan helt övergått till att måla i olja, vilket han med egna ord anser vara ”mindre nervpåfrestande än akvarellmålning”. Han återgår dock då och då till akvarell och många hoppas sannolikt, att utbudet av dessa skall öka. En snabbjämförelse mellan Christer Häggs och hans farfars fars måleri kan kanske vara av intresse. Rent generellt kan man väl säga, att båda är detaljtrogna i sitt återgivande av motivet, men att Christer ofta väljer klarare och ljusare färger samt gärna markerar konturer. Inte oväntat känns hans måleri, om man nu skall använda den termen, litet mer modernt.



Christer Hägg: *Drottning Victoria* under mörkerskjutning. Ca 2010. Olja på papperscanvas. 32 x 44 cm. Ägare: Drottning Victorias Örlogshem.

På Drottning Victorias Örlogshem, var annars, hittar vi en målning av *Drottning Victoria*, fartyg nummer två i Sverigeklassen. Christer Häggs kunskaper om både fartyg och internationellt marinmåleri är imponerande. I likhet med många av de idag verksamma marinmålarna kännetecknas hans måleri av detaljnoggrannhet och målandet föregås av omfattande studier av det tänkta motivet, om så är möjligt in natura alternativt via ritningar, fotografier m.m. Målningen av *Drottning Victoria* visar henne under en mörkerskjutning på 1920-talet och konstnären har fångat det ögonblick,

då hon avfyrar en breddside med det svåra artilleriet. Fartyget är vältecknat med väl avpassad detaljeringsgrad i förhållande till avståndet till betraktaren och genom att placera målet för eldgivningen på fartygets bortsida låter konstnären henne visa en effektfull silhuett mot mynningsflammorna. Farten accentueras av vattnet, som sköljer över backen. Målningen är både tilltalande och originell.

Avslutning

Det som skrivits ovan, kan endast ge en fragmentarisk bild av ämnet *Sverigeskeppen i konsten*, och det finns fler konstnärer, som är värda uppmärksamhet. Av Jacob Häggs generation hittar man Arvid Ahlberg (1851-1932), vars konstnärskap och tragiska livsöde är värt särskilt studium. Gerhard Albe (1892-1965), chef på Sjöhistoriska museet under många år, är en annan. Sjökaptenen och reservofficern Titus Wikström (1887-1979) är en tredje konstnär, som kan vara värd att studera närmare.

I detta sammanhang kan jag även konstatera, att det nästan alltid i marinhistoriska böcker saknas väsentliga uppgifter om de konstverk, som utgör del av bildmaterialet. För framtiden vill jag rekommendera författarna, att under bilden eller på särskild plats (t ex bildförteckning i bokens slut på samma sätt som i Christer Häggs bok om Jacob Hägg) redovisa viktiga fakta om konstverket ifråga. Dessa fakta, som lämpligen formuleras enligt den modell, som anges i bildtexterna ovan (konstnär, motiv, datering, teknik, mått m.m.), ger läsaren väsentlig information om konstverket och bidrar till hans/hennes förmåga att skapa en helhetsuppfattning om detsamma.

Om denna mycket korta ämnesintroduktion kan ha väckt så mycket intresse, att den inspirerar läsare och/eller symposiedeltagaren till egna efterforskningar, kan jag bara glädjas. Avslutningsvis vill jag även nämna, att den, som har upplysningar om intressanta marinmålningar i allmänhet eller frågor om Sverigeskeppen och övriga pansarbåtar (pansarskepp var som bekant den senare benämningen) som motiv i konstnärlig skildring, är varmt välkommen.

Björn Marten är pensionsavgången kommandörkapten och fil kand i konstvetenskap. Han har bl.a. tjänstgjort som förbandsintendent i Kustflottan (främst i ubåtsvapnet), i dåvarande Marinstaben samt under de sista åren i aktiv tjänst som chef för försvarsattachésektionen i Högkvarteret (MUST). Efter examen vid Stockholms universitet är han verksam som konsthistorisk föreläsare och skribent med specialområdena svenskt måleri under perioden 1800 - cirka 1950 och internationellt marinmåleri.

Marininspektören konteramiral Jan Törnqvist avslutade symposiet med en redovisning av den nutida flottan och dess framtid. Tyvärr var inte underlaget till den redovisningen tillgängligt vid denna publikations tryckning.

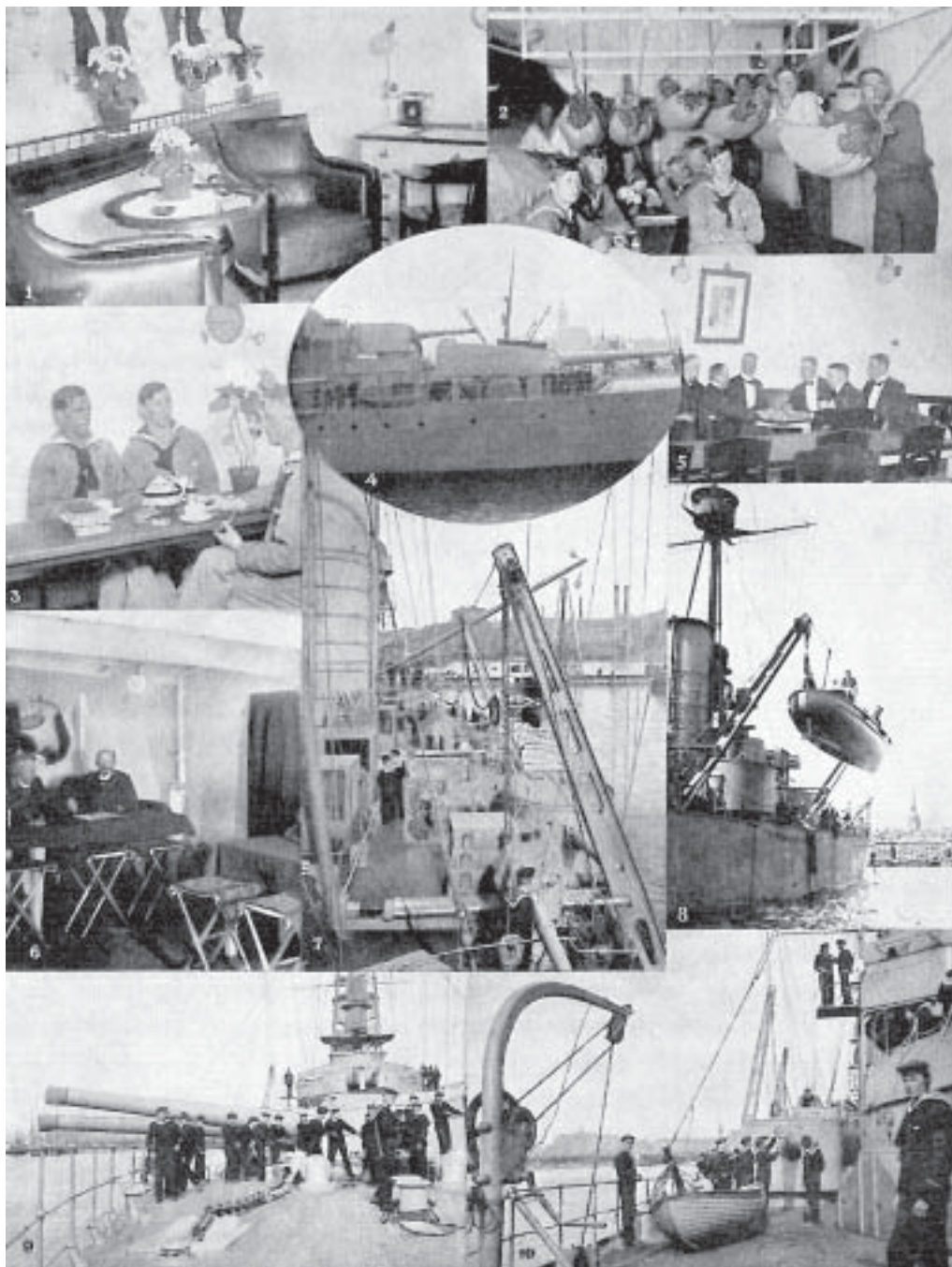


Krigskepp från Gustaf Vasas tid.



32-kansonskeppet »Smålands Lejon».

Bilderna är hämtade ur "Pansarbåtens Sverige Minnesskrift" från 1917.



1. Amiralens kajuta
2. Manskapets trossbotten med sovkojer
3. Manskapets lärum
4. Svårt och medelsvårt artilleri
5. Gunrummet

6. Underofficersmässen
7. Överbyggnad
8. Motorslupen sätts i sjön
9. Främre 28 cm-tornet svängt tvärs
10. Siesta



Stapelavlöpnigen i Göteborg den 3 maj 1915 och pansarskeppet Sverige efter ombyggnaden.

