

## Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 28 april 1939 kl. 9 f. m.

*Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 12, i anledning av väckt motion angående utredning om handelssjöfartens skydd under krigsförhållanden.*

I en inom första kammaren väckt och till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 117, har herr *Lindström m. fl.* hemställt, att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om skyndsamt utredning rörande frågan angående handelssjöfartens skydd under krigsförhållanden och därefter förelägga riksdagen de förslag, vartill denna utredning kunde giva anledning. *Motionen.*

Inom andra kammaren har en likalydande motion, nr 180, väckts av herr *Hellberg m. fl.*

I avseende å motiveringen får utskottet hänvisa till motionen I: 117.

I anledning av förevarande motioner hava yttranden inhämtats från kommerskollegium, chefen för försvarsstaben, chefen för marinen, luftskyddsinspektionen, statens krigsförsäkringsnämnd och Sveriges Allmänna Exportförening. Vid kommerskollegii yttrande hava, såsom av det följande framgår, fogats yttranden från åtskilliga redare- och personalorganisationer inom handelssjöfarten. *Yttranden.*

### *Kommerskollegium* anför:

»Enligt den för marinassistenten hos Kollegium av Kungl. Maj:t den 12 januari 1929 fastställda instruktionen åligger det denne att, där så behöves, biträda Kollegium vid handläggning av ärenden, som beröra eller beröras av sjöförsvaret och dess verksamhet, att förbereda åtgärder vid mobilisering beträffande sjöfartsskyddet under krig och sjötransportväsendets krigsorganisation och vad därmed sammanhänger samt att hålla å ena sidan chefen för Marinstaben och å andra sidan Kollegii chef ömsesidigt underrättade om sådana av den ena myndigheten vidtagna åtgärder, som beröra den andra myndighetens verksamhetsområde.

I anslutning till sina nu angivna åligganden har marinassistenten på sin tid i Kollegium tillställda promemorior lämnat sammanfattande redogörelser för åtskilliga redan vidtagna åtgärder med avseende å i motionen berörda förhållanden ävensom för vissa ännu pågående eller planerade utredningar m. m. inom hithörande område. Redan härförut, närmare bestämt den 28 april 1938, hade emellertid, likaledes på föranstaltande av marinassistenten, med nu ifrågavarande spörsmål sammanhängande frågekomplex upptagits till dryftande inom Rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap, som senare för närmare utredning i ämnet tillsatt en särskild beredskapskommitté

*Bihang till riksdagens protokoll 1939. 12 saml. 2 avd. Nr 12.*

för sjöfartsfrågor, i vilken ingå representanter, utom för Rikskommissionen, för Kollegium och chefen för marinen samt för Sveriges Redareförening och Sveriges Allmänna Exportförening.

Med hänsyn till angelägenheten av att förevarande frågor redan vid handläggningen av motionen underkastades möjligast allsidiga belysning fann Kollegium lämpligt att i samband med remissen av motionen låta i här bifogade 'V. P. M. angående handelssjöfartens skyddande vid krig eller krigsfara' jämte bilagor (1—8) lämna en redogörelse för vad som hittills åtgjorts i dithörande hänseenden.<sup>1</sup> Med bifogande av exemplar av motionen och nämnda promemoria anhöll Kollegium i skrivelser den 7 februari 1939 till Sveriges Allmänna Sjöfartsförening, Sveriges Redareförening, Sveriges Segelfartygsförening, Stockholms Rederiförening, Kanalflottans Rederiförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinförbundet, Sveriges Radiotelegrafistförening, Svenska Sjöfolksförbundet samt Svenska Stewartföreningen om yttranden i ärendet. Från samtliga nämnda sammanslutningar med undantag av Kanalflottans Rederiförening hava numera begärda yttranden inkommit. Dessa yttranden överlämnas härjämte.<sup>2</sup>

Kollegium kan i fråga om det nuvarande läget på förevarande område i allt väsentligt hänvisa till innehållet i förenämnda V. P. M.

Å sid. 4—6 i nämnda promemoria har lämnats en närmare redogörelse för de lagar och förordningar m. m. beträffande sjöfartens reglering och skydd under krig, krigsfara eller av krig föranledda utomordentliga förhållanden, vilka redan föreligga utfärdade eller beträffande vilka förslag finnas utarbetade. Till denna redogörelse vill Kollegium nu foga, att såvitt Kollegium har sig bekant avses förslagen till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg samt till lag om förbud mot att med svenska fartyg i utrikes fart fortskaffa gods eller företaga barlastresa ävensom mot uppläggning av fartyg skola föreläggas innevarande års riksdag samt att statens krigsförsäkringsnämnd enligt vad för Kollegium upplysts i varje fall i det närmaste slutfört de förberedande undersökningar, vilka förutsättas för dess möjlighet att vid behov mera omedelbart igångsätta sin verksamhet i enlighet med den numera utfärdade lagen om krigsförsäkring.

Å sid. 2—4 i promemorian lämnas en kortfattad redogörelse för de före-

<sup>1</sup> Nämnda V. P. M. (utan bilagor) återfinnes i huvudsakliga delar såsom *bilaga* till utskottets förevarande utlåtande.

<sup>2</sup> Yttrandena hava här icke avtryckts. Deras innehåll är i korthet följande:

*Sveriges Allmänna Sjöfartsförening*, *Sveriges Redareförening* och *Stockholms Rederiförening* tillstyrka den ifrågasatta utredningen och hemställa, att denna även måtte komma att omfatta frågan om örlogsvapnets tillräcklighet för handelsflottans skyddande.

*Sveriges Fartygsbefälsförening* anser med hänsyn till vad redan åtgjorts en särskild utredning icke erforderlig. Föreningen framhåller emellertid angelägenheten av ytterligare information för handelsflottans personal samt av en undersökning rörande handelsfartygens skyddsutrustning.

*Svenska Maskinförbundet* tillstyrker livligt en utredning av bl. a. sådana frågor, som förberedandet av vissa manövreringsåtgärder, sjöfolkets instruerande i handhavandet av vissa vapen samt förberedelser för övergång till surrogatbränslen.

*Sveriges Radiotelegrafistförening* tillstyrker och pekar bl. a. på önskvärdheten av att handelsfartyg utrustas med sändare och mottagare för ultrakorta vågor.

*Svenska Sjöfolksförbundet* understryker vikten av att skyddsåtgärder förberedas i största möjliga utsträckning. Förbundet framhåller bl. a. vikten av, att handelsflottans personalbehov i krig ytterligare säkras, att personalen skall kunna handha erforderliga vapen och annan skyddsmateriel samt att gasskyddet ytterligare förberedes (färdigställande av tryckta anvisningar!), ävensom att livbåtarna utrustas med koklådor.

*Sveriges Segelfartygsförening* u. p. a. tillstyrker.

*Svenska Stewartföreningen* hänvisar endast till förenämnda V. P. M.

nämnda, genom Rikskommissionens beredskapskommitté för sjöfartsfrågor bedrivna undersökningarna. Enligt det uppgjorda arbetsprogrammet skulle genom kommitténs försorg, så långt möjligt, klarläggas landets minimibehov av importvaror, dels under avspärrning med bibehållen neutralitet dels under krig vid olika tänkbara krigsfall. Exportmöjligheterna under olika förutsättningar skulle även göras till föremål för undersökning. Vidare skulle beräknas behovet av tonnage för transport av import- och exportvaror enligt olika alternativ samt en undersökning göras angående den svenska handelsflottans tillräcklighet för dessa behov. Härtill skulle ansluta sig en undersökning av handelsflottans personal- och bränslebehov. Den sålunda avsedda utredningen skulle ligga till grund för särskilda undersökningar rörande lämpliga beredskapsåtgärder i fred resp. vid krigshot till säkrande av såväl tonnagebehovet som personal- och bränslebehoven samt vidare för en undersökning angående hamnarnas kapacitet under olika avspärrningsförhållanden. Enligt vad Kollegium har sig bekant, har arbetet inom kommittén, som verkställer sin utredning under medverkan från Kollegium och chefen för marinen, fortskridit så långt, att resultat av undersökningarna i ovannämnda hänseenden kan förväntas föreligga inom den närmaste tiden.

Emellertid upptog det ursprungligen uppgjorda arbetsprogrammet för beredskapskommittén även en undersökning angående erforderliga skyddsåtgärder beträffande handelsfartygen. För hithörande frågor, som motsvara dem, vilka i motionen synas hava skjutits i förgrunden, lämnas en närmare redogörelse dels i vad angår hittills redan vidtagna åtgärder å sid. 6—10 i förenämnda promemoria dels ock vad beträffar åtgärder, vilkas närmare organiserande är beroende på fortsatt utredning, å sid. 10—13 i samma promemoria. Beredskapskommittén torde icke komma att taga befattning med nu sist berörda frågor, vilkas fortsatta utredande och planläggning i själva verket, om ej annat förfogande träffas, torde ankomma på Kollegium i samverkan med marinens myndigheter.

Till komplettering av de i promemorian lämnade upplysningarna vill Kollegium meddela, dels att hos Kollegium finnas färdigställda kortblanketter, medels vilka vid behov ett fartygspositionsregister utan uppskov kan åvägbringas, dels ock att i anslutning till Kungl. Maj:ts beslut den 10 mars 1939 sedan den 27 i samma månad är vid Göteborgs örlogsdepå under ledning av chefen för västkustens marindistrikt anordnad en 10-dagars sjömilitär kurs för manskap i handelsflottan.

De åtgärder av mer eller mindre förberedande karaktär, vilka i de i motionen åsyftade hänseendena redan vidtagits, bestyrka oförtydligt foget för den av motionärerna påyrkade utredningen på området. Det synes Kollegium emellertid lämpligt, att de av Rikskommissionens beredskapskommitté igångsatta undersökningarna slutföras, då i stort sett väl icke arten men likväl omfattningen av olika beredskapsåtgärder beträffande materiel och personal är beroende av resultaten av nämnda undersökningar. Kollegium har för sin del haft för avsikt att i anslutning till dessa resultat skyndsamt fullfölja utredningen i sistnämnda hänseenden. Den fortsatta utredningen synes Kollegium böra med nödvändighet gå ut på åstadkommande av en detaljerad planläggning och fast organisation för framtiden av alla de olika åtgärder, som i dessa och tilläventyrs även andra hänseenden böra vidtagas till handelsjöfartens skydd under krigsförhållanden.

I detta sammanhang har Kollegium icke velat underlåta att framhålla, att anledning synes Kollegium föreligga att även ägna särskild uppmärksamhet

åt frågan om organiserandet på ett betryggande sätt av bärgningsverksamheten under krigsförhållanden.

Kollegium vill för sin del vidare, lika med motionärerna, understryka vikten av att frågan om skydd för hamn- och varvsanläggningar ägnas fortsatt uppmärksamhet och att denna fråga göres till föremål för särskild undersökning i behörig ordning.

Motionärerna beröra endast i förbigående frågan, huruvida skyddet för handelsfartygen under gång, i vad rör behovet av örlogsskydd, blivit tillräckligt beaktat. I flera av de i ärendet avgivna yttrandena ägnas emellertid denna fråga särskild uppmärksamhet. Kollegium anser sig böra framhålla, att denna sida av förevarande spörsmål måste betraktas såsom av primär betydelse. I anslutning härtill vill Kollegium erinra om, hurusom Kollegium i sitt yttrande till Kungl. Maj:t den 23 december 1935 över 1930 års försvarskommissions betänkande underströk, bland annat, att skyddet av våra oundgängligen nödvändiga handelsförbindelser med utlandet borde betraktas som ett av de centrala syftmålen vid utgestaltningen av vår försvarsordning. Efter att hava ur olika synpunkter belyst vikten av att våra handels- och sjöfartsförbindelser med utlandet så långt möjligt uppehölls uttalade Kollegium, att Kollegium i konsekvens med det anförda ansåge, att landets försvarsordning borde bli sådan, att största möjliga skydd kunde beredas utrikeshandeln i första rummet under neutralitetsförhållanden och i möjligaste utsträckning även under krigsförhållanden. Eftersom vårt varuutbyte med andra länder i allt väsentligt skedde sjöledes, innebure angivna ståndpunkt närmast, att Sveriges marina försvarsväsen torde erhålla den organisation, som erfordrades för att jämte andra nödvändiga uppgifter jämväl sjöhandelns skyddsbehov skulle kunna på effektivast möjliga sätt tillgodoses. Kollegium uttalade tillika i anslutning härtill, bland annat, att Kollegium ansåge, att flottans insatser för handelsskyddet särskilt vid krigstillfälle borde bli av betydligt större effektivitet och räckvidd, än vad försvarskommissionen syntes hava tänkt sig.

I belysning av de synpunkter, som Kollegium sålunda tidigare anlagt på frågan om erforderligt örlogsskydd för handelssjöfarten under neutralitetsförsvaret och krigsförhållanden, har Kollegium ansett sig böra underlåta att i detta sammanhang, i anslutning till såväl motionen som däröver avgivna yttranden, ytterligare understryka angelägenheten av att denna fråga ägnas fortsatt ingående uppmärksamhet.

Kollegium tillstyrker sålunda, att fortsatt utredning i de i motionen angivna hänseendena kommer till stånd. Kollegium anser emellertid, att denna utredning bör utvidgas till att omfatta även av Kollegium här ovan i övrigt berörda förhållanden. Uteslutet är icke, att under utredningens gång även andra spörsmål kunna visa sig kräva närmare undersökning.»

#### *Chefen för försvarsstaben yttrar:*

»Sjöfarten torde vid krigsfara eller krig kunna omedelbart och påtagligt bli utsatt för hot eller faror av militär art, vilkas avvärjande kräver icke blott efter läget avpassade omläggningar av den normala verksamheten utan även ett aktivt försvar. Detta gäller evad vårt land står neutralt eller befinner sig i krig.

Det aktiva försvaret för handelsfartygen till sjöss omfattar såväl örlogsskydd som åtgärder för fartygens självskydd. Sambandet mellan dessa båda

slag av skydd gör sig bl. a. gällande såtillvida, att ju starkare örlogsskyddet är, desto mindre omfattande behöva åtgärderna för självskydd bliva. I och för sig är det en stor fördel, om man inom vissa gränser slipper komplicera handelsfartygens utrustning och inkräkta på deras utnyttjande för sitt egentliga ändamål.

Självskyddet kan vidare aldrig ensamt giva sjöfarten i dess helhet så effektivt skydd som örlogsskyddet. Detta senares tillgodoseende är därför det centrala i sjöfartens skyddsfråga. Våra sjöstridskrafter hava emellertid f. n. icke den styrka, att de kunna lämna ett så betryggande skydd av svensk sjöfart vid krigstillfälle som vore önskvärt, en fråga vilken jag redan berört i mitt underdåniga yttrande över flottans ersättningsbyggnad.

Vid sidan av örlogsskyddet framstår luftförsvaret för handelsfartygen i hamn såsom mycket betydelsefullt.

Med hänsyn till sjöfartsnäringens stora vikt vore det tvivelsutan av värde, att en allsidig undersökning och planläggning av sjöfartens skyddsfråga, vilket i motion nr 117 åsyftas, utan dröjsmål komme till stånd.

Ifrågavarande undersökning och planläggning faller visserligen till väsentlig del inom chefens för försvarsstaben och chefens för marinen verksamhetsområden, men det är av vikt, att även sjöfartsnäringens egna representanter få framföra sina meningar rörande ifrågavarande spörsmål, särskilt i vad rör åtgärder för handelssjöfartens självskydd. Rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap, genom vars försorg en utredning redan igångsatts berörande vissa detaljer i det föreliggande stora frågekomplexet, synes ock böra delta i den nu avsedda allsidiga undersökningen.

Under framhållande av ovanstående synpunkter får jag för min del förorda motionärernas hemställan.»

Yttrandet från *chefen för marinen* innehåller följande:

»Inom rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap beslöts vid plensammansammanträde den 28 april 1938 tillsättandet av en beredskapskommitté för sjöfartsfrågor inom kommissionen. I densamma ingå representanter, utom för rikskommissionen, för kommerskollegium och chefen för marinen samt Sveriges Redareförening och Sveriges allmänna exportförening. Med utgångspunkt från olika neutralitets- och krigsfall skall kommittén utröna rikets behov av sjötransportmedel samt häremot svarande personal- och materielbehov, ävensom undersöka erforderliga åtgärder för att täcka och säkra dessa behov samt erforderliga skyddsåtgärder å handelsfartygen. Arbetet härmed har fördelats mellan rikskommissionen, chefen för marinen och kommerskollegium i enlighet med av kommittén uppgjort arbetsprogram.

På föranstaltande av chefen för marinen och kommerskollegium har en följd av år viss sjömilitär utbildning bedrivits för handelsflottans personal. Sjömilitära kurser för fartygsbefäl hava sålunda årligen avhållits i de större sjöfartsstäderna, och innevarande läsår hava två frivilliga kurser i sjömilitära ämnen anordnats i anslutning till undervisningen vid navigationsskolan i Göteborg. Vissa utsikter synas föreligga för att kunna utveckla denna utbildning att omfatta jämväl manskap i handelsflottan, i vilket syfte ett gott initiativ tagits av en i Göteborg nybildad Svenska handelsflottans skyddsvärnsförening.

Under sistförflutet år hava slutligen en del lagförslag framlagts och förordningar utfärdats avseende sjöfartsnäringens skydd under utomordentliga förhållanden.

Nu anförda utredningar och åtgärder rörande sjöfartsskydd utesluta icke utan snarare understryka behovet av en allsidig utredning av detta spörsmål i hela dess vidd, varvid behovet av örlogsskydd — såväl direkt som indirekt — även bör upptagas till behandling. Senaste försvarsbeslut anger visserligen, att flottan bör vara av sådan styrka, att den kan upprätthålla en *neutralitetsvakt* till skydd för sjöhandeln, men ingen försvarsgren har anfört trots uppdragets att *under krig* skydda rikets sjöfart.

Mot bakgrund av det ovan framhållna får jag, med biträdande av vad i omnämnda motioner anförts, förorda en skyndsamt utredning rörande frågan angående handelssjöfartens skydd under krigsförhållanden.»

*Luftskyddsinspektionen* anför följande:

»En utredning i enlighet med motionärernas hemställan synes vara av stor betydelse för utfärdande av nödiga bestämmelser till skydd för handelssjöfarten under krigsförhållanden.

Vissa luftskyddsåtgärder, särskilt gasskyddet, för handelsfartyg äro redan behandlade i av inspektionen år 1938 utfärdade allmänna anvisningar nr 4, Luftskydds- och gasskyddsåtgärder för handelsfartyg.

Luftskyddets planläggning och förberedande i hamnar utgör en del av det allmänna luftskyddet och åligger följaktligen vederbörande luftskyddschef. Emellertid torde i vissa avseenden särskilda anvisningar för hamnluftskyddets organisation vara erforderliga. Det är inspektionens avsikt att föranstalta om utfärdandet av dylika anvisningar så snart ske kan.

Frågan huruvida åtgärder böra vidtagas för undvikande av anhopning av fartyg under luftskyddstillstånd inom hamnområde eller vid kaj anser inspektionen för sin del vara av stor betydelse. Sådana reglerande åtgärder äro säkerligen nödvändiga. Erforderlig utredning härutinnan torde emellertid icke ankomma på inspektionen.

Fyrbelysningens inskränkande torde vara av den största betydelse för ett lands mörkläggnings. I vilken omfattning och hur detta skall kunna utföras bör snarast utredas under samråd mellan chefen för försvarsstaben, chefen för marinen, lotsstyrelsen, kommerskollegium, rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap och luftskyddsinspektionen. Anordnande av luftvärn i hamn eller ombord synes böra ankomma på de militära myndigheterna.

Utbildningen — framför allt av fartygsbefälet — synes vara en trängande angelägenhet. Luftskyddsinspektionen är beredd att inom ramen för tillgängliga anslag medverka vid anordnande av kurser för utbildning av fartygsbefäl.»

*Statens Krigsförsäkringsnämnd* anför:

»De privata försäkringsbolagen i Sverige meddela för närvarande krigsförsäkring å såväl fartyg som varor i den utsträckning som så påfordras. I icke alldeles oväsentlig grad utnyttjar handelssjöfarten jämväl utländsk, särskilt engelsk, krigsförsäkring. De privata svenska försäkringsbolagen torde kunna lämna effektivt försäkringsskydd så länge ett stormaktskrig, vari England eller Tyskland äro inblandade, icke inträffat. Skulle ett sådant stormaktskrig utbryta torde de privata assuradörerna icke vara i tillfälle att utan statens hjälp lämna det erforderliga försäkringsskyddet. Statens Krigsförsäkringsnämnd har i anledning härav vidtagit förberedande åtgärder för ordnande av automatiskt inträdande krigsförsäkring å svenska fartyg och varor

vid inträffande av ett stormaktskrig, vari England eller Tyskland äro inblandade. Dessa försäkringar komma att lämnas med statlig garanti. Efter utbrytande av ett dylikt stormaktskrig kommer Statens Krigsförsäkringsnämnd att tillse, att erforderligt försäkringsskydd kan ställas till handelns och sjöfartens förfogande i huvudsak i samma utsträckning som var fallet under sista världskriget.»

*Sveriges Allmänna Exportförening* anför slutligen följande:

»Såsom styrelsen framhöll i sitt yttrande den 22 november 1935 till kommerskollegium över försvarskommissionens betänkande, skulle störningarna genom den svenska exportens eventuella upphörande under krig för vårt lands vidkommande kunna få katastrofala verkningar, särskilt om avspärningen bleve av längre varaktighet. Därigenom skulle äventyras ej endast betalnings- utan kanske framför allt kompensationsmöjligheter för vår import och därmed säkerställandet av vårt folks försörjning under en tid av allvarliga påfrestningar. I betraktande härav och då även den påtagliga risken föreligger, att vårt land efter fredsslut skulle komma att finna sina gamla marknader för exporten mer eller mindre fullständigt förlorade, framstår klart nödvändigheten av att söka under ett kommande krig, oavsett om vi därunder kunna behålla vår neutrala ställning eller ej, i största möjliga utsträckning upprätthålla vårt lands export.

De siffror, som av motionärerna anförts beträffande Sveriges utrikeshandel och utrikes sjöfart under 15-årsperioden 1922—1936, tala också ett tydligt språk beträffande vikten av att säkerställa vår handel och sjöfart även under krigsförhållanden. Styrelsen vill i detta sammanhang tillfoga några sifferuppgifter ägnade att ytterligare belysa denna fråga. Av hela den svenska industriproduktionen måste normalt omkring  $\frac{1}{3}$  efter värdet räknat exporteras. Exportens mer eller mindre fullständiga upphörande skulle sålunda medföra mycket allvarliga rubbningar för stora delar av den svenska industrien. Värdet av Sveriges export uppgick sistförflutet år till 1,9 miljarder kronor, under det att importens värde uppgick till 2 miljarder kronor. Ur transportsynpunkt innebär ett upprätthållande av denna utrikeshandel, att tonnage måste anskaffas för 33 milj. viktton. Under normala förhållanden transporterats omkring hälften av denna kvantitet av den svenska handelsflottan.

Om sålunda handelssjöfarten i normala tider är av mycket stor betydelse för vårt land, dels genom dess transporttjänster, dels genom den betydande inkomst, som genom denna näring årligen tillfaller vårt land — år 1937 inseglade handelsflottan i bruttofrakter på utrikes fart ett belopp av ca. 314 milj. kronor — blir, såsom av motionärerna också påpekas, handelsflottans betydelse för vårt land under ett krig av ojämförligt större betydelse, i det att vi då huvudsakligen måste lita på våra egna resurser i fråga om transportmedel. Med erfarenheterna från världskriget och den utomordentligt viktiga roll, som örlogsskyddet då spelade för vidmakthållandet av den svenska handelsflottans verksamhet, är det därför enligt styrelsens uppfattning av stor betydelse, att frågan om det örlogsskydd, som under nuvarande förhållanden måste anses nödvändigt, tages under ingående omprövning.

Vid sidan om det skydd, som genom vår örlogsflotta kan beredas den svenska sjöfarten, framstår det som en angelägenhet av stor vikt, att även genom åtgärder ombord på handelsfartygen så sörja för dessas skydd, att de

utan att löpa alltför stora risker skola kunna under krigsförhållanden fullfölja sin för hela landet så betydelsefulla uppgift. Detta skydd bör, såsom ock av motionärerna påpekats, lämnas vare sig vårt land kan bevara sin neutralitet eller icke under ett uppkommet krig. För att kunna bedöma den erforderliga omfattningen av dessa skyddsåtgärder av olika slag, är det emellertid nödvändigt att söka komma till en såvitt möjligt säker uppskattning av landets minimibehov av importvaror dels under avspärrning med bibehållen neutralitet, dels under krig vid olika tänkta krigsfall. Styrelsen vill i detta sammanhang framhålla, att förutsättningarna för den utredning, som år 1935 gjordes för fastställande av importbehovet i vårt land, torde i väsentlig grad ha ändrats under de senaste åren, varför en ny utredning bör komma till stånd. Ur transportsynpunkt hänger denna fråga intimt samman med klarläggandet av volymen av den export, som under samma förhållanden skall kunna upprätthållas, varom styrelsen erinrade i sin skrivelse till kommerskollegium den 22 november 1935.

På grundval av dessa uppgifter torde det bli möjligt att fastställa det ungefärliga tonnagebehovet för sjöfartens upprätthållande enligt de olika alternativen och därmed även omfattningen av den skyddsverksamhet, som skall åligga fartygen.

Preliminära utredningar på detta område ha sedan något år tillbaka pågått inom en särskilt tillsatt beredskapskommitté för sjöfartsfrågor, som hittills arbetat under Rikskommissionens för ekonomisk försvarsberedskap egid. Det förefaller dock föreningen, som varit företrädd inom denna kommitté, som om detta arbete borde lämpligen ingå i den utredning, som föreslås av motionärerna, och denna utredning utföres i samarbete med rikskommissionen.

Bland de åtgärder, som motionärerna tänkt sig skola genom den föreslagna utredningen övervägas, märkas den svenska handelsflottans materiella och personella beredskap. Både med hänsyn till den knapphet på tonnage, som torde bli en följd av krigsförhållanden och de ökade risker, som en hänsynslös luft- och sjökrigföring kunde medföra, är det en bjudande nödvändighet att se till, att ingenting försummas för att bringa denna beredskap till full effektivitet snarast möjligt. Styrelsen vill därför understryka behovet av en skyndsam utredning angående erforderliga åtgärder på detta område, på det att handelsflottan må utan dröjsmål genom statens försorg erhålla nödig utrustning för såväl luftskydd som sjöskydd ävensom att skyddsåtgärder jämväl utsträckas till att omfatta viktigare hamnar samt skeppsvarven. Även den personella beredskapen, som under de senaste åren i mindre utsträckning genom frivilliga anordningar tillgodosetts, bör i hög grad effektiviseras och utvidgas att omfatta såväl fartygsbefäl som manskap. Med hänsyn till att det här gäller åtgärder till hela det svenska folkhushållets väl, vill styrelsen framhålla, att de kostnader, som komma att uppstå för den ifrågasatta beredskapen, rimligen torde falla på det allmänna.

Det finnes givetvis flera synpunkter att framföra i samband med motionen, vilka väl motivera, att en allsidig utredning kommer till stånd, men styrelsen anser sig på frågans nuvarande stadium ej böra ingå härpå.

Under återopande av ovanstående får styrelsen för Sveriges allmänna exportförening varmt tillstyrka motionärernas hemställan, att riksdagen ville besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t föranstalta om skyndsam utredning rörande handelssjöfartens skydd under krigsförhållanden och därefter förelägga riksdagen de förslag, vartill denna utredning kan giva anledning. Sty-



relsen vill även framhålla såsom önskvärt, att i den blivande utredningskommittén plats beredes för representanter för näringslivet, enkannerligen vår sjöfart och utrikeshandel.»

Med hänsyn till den stora betydelse, som vår handelssjöfart har icke blott *Utskottet.* för landets förseende med förnödenheter av olika slag utan även för vår export, anser utskottet det vara ett viktigt samhällsintresse att sörja för att vår sjöfart i möjligaste mån kan hållas i gång även under krig, vare sig vårt land därvid är neutralt eller ej. Då man torde kunna räkna med att sjöfarten är den gren av näringslivet, som vid krig tidigast och påtagligast kommer att försättas i ett mycket utsatt läge, är det av utomordentlig betydelse att redan i fredstid vidtaga åtgärder i syfte att undvika förluster av människoliv och gods samt att i möjlig mån säkerställa landets behov av sjötransportmedel under krigsförhållanden. Av de i ärendet avgivna yttrandena inhämtas, att åtskilligt redan blivit gjort på området. Sålunda har en inom rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap den 28 april 1938 tillsatt beredskapskommitté igångsatt en utredning, som skulle ligga till grund för särskilda undersökningar rörande bl. a. lämpliga beredskapsåtgärder till säkrandet av tonnage-, personal- och bränslebehoven samt vidare för en undersökning angående hamnarnas användbarhet under olika avspärrningsförhållanden. Även i författningsväg hava statsmakterna vidtagit vissa förberedelser på området, varjämte kommerskollegium, luftskyddsinspektionen, statens krigsförsäkringsnämnd och vederbörande militära myndigheter i viss utsträckning planlagt eller föranstaltat om skyddsåtgärder i skilda hänseenden. Vad beträffar krigsförsäkringen torde åtgärder inom närmaste tiden vara att förvänta.

Emellertid framgår av det tillgängliga materialet att även andra åtgärder till skydd för handelssjöfarten behöver bliva föremål för utredning. Enligt vad kommerskollegium uppgivit upptog arbetsprogrammet för ovannämnda beredskapskommitté ursprungligen även en undersökning angående erforderliga skyddsåtgärder beträffande handelsfartygen. Kollegium har emellertid framhållit, att kommittén icke torde komma att taga befattning med dessa frågor, vilkas fortsatta utredande och planläggning, om ej annat förfogande träffas, skulle ankomma på kollegium i samverkan med marinens myndigheter. Enligt utskottets uppfattning är det av största vikt att nu nämnda frågor, vilka inrymma såväl materielberedskapen (t. ex. handelsfartygens bestyckning samt förseende med paravaner, dimbildare, gasskyddsmateriel) som personalutbildningen, utredas skyndsammast möjligt. På grund härav och även ur synpunkten att samtliga mera betydande intressegrupper må erhålla tillfälle att deltaga i utredningsarbetet, synes det utskottet lämpligt att anförtro en utredning av angiven natur till särskilda sakkunniga. Vid en sådan utredning bör icke blott övervägas behovet av åtgärder av olika slag utan även, hur kostnaderna för de skilda åtgärderna

skola bestridas. I samband härmed bör uppmärksamhet jämväl ägnas åt frågan om organiserandet på ett betryggande sätt av bärgningsverksamheten under krigsförhållanden. Såsom av yttrandena framgår hava anstalter redan träffats för varning, reglering och dirigering av sjöfarten under krig, bl. a. genom uppläggning av ett fartygspositionsregister. För att åtgärder av nu nämnd art skola vara effektiva, är det emellertid ett oavvisligt krav att inga uppgifter om fartygens positioner offentliggöras. Vid en utredning rörande handelssjöfartens skydd under krigsförhållanden bör därför icke underlåtas att även ingå på denna fråga.

Ehuru de av utskottet nu berörda spörsmålen närmast synas böra bliva föremål för en särskild utredning, vill utskottet dock i likhet med motionärerna understryka vikten av att frågan om skydd för hamn- och varvsanläggningar beaktas. De åtgärder, som härvidlag kunna vara erforderliga, synas emellertid höra samman med skyddet av samhällen och industriella anläggningar över huvud taget och torde därför närmast ankomma på försvarsmyndigheterna och luftskyddsinspektionen. Den av motionärerna mera i förbigående berörda frågan, i vilken omfattning örlogsskydd för handelsfartyg under gång kan påräknas, torde böra utredas av de marina myndigheterna. Utskottet vill emellertid i detta sammanhang understryka betydelsen av att jämväl detta spörsmål ägnas den allra största uppmärksamhet. Då örlogsskyddet för handelsfartygen äger visst samband med handelsfartygens självskydd — såsom frågan om lämpligaste sättet för handelsfartygens samverkan med eskorterande fartyg — lärer örlogsskyddet icke kunna förbigås vid en utredning av sådan art, utskottet förordar.

Utskottet vill slutligen framhålla vikten av att undersökning verkställas, huru de olika åtgärder, som redan finnas beslutade eller i fortsättningen komma att beslutas, på ändamålsenligt sätt skola samordnas, ävensom att förberedelser vidtagas för att föreskrifter och anvisningar om hithörande åtgärder på lämpligt sätt skola kunna delgivas dem, som komma att ansvara för deras genomförande.

Med ovan angivna utgångspunkter har utskottet, i likhet med de hörda myndigheterna funnit, att en fortsatt och i erforderliga avseenden utvidgad utredning på området bör komma till utförande. Uteslutet är icke, att under utredningens gång även andra spörsmål än de, utskottet ovan berört, kunna visa sig kräva närmare undersökning. Med hänsyn till föreliggande frågors vikt och omfattning får utskottet ytterligare framhålla angelägenheten av att en dylik utredning bedrives under medverkan av representanter för samtliga därav berörda, mera betydande intressegrupper.

Under återopande av det anförda får utskottet sålunda hemställa,

att första kammaren i anledning av motionen I: 117 för sin del ville besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa en skyndsam

fortsatt utredning rörande frågan om handelssjöfartens skydd under krigsförhållanden ävensom med ledning av utredningen framlägga förslag för riksdagen.

Stockholm den 27 april 1939.

På utskottets vägnar:

G. HEÜMAN.

---

Närvarande: herrar *Nordborg, Heüman, Gottfrid Karlsson, Swartling, Sundvik, Theodor Magnusson* och *Albert Andersson.*

---

## V. P. M.

angående handelssjöfartens skyddande vid krig eller krigsfara.

Då hithörande frågor sedan någon tid varit, på föranstaltande av marin-assistenten hos kommerskollegium, föremål för kollegii uppmärksamhet, torde här böra återgivas huvudsakliga innehållet av vissa av marinassistenten uppgjorda promemorior i ämnet.

Sjöfarten är den gren av näringslivet, som vid krig eller krigsfara tidigast och under vissa förhållanden påtagligast blir berörd av våldshandlingar och med läget förknippade omställningar av den normala verksamheten. Med kännedom om denna näringsgrens utomordentliga betydelse för såväl folkförsörjningen som rikets försvar är det för den skull av största vikt att i tid och med kraft planlägga och vidtaga åtgärder i syfte att undvika fartygsförluster samt säkerställa rikets behov av sjötransportmedel under krig.

Den rent militära sidan av sjöfartens tryggnad ankommer givetvis huvudsakligen på marinen erkannerligen örlogsflottan och med denna samverkande flyg. Denna fråga skall här icke tagas upp till behandling, men det skall dock påpekas, att i 1936 års försvarsbeslut ingen försvarsgren speciellt anförtrotts uppdraget att under krig skydda rikets sjöfart. Chefen för försvarsstaben har visserligen senare i yttrande över flottans ersättningsbyggnad delvis påtalat denna brist i försvarsbeslutet, men någon ändring härutinnan har dock icke skett.

Vid sidan av det militära försvaret fordras — med hänsyn till det nutida krigets totalitära karaktär — omfattande och omedelbar beredskap hos nationens övriga organ. Detta har bl. a. tagit sig uttryck i det territoriella luftskyddet, beredskapslagring m. m. Mot bakgrunden av vad sålunda framhållits synes det vara av alldeles särskild vikt att planlägga och vidtaga åtgärder för sjöfartsnäringens beredskap.

Till grund för denna planläggning måste läggas rikets behov av sjötransportmedel under krig. Detta behov är i stor utsträckning beroende av utrikes-handels reglering under olika omständigheter. Med utgångspunkt från dessa behov måste planläggas och vidtagas åtgärder för sjöfartsnäringens personal- och materialberedskap samt varning, reglering och dirigering av sjöfarten.

Utredandet av grundvalarna för denna planläggning åvilar huvudsakligen rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap och har inom denna till stor del anförtrotts åt en beredskapskommitté för sjöfartsfrågor.

Vidtagandet av härav betingade förberedande åtgärder anses böra i främsta rummet åvila kommerskollegium.

I det följande skall lämnas en kortfattad redogörelse för verkställda och pågående utredningar, utfärdade och föreslagna lagar och förordningar samt vidtagna åtgärder och förestående uppgifter beträffande sjöfartsnäringens beredskap.

### A. Utredningar.

*Beredskapskommittén för sjöfrågor* tillsattes inom rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap genom beslut vid plenarsammanträde den 28 april 1938. I densamma ingå representanter, utom för rikskommissionen, för kommerskollegium och chefen för marinen samt för Sveriges Redareför-  
ening och Sveriges Allmänna Exportförening. Med utgångspunkt från olika neutralitets- och krigsfall skall kommittén utröna rikets behov av sjötrans-  
portmedel, häremot svarande personal- och materialbehov samt för sjöfarts-  
näringens upprätthållande och skyddande erforderliga åtgärder.

1. Rikets behov av sjötransportmedel utrönes efter från chefen för marinen i samråd med chefen för försvarsstaben lämnade upp-  
gifter å antagliga neutralitets- och krigsfall samt efter av rikskommissionen  
och Exportföreningen gjorda uppskattningar av härvid nödvändig varutrans-  
port. För bedömning av dessa frågor har inom kommerskollegium upplagts  
ett särskilt fartygsregister med detaljerade uppgifter å svenska handelsfar-  
tygs geografiska användning, lastförmåga, maskinstyrka, fart, bemanning  
m. m., vilka uppgifter införskaffades i samband med septemberkrisen 1938.  
Beredskapskommitténs utredning omfattar även en undersökning angående  
hamnarnas kapacitet.

2. Personalbehovet. Utredningen har hittills bedrivits under den  
förutsättningen, att handelsflottan, sedan för krigsbruk avsedda handelsfar-  
tyg uttagits, måste vara 100-procentigt engagerad. Förutom att fastställa vid  
en mobilisering uppkomna personalbrister och dessas täckande tager denna  
utredning sikte på att utröna handelsflottans behov av och möjligheter till  
stridsbesättningar. I nära samförstånd med befintliga personalsammanslut-  
ningar inom sjöfartsnäringen har utredningsarbetet härutinnan framskridit  
relativt långt. Frågan rörande sjöfartsnäringens personalbehov har uppmärk-  
sammats vid handläggningen av nu pågående utredning av sjöförsvarets be-  
hov av landstorm samt omarbetning av den här nedan nämnda uppskovs-  
kungörelsen.

3. Materialbehovet. Vissa riktlinjer föreligga rörande handels-  
flottans behov av skyddsmateriel, men utredningen har icke kunnat  
föras nämnvärt framåt, enär densamma hör intimt samman med av trans-  
portbehovet betingad fartygsfrekvens m. m. Principerna för materialanskaff-  
ning spela även in, varutinnan hänvisas till vad här nedan framhålles rö-  
rande närmast förestående uppgifter. Bränslebehovet hör intimt  
samman med utredningen rörande behovet av sjötransportmedel.

### B. Lagar och förordningar m. m.

1. *Neutralitetsbestämmelser* — Kungl. kungörelsen den 27 maj 1938 (SFS  
nr 187) innefattande vissa neutralitetsbestämmelser. Bestämmelserna upp-  
häva förut gällande av 1912. Likalydande bestämmelser hava utfärdats av  
övriga nordiska länder. Av särskilt intresse för sjöfarten är, att i den svenska  
texten fyra minuters-gränsen hävdas för territorialvattnet.

2. *Luftskyddskungörelse* — Kungl. Maj:ts luftskyddskungörelse den 10  
juni 1938 (SFS nr 307) med tillämpningsföreskrifter rörande *luftskydds-  
lagen* den 11 juni 1937 (SFS nr 504) och *lagen om förfoganderätt för luft-  
skyddets behov* den 31 mars 1938 (SFS nr 90).

Av särskilt intresse för sjöfarten är kungörelsens 27 §, som i här intagen  
del lyder sålunda: »Ledningen av luftskyddet å svenskt fartyg utövas av

fartygets befälhavare. Då fartyg befinner sig i svensk hamn, är befälhavaren i fråga om luftskyddet underställd den, som utövar ledningen av luftskyddet inom hamnområdet. — — —»

Befälhavare är sålunda skyldig uppgöra luftskyddsplaner m. m. i enlighet med av luftskyddsinspektionen lämnade anvisningar.

3. *Luftskydds- och gasskyddsåtgärder för handelsfartyg.* Härutinnan hänvisas till luftskyddsinspektionens allmänna anvisningar nr 4. Dessa anvisningar, som utgivits i tryck och utarbetats inom marinstaben och kommerskollegium, hava tidigare distribuerats men kunna alltjämt i mån av behov erhållas genom rekvisition hos luftskyddsinspektionen eller kommerskollegium. Desamma äro avsedda att vara en handledning för fartygsbefälet.

4. *Sjöfarten inom svenskt kustvatten under vissa utomordentliga förhållanden* — Kungl. kungörelsen den 26 september 1938 (SFS nr 591) angående sjöfarten inom svenskt kustvatten under vissa utomordentliga förhållanden. Kungörelsen innehåller bestämmelser rörande prejning, visitering, färd genom minerat farvatten samt närmare bestämmelser vid färd inom i kungörelsen angivna förbjudna områden. Bestämmelserna avses att tillämpas först när särskilt förordnande därom blivit meddelat, men böra givetvis av handelsfartyg i tid anskaffas.

5. *Uppskovskungörelse* — Kungl. kungörelsen den 14 augusti 1937 (SFS nr 773) med bestämmelser angående uppskov med inställelse till värnplikts-tjänstgöring vid mobilisering för vissa värnpliktiga, vilken kungörelse meddelats i anledning av lag den 16 april 1937 (SFS nr 159) om skyldighet för näringsidkare m. fl. att biträda vid rikets ekonomiska försvarsberedskap.

Det är att observera att sjöfartsnäringsens personal hänföres till »Uppskovsgrupp II», vilken beviljas uppskov på bestämd tid, som regel högst tre uppskovsterminer om vardera fjorton dagar. »Verkchef», d. v. s. redare, må utan anmodan hos Rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap göra framställning om uppskov. Dylik framställning bör ingivas före den 15 september varje år. Det är att märka att det här gäller personal såväl ombord som i land, ävensom stuveri- och annan hamnpersonal. Kungörelsen är emellertid för närvarande under omarbetning.

6. *Vissa författningsförslag* — utarbetade inom Rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap och ingivna i samband med septemberkrisen 1938:

Förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg samt förbud mot att med svenska fartyg i utrikes fart fortskaffa gods eller företaga barlastresa ävensom mot uppläggning av fartyg.

Förslag till lag om tjänsteplikt ävensom förordningar om fullgörande av tjänsteplikt och om arbetsförmedling.

Förslag till lag om krigsförsäkring; förslaget härom har förelagts 1939 års riksdag. I lagen förutsatt krigsförsäkringsnämnd är av Kungl. Maj:t tillsatt hösten 1938 och arbetar för närvarande med planläggning av sin verksamhet i syfte att i händelse av behov kunna utan uppskov igångsätta densamma.

Dessutom föreligga inom Rikskommissionen utarbetade förslag till krigs- eller kristidsmyndigheter jämte förslag till instruktioner för dessa. Beträffande sjöfartens reglering: Centralkommissionens sjöfartsavdelning med underlydande byråer.

### C. Vidtagna åtgärder.

#### 1. Sjömilitära kurser för fartygsbefäl.

I en redogörelse för den synnerligen utbredda och livligt omfattade utbildningen inom engelska handelsflottan framhålles, att ingen »officer worth his salt» vill gå till sjöss med mindre än han vet med sig, att han på ett sjömansmässigt sätt kan reda upp de situationer, han ställs inför. Under krigsförhållanden uppstå situationer av speciellt slag. Varje ansvarskännande »officer» vill därför ha möjligheter att få insikt om dessa med krigsförhållanden förknippade situationer och vägledning i deras uppklarande.

I vårt land har en följd av år avhållits kurser i hithörande ämnen på föranstaltande av chefen för marinen i samråd med Kommerskollegium och representanter för sjöfartsnäringen. Sålunda avhölls en kurs i Stockholm 1937 och en i Göteborg 1938. Avsikten är att instundande mars månad anordna en dylik i Hälsingborg.

Denna utbildning har utan tvivel sin utomordentliga betydelse. Att denna uppfattning även delas av det aktiva befälet bekräftas av den livliga anslutningen till hittillsvarande kurser. Det är heller icke att förvåna, då den sjögående personalen kanske först och i vissa fall ensam blir utsatt för krigshandlingar. Med sålunda utbildat befäl ökas även utsiktarna för att få fartyg och last till bestämmelseorten. Utbildningen måste emellertid läggas på en bredare bas, så att den träffar en större del av handelsflottans befäl. Därjämte böra handelsflottans besättningar givas möjligheter till viss undervisning i militära ting, ehuru denna kan vara av mera elementär art. I pressen synliga inlägg i denna fråga tyda på att intresse härför finnes bland sjöfolket.

I Norge har man följt det svenska exemplet. Innevarande vinter pågå sålunda kurser i Oslo och Bergen med kurs- och timplan i enlighet med de svenska kursernas.

#### 2. Frivilliga kurser i sjömilitära ämnen vid navigationsskolan i Göteborg.

Önskemålet att efterhand få en allt större del av fartygsbefälet sjömilitärt utbildat väckte tanken att förlägga dylik utbildning till den grundläggande undervisningen för handelsflottans befälskadrer, således till navigationsskolorna. Efter vissa förhandsundersökningar kom, på föranstaltande av chefen för marinen i samråd med kommerskollegium, en dylik kurs till stånd sistlidna höst vid navigationsskolan i Göteborg. Kursen var öppen för sjökaptensklassen. Samtliga elever anmälde sig för och slutförde även kursen, trots att densamma helt fick läggas på fritid. Detta visar tydligt intresset för detta slags utbildning, vilket ytterligare framhäves av att eleverna i övermaskinistklassen samt i radiocertifikatkursen vid samma skola anhöllit om liknande utbildning. En dylik kurs har i dagarna på framställning av Kommerskollegium i samråd med chefen för marinen, jämlikt Kungl. Maj:ts beslut startats vid nämnda skola.

Enligt uttalande av föreståndaren vid navigationsskolan i Göteborg böra möjligheterna för inarbetande av sjömilitär utbildning i ordinarie undervisningen, förslagsvis i ämnet sjömanskap, bliva föremål för undersökning. Detta skulle givetvis vara en synnerligen lycklig lösning, då den sjömilitära utbildningen otvivelaktigt men tyvärr är en del av den moderna sjömanskapen. Detta fordrar emellertid särskilda organisatoriska åtgärder. Det skall även hållas i minnet, att med en dylik lösning bortfaller icke kravet på de tidigare avhandlade sjömilitära kurserna för fartygsbefälet. Dessa måste finnas för nu redan utbildat befäl och som repetitions- och komplette-

ringskurser (jämför punkt 1). Inarbetandet av nu ifrågavarande utbildning i sjömanskapen vid navigationsskolorna är i anslutning härtill föremål för överväganden i Kommerskollegium. Med hänsyn till den redan nu starkt ansträngda kursplanen möter emellertid ett dylikt inarbetande vissa vanskligheter.

### 3. Samövningar med örlogsflottan.

I flertalet av marinens krigsövningar har med sjöhandelskriget sammanhängande faktorer ingått som ett led, varvid handelsfartyg och sjöfartsorgan på ett eller annat sätt deltagit. Därjämte ha särskilda övningar i sjöhandelskydd anordnats. Sista gången förekom detta i form av en ubåtsblockadövning i Skagerack hösten 1937. Värdefulla erfarenheter ha vunnits under dessa övningar. Under desamma kunna även vederbörande praktiskt tillämpa vad som delgivits vid de ovan berörda kurserna, som helt naturligt måste givas huvudsakligast teoretisk karaktär.

Ett speciellt slag av samövning, som emellertid är relativt tillbakasatt, är *övningssignalering*. I örlogsflottans signalföreskrifter torde komma att inarbetas bestämmelser om utväxling av kortare signalmeddelanden vid möte med handelsfartyg. Det vore önskvärt om motsvarande bestämmelser kunde utfärdas vid handelsmarinen. Färdighet i signalering är ett viktigt led i handelsflottans beredskap. Frågan härom torde böra göras till föremål för närmare dryftande och uttalanden från därav intresserades sida.

### 4. Varning, reglering och dirigering av sjöfarten.

För varning, reglering och dirigering av sjöfarten i avsikt att undandraga densamma inrapporterade faror ävensom för att kunna lämpligt anpassa disponibelt väpnat skydd är det nödvändigt att fortlöpande hålla reda på hur sjöfarten framgår. Uppgifter härom kunna alltid erhållas från rederirörelsen, varjämte en del även kan hämtas ur fack- och dagliga pressen. Vid orostider måste dessa uppgifter emellertid dels samlas till den centrala ledningen, dels undandragas offentligheten. I den planlagda verksamheten för den tidigare omnämnda centralkommissionen förutsattes även, att det upplägges ett *fartygspositionsregister*. Några åtgärder för att undandraga uppgifter om fartygens lägen offentligheten äro icke direkt planlagda. I samband med septembekrisen införskaffades genom Kommerskollegii och chefsens för marinen försorg uppgifter rörande sjöfarten från rederier och hamnar. Ehuru det infordrade materialet i de flesta fall insändes snabbt och fullständigt, var så dock icke fallet på en del händer. Detta är att beklaga, ty genom senkomna och ofullständiga uppgifter nedsattes hela utnyttjandet av fartygspositionsregistret. Det insamlade materialet har sedermera bearbetats och goda erfarenheter ha vunnits för uppläggande av ett fartygspositionsregister.

Under krisperioden i september övervägdes och diskuterades även sättet att förhindra publiciteten av handelsfartygens rörelser, men några direkta åtgärder vidtogos icke. Erfarenheter häruti vunnos sålunda icke, och denna fråga väntar på sin lösning. Det bör upptagas till dryftande, huruvida särskilda åtgärder i författningsväg i nu angivet syfte äro erforderliga eller om det kan anses tillräckligt med att i ett krisläge myndigheterna utfärda anvisningar om inställande av varje slag av tillkännagivande av fartygsrouter och avgångstider vare sig i tidningar eller i eljest offentligt tillgängligt tryck.

I nära samband med dessa frågor står spørsmålet om utsändande av *varningar till sjöfarten*. Vissa synpunkter härpå finnas utarbetade inom marin-staben.



## D. Förestående uppgifter.

### Materielberedskapen.

På grund av dels den totala avsaknaden av materiel, dels den relativt långa tiden för materialleverans, synas åtgärder för anskaffning av skyddsmateriel vara den mest omedelbara och viktiga uppgiften beträffande sjöfartsnäringsens beredskap. Ett flertal förfrågningar från rederihåll under septemberkrisen understryker även riktigheten härav. För bedömning av dessa frågor är det emellertid *nödvändigt att erhålla kännedom om rederirörelsens inställning till denna materialanskaffning*. I det följande skall lämnas en kort redogörelse för den materiel, som närmast skulle komma i fråga.

#### 1. Bestyckning.

Såsom tidigare påpekats har genom 1936 års försvarsbeslut ingen försvarsgren fått sig speciellt anförtrott skyddet av sjöhandeln i krig. Helt naturligt kunna emellertid de marina organen förutsättas komma att göra sitt bästa i detta avseende. Örlogsflottans begränsade resurser samt de nutida anfallsmedlens stora rörlighet tala för nödvändigheten av att, *därest landet är invecklat i krig*, i viss utsträckning förse handelsfartygen med *artilleribestyckning*. Av kostnads- och praktiska skäl torde man härvid få inskränka sig till lättare automatvapen om 25, 20 och 8 mm kaliber. Samtliga dessa pjäser äro användbara mot flygplan, de båda förstnämnda därjämte mot lätta övervattensfartyg och ubåtar. Pjäserna fordra fåtalig bemanning, äro relativt lätt hanterade och kunna utan särskilda däcksförstärkningar ganska enkelt apteras ombord.

Ett annat slag av bestyckning, som lämpar sig för handelsfartygen, är *sjunkbomben*. Detta är ett synnerligen effektivt vapen mot ubåtar i undervattensläge. Sjunkbomben fordrar inga egentliga anordningar ombord och är lätt att hantera. Dylika kunna erhållas från flottans förråder, men för den händelse sådana skola avses för handelsflottan, måste krigsleveranserna dimensioneras även härför.

#### 2. Paravaner.

Mycket tyder på att minan skall komma till stor användning i ett kommande krig. Örlogsflottans starkt begränsade antal minsvepare samt handelsfartygen relativt höga farter påfordra, att handelsflottan vid krigstillfälle — även vid svensk neutralitet — utrustas med paravaner. På grund av bland annat det höga priset på ett paravansvep ävensom fordran på viss minimifart och längd hos fartyget kan det blott bliva fråga om anskaffning av dylika svep för det mest värdefulla och snabbgående tonnaget. För att i fredstid undvika allt för stora omkostnader synas åtgärderna i detta avseende dessutom böra inskränkas till dels att *vid nybyggnad* eller *vid dockning* och *översyn* vidtaga anordningar i fartygens stävar m. m. för aptering av paravansvep dels att föranstalta om snabb leverans av paravaner med tillbehör vid skärpning av det internationella läget. Paravansvep hava fördelen att vara relativt lättskötta, varjämte de blott obetydligt nedsätta fartygets fart och manöverförmåga. Rederierna torde böra taga under övervägande att omedelbart vid nyss angivna tillfällen vidtaga förberedande åtgärder för paravaners anbringande ävensom anmäla i vilken omfattning paravaner å handelsfartyg ifrågakomma; detta senare i syfte att krigsleveranserna skola kunna i tid riktigt dimensioneras även härutinnan.

### 3. *Dimbildare.*

Rök- och dimbildning utgör ett viktigt led i den moderna sjötaktiken. Icke minst tillämbart är detta för handelsfartyg. Flerfaldiga äro exemplen från världskriget, då handelsfartyg härigenom undgått anfall från såväl över- som undervattensstridskrafter. Dimbildare finnas av olika slag och fabriceras inom landet. Desamma äro lättskötta, enkla att aptera samt relativt billiga i såväl anskaffning som drift. Beträffande anskaffningen härav bör av skäl, som angivits här ovan under 2, från handelsflottans sida snarast angivas, i vilken omfattning dimbildare avses skola anskaffas.

### 4. *Gasskyddsmateriel.*

Ehuru risken för nedgasning av fartyg får anses vara relativt liten, måste man dock vara utrustad för denna eventualitet. Enligt från luftskyddsinspektionen inhämtade upplysningar ställes erforderlig materiel — gasmasker och skyddskläder — kostnadsfritt till förfogande för aktiv luftskyddspersonal (se ovan). Ombord å handelsfartyg måste i stort sett hela besättningen få inordnas under denna kategori. Härav följer, att handelsflottans sjögående personal skulle erhålla skyddsmateriel genom statens försorg. I viss grad gäller detta även för fartygen erforderliga *saneringsmedel*.

Det har ifrågasatts, att för fartyg befintlig och efter hand anskaffad materiel alltid skulle förvaras ombord å fartygen — även under fredstid — beträffande alla fartyg, som ginge i fart endast mellan utländska hamnar eller som ginge i fart mellan Sverige och utlandet utan att särskilt ofta besöka svenska hamnar, medan materielen för övriga fartyg skulle förvaras i depåer. Det torde emellertid vara tillräckligt om, såsom regel, för handels-sjöfarten erforderlig materiel förvaras i depåer å lämpliga orter utefter den svenska kusten — förslagsvis Göteborg, Malmö, Stockholm och Härnösand, eventuellt flera orter — för att därifrån vid behov distribueras. Antalet depåer och dessas storlek synes böra bestämmas dels efter sjöfartens fördelning på rikets hamnar, dels efter handelsflottans fördelning på hemorter. Uppmärksammas bör emellertid, att om depålinjen väljes, det bör givas tillfälle att tilldela fartyg, som under i övrigt fredliga förhållanden trafikerar vissa farliga zoner, eventuellt erforderlig skyddsmateriel.

För anskaffning och fördelning av luftskyddsmateriel torde Luftskyddsinspektionen böra erhålla uppgifter i nyss nämnda hänseenden rörande sjöfartens och handelsfartygens fördelning samt beträffande bemanningens storlek inom olika kategorier. Inspektionen torde även böra förses med uppgifter rörande fartygsenheterens storleksordning.

## **Personalberedskapen.**

### 5. *Sjömilitära kurser för fartygsbefäl*

anordnas i stort sett enligt vad som skett under senaste år. Desamma böra dock om möjligt läggas på bredare bas. Det bör tagas under övervägande, huru kostnaderna härför skola bestridas, om såsom hittills i regel skett genom anlåtande av sjömilitära undervisningsanslag, vilka i så fall måste ökas, eller genom särskilda nya anslag för ändamålet. Under alla förhållanden böra undervisningsplaner uppgöras och kurserna sålunda fullt organiseras till såväl innehåll som frekvens.

### 6. *Kurser i sjömilitära ämnen vid navigationsskolorna.*

På erfarenheterna från hittills bedriven frivillig utbildning vid navigationsskolan i Göteborg böra, som förut nämnts, undersökas möjligheterna

för denna utbildnings inordning under den ordinarie undervisningen, förslagsvis i ämnet sjömanskap.

7. *Luftskyddskurser.*

Undervisning i luftskydd har hittills ingått i sjömilitära kurserna för fartygsbefäl. Så synes även i fortsättningen böra bli fallet. Det bör därjämte tagas under övervägande, om ej särskilda luftskyddskurser skola anordnas. Genom Luftskyddsinspektionens försorg anordnas dylika för verkschefer m. m., och kostnaderna härför täckas av medel från särskilt anslag. Enligt upplysningar från Luftskyddsinspektionen torde motsvarande kurser kunna anordnas för *fartygsbefälet*.