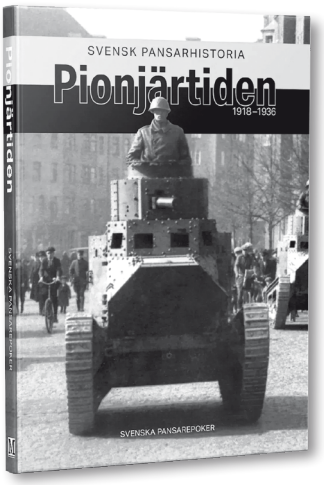
Svensk pansarhistoria

av Karlis Neretnieks



TITEL:
Svensk pansarhistoria Pionjärtiden 1918–1936
FÖRFATTARE:
Christer Badstöe, Tommy Nilsson, Thorleif Olsson, Kjell Svensson, Måns Thuresson
FÖRLAG/UTGIVARE:
Svensk Pansarhistorisk Förening, Milipress AB

ÅTER SER VI bilder och filmsekvenser med stridsvagnar som framrycker över fält och ger eld mot olika mål eller där de står som utbrända vrak i något vägskäl. Den här gången i Ukraina. Visserligen ser stridsvagnarna annorlunda ut än 1916 då de för första gången uppträdde på slagfältet, men det vi ser skulle lika gärna kunna illustrera situationer från nästan vilket krig som helst sedan dess och fram till våra dagar. Stridsvagnen har sedan sin tillkomst varit ett regelmässigt, ofta dominerande, inslag i markstriden.

Att det skulle bli så var inte på något vis självklart. Ett tal av fältmarskalken Douglas Haig, brittisk högste befälhavare på Västfronten 1915–1918, som han höll strax efter första världskriget refererades av tidningen The Times enligt följande:

> He was all for using aeroplanes and tanks, but they were only accesories to the man and the horse.

De som såg en mer framträdande, kanske avgörande, roll för stridsvagnen hade en lång en lång och krokig väg att vandra innan de lyckades övertyga sin omgivning om potentialen i det nya vapensystemet. Boken Pionjärtiden 1918–1936 är en fascinerande och mycket väldokumenterad berättelse om stridsvagnens väg in i den svenska armén. Det ska på en gång sägas att boken inte bara är läsning för ”pansarnördar”. Genom att den beskriver såväl de svenska stridsvagnarnas tekniska utveckling, deras plats i organisationen och taktiska användning, och inte minst de människor som var delaktiga i en process där enskilda initiativ ofta var avgörande, gör boken till intressant läsning för både pansarexperten och även den militärhistoriskt intresserade lekmannen.

Som så ofta i militära organisationer fanns det ett tidigt intresse för nymodigheter, medan ett införande på större bredd dröjde. Redan 1919 skrev chefen för generalstaben, generallöjtnant K G Bildt, till Kungl Maj:t att han önskade att anskaffa en ”engelsk s k tank” för utprovning. Nu blev det inte riktigt så. Den första vagnen som kom till Sverige var en fransk stridsvagn av typen Renault

FT, inte den tyska LK II, som varit den vedertagna sanningen. En av de myter författarna lyckats vederlägga genom att studera tidigare oanvänt källmaterial.

Som ett litet kuriosum, dåtidens processer behöver inte skämmas för sig jämfört med dagens när det gäller snabbhet i att anskaffa ny materiel för utvärdering inför eventuell anskaffning. Den 11 januari 1921 beviljade riksdagen pengar för anskaffning av stridsvagnsmateriel. Den 22 januari skickade Arméförvaltningen brev till militärattachéerna i bland annat London, Berlin och Paris där de ombads undersöka möjligheterna att köpa stridsvagnar. Attachén i Paris meddelar den 22. februari att Frankrike sannolikt är berett att sälja en vagn med ammunition och andra tillbehör. Den 21 juni avgår leveransen från Rouen och Sveriges första stridsvagn anländer till 17 juli till Stadsgården i Stockholm. Processen i Tyskland var bara obetydligt långsammare. De första delarna, som skulle monteras ihop i Sverige, till de tyska vagnar som i Sverige med tiden blev Stridsvagn fm/21 anlände i september samma år. Som det verkar av korrespondensen tycks det inte ha förekommit några mer omfattande underhandskontakter med till exempel potentiella leverantörer före den 22 januari.

Beskrivningen av försöken med de första fem tillgängliga vagnarna, både i form av dagboksanteckningar, försöksprogram, avdelad personal och materiel leder onekligen till tanken ”där hade jag velat vara med”. Styrningen från högre chefer och förvaltningar till försöksledaren major, med tiden överste, Bertil af Burén var i stort sett ”Här har du grejorna (fem vagnar), du disponerar fyra officerare, tre underofficerare och ett trettiotal soldater. Du har två månader på dig”. Rapporten efter försöken är imponerande i sin bredd av frågor som behandlas, såväl tekniska som taktiska, och i sina förslag. Efterhand genomfördes också försök där vagnarna deltog i ett flertal fälttjänstövningar (civilt språkbruk ”manöver). Försöksrapporterna från dessa övningar ger en intressant tidsbild av arméns övningsverksamhet vid den tiden, och är ibland dråpliga. Vid en fälttjänstövning i Skåne 1923 greps den skyttetrupp som angreps av panik och en underofficer drar i förtvivlan sin sabel för att värja sig mot de anfallande stridsvagnarna. Kapten Gösta Hahr, en framtida stridsvagnsbataljonchef, beskriver senare episoden i en artikel i Göta Livgardes kamrattidning.

Det omfattande avsnittet om hur Strv fm/21 bidrog till kunskaps- och taktikutveckling under 20-talet innehåller ett unikt och omfattande bildmaterial. Bilderna visar verksamhet i vintermiljö, överskeppningar, materieltjänst, uniformer framtagna speciellt för stridsvagnstjänst, människorna som var med – framställningen blir levande. Möjligen skulle detta avsnitt kunna varit något kortare då dess detaljrikedom avseende vilka personer och vilka vagnar, redovisade med individnummer, som deltog vid olika försök efterhand blir lite tröttsamt att läsa.

Efterhand blev det dock uppenbart att denna första generationens primitiva stridsvagnar som inköpts omedelbart efter första världskriget måste ersättas. Början på 1930-talet innebar därför en period som kan beskrivas som experimentens tid. Beskrivningen av utvecklingen och utprovningen av olika prototyper, utländska som svenska, är också en fascinerande berättelse om svensk industrihistoria. Företag som Landsverk och Bofors visar där på en imponerande innovationsförmåga. Bara för att nämna en unik teknisk lösning som utvecklades i Sverige. Landsverks modell L-60 från 1935 var den första stridsvagnen i världen som hade torsionsfjärdring. Ett fjädringssystem som sedan dess använts hos bland andra de tyska stridsvagnstyperna Tiger och

Panter, den ryska T 54 och dagens Leopard 2. Här beskrivs också den koppling som bland annat Landsverk hade till tysk stridsvagnsutveckling under en period där Tyskland enligt Versailles-fördraget var förbjudet att inneha stridsvagnar.

Den globala ekonomiska krisen under början av 1930-talet innebar att det inte skedde någon anskaffning av nya stridsvagnar under den perioden. Trots magra budgetar fortsatte man dock att pröva olika prototyper, svenska som utländska. Även beredskapsaspekten, krigstillverkning av stridsvagnar i Sverige, var med som en parameter vid utvärdering av olika koncept. Något som onekligen leder till reflektioner om dagens diskussion om önskvärdheten av att ha inhemsk produktion av viss krigsmateriel, och vår förmåga att lära av historien.

Försvarsbeslutet 1936 var olyckligt för stridsvagnvapnets utveckling. En fungerande organisation, där omfattande kompetens som hade byggts upp under lång tid slogs sönder genom beslutet att avveckla Göta Livgarde. Som för övrigt lades ned hösten 1939 strax efter andra världskrigets utbrott.

Förutom värdet av den kunskap som skapats genom det mycket omfattande arbete som författarna lagt ned på att söka och hitta nya källor och tidigare inte publicerade fotografier ger boken en lättillgänglig helhetsbild av stridsvagnsvapnets utveckling i Sverige under dess första tjugo år. Det utan att den vetenskapliga kvalitén eftersatts. Ett trevligt grepp, men som sällan förekommer i böcker av den här arten, är att man också lagt vikt vid att presentera de personer som spelade viktiga roller vid stridsvagnens införande och användning i den svenska armén under denna tid. Hur ofta får man läsa om personer som verkmästare John Dahlman och hans avgörande roll för att hålla liv i de fåtaliga, tio stycken, haveribenägna Stridsvagn fm/21 som utgjorde grunden för det svenska stridsvagnsvapnets tillkomst.

Boken har utförliga källhänvisningar och ett omfattande personregister. Som alltid ett värdefullt hjälpmedel för den som vill specialstudera någon enskild aspekt av det som redovisas i boken. Ett extra plus är att det i slutet av boken finns förklaringar av olika militära fackuttryck, uttryck som av nödvändighet måste förekomma i en bok som denna. Men även där har författarna på ett bra sätt lyckats balansera texten på ett sätt som gör att den är lättläst även för en lekman.

Som det framgår av flera bilder, och även i texten var det stridsvagnsbesättningar som var först i Sverige, i modern tid, med att använda basker, då i form av stridsvagnsmössa m/30. Den diskussion som under året förts på sociala media i den frågan kan därmed anses vara avslutad.

Sammantaget en väl läsvärd bok.

Det är glädjande att författarna avslutningsvis flaggar upp för en eventuell uppföljare; *Beredskapstiden 1939–45*.

För den som efter att ha läst boken vill se och känna på de svenska pansartruppernas utveckling fysiskt, inte bara söka information i form av bilder och text, kan ett besök på Sveriges stridsfordonsmuseum Arsenalen i Strängnäs rekommenderas.

Recensenten är generalmajor, tidigare rektor för FHS, chef för Mekaniserad Brigad 18 samt operationsledare i östra militärområdet.