

Rörligt kustartilleri

Av Glt Henrik Lange

Eld och rörelse är sedan gammalt stridens grundelement. Även i ett strategiskt defensivt försvarssystem krävs en rörlig komponent för att en chef skall kunna göra sin vilja gällande när det gäller att besegra en motståndare.

Fasta och fortifikatoriskt väl skyddade stödjepunkter, på vilka de rörliga stridskrafterna kan repliera, bildar ryggraden i försvaret vid både gräns och kust.

Gamla fästningar, skansar och fort runt om i vårt land vittnar om forna tiders försvarsansträngningar. Många är belägna i våra skärgårdar och vid strategiska punkter, hindrande tillträdet till vårt territorium både när man färdats till lands och till sjöss. Dalarö Skans, Hörningsholm, Kalmar Slott, Drottningkärs och Karlshamns Kastell, Malmöhus, Landskrona, Kärnan i Hälsingborg, Halmstad Slott, Varbergs fästning, Älvsborg, Bohus och Marstrand, alla gömmer de på minnen från fälttåg och örlog. Alla har de utgjort stödjepunkter för rörliga stridskrafter. Emellanåt har de jämnats med marken. Men ofta har de besuttit en sådan fortifikatorisk motståndskraft att de finns kvar in i våra dagar.

I Göteborg bekymrar man sig i dessa dagar över hur man skall kunna frilägga och åt eftervärlden bevara det gamla Elfsborg, beläget nära Älvsborgsbrons södra landfäste inom Carnegie Sockerbruks område och delvis begravt under sockerbrukets centrifuganläggning. Denna fästning anlades av Gustav Vasa, men fullbordades och fick ett slottsliknande utseende av dennes mera estetiskt sinnade son Johan III, vars krönta namnchiffer ännu finns att beskåda på platsen.

På 1660-talet ansågs emellertid det gamla Elfsborg ha förlorat sin strategiska betydelse. På kunglig befallning raserades delvis dess murar och användes för att bygga upp Nya Älvsborgs fästning ute på de s. k. Kyrkogårdsholmarna.

Denna fästning utsattes 1719 för en omfattande bekämpning av den danske eller norske amiralen Tordenskiold, vars ombord uppställda och mera lång-

Sida 2

skjutande artilleri hårt ansatte kommendanten Lillie, som med sitt fast uppställda artilleri icke kunde nå Tordenskiolds fartyg.

Lillie saknade alltså den rörliga komponent bland sina stridskrafter som skulle möjliggöra för honom att tvinga Tordenskiold att avbryta striden. Lillie erinrade sig då, att det goda borgerskapet i Göteborg ägde ett antal rörliga stycken, som i Lillies hand just skulle kunna skänka honom den komponent han behövde för att trycka sin vilja på Tordenskiold. Följaktligen sände han några pålitliga män ur sin besättning för att utverka lån av ifrågavarande pjäser.

Efter mycket parlaterande med borgarna, lyckades Lillies män slutligen utverka lån av pjäserna. De lyckades också att oförmärkt för Tordenskiold förflytta dem över den oländiga Hisingen och ut på den närmare Tordenskiolds uppankrade fartyg belägna udden vid Arendal, varifrån de så framgångsrikt besköt Tordenskiolds fartyg, att denne fann för gott att sätta segel och uppgge belägringen av fästningen.

Detta utgör alltså ett klassiskt och närliggande exempel på ett riktigt utnyttjande och en skickligt genomförd samverkan mellan fasta och rörliga komponenter i kustförsvaret. Lillie fick också mycket beröm för sin initiativkraft och uthållighet. Själv lär han enligt krönikan betecknat det E= en större bedrift att förmå de goda göteborgarna att lämna ut sina pjäser ur förråden än att leda striden till framgång.

Försummelser ifråga om försvaret har alltid stått ett land dyrt. Från vår egen historia känner vi väl alla till Älvsborgs lösen. Det är benämningen på de lösensummor som Sverige enligt villkoren vid fredssluten i Stettin 1570 och i Knäred 1613 skulle erlägga till Danmark för att återfå det förlorade Älvsborg. Enligt Stettinfreden skulle vi erlägga 150.000 daler under tre år och enligt fredsslutet i Knäred icke mindre än en miljon riksdaler inom 6 år i 4 terminer - en för den tiden enorm summa. Som pant skulle Älvsborg samt

kringliggande härad av Västergötland stanna i dansk ägo tills betalning skett.

Trots dessa bistra erfarenheter har vårt försvar under tider av skenbart eller verkligt lugn i vår omgivning tillåtits nedgå eller förfalla för att i tider av oro eller hot mot vårt land åter upprustas för dryga kostnader. Kortsyntet i försvarspolitiken har emellanåt stått oss mycket dyrt.

Vid bildandet av Nationernas Förbund efter första världskrigets slut präglades tesen: "Aldrig mera krig" och många människor trodde säkert

Sida 3

ärligt och uppriktigt på realismen i denna tes.

Tyskland avväpnades praktiskt taget och i vårt land vidtogs en omfattande nedrustning, vilken fastställdes av 1925 års riksdag.

Före detta ödesdigra riksdagsbeslut hade de stora kustfästningarna i Vaxholm och Karlskrona haft allsidigt sammansatta besättningsstyrkor, till strukturen icke olika våra dagars moderna brigader.

Fästningarna var sålunda uppbyggda med fortifikatoriskt väl skyddade fasta batterier och minspärningar i anslutning till de viktigaste inloppslederna till Stockholm respektive Karlskrona. Av artilleri förekom en omfattande provkarta av kalibrar alltifrån de grova 30,5 cm till de lätta 57 mm pjäserna. Som komplement till det fasta artilleriet fanns även ett rörligt, hästanspant artilleri med kalibrar från 15 cm till 57 mm ävensom kulsprutor.

Men härutöver fanns de för strid i skärgård specialutbildade infanteriregementena Vaxholms grenadjärer, I 26, och Karlskrona grenadjärer, I 7, ständigt förlagda till fästningarna och ständigt samövade för striden i och i anslutning till kustfästningarna.

Dessutom fanns ett särskilt fästningsingenjörskompani fredsförlagt till fästningarna. Om man härtill lägger de stödfunktioner i form av underhållsförband som intendentur, tyg- och sjukvårdsförvaltningarna med av dem organiserade transportförband utgjorde, framstår den tidens kustfäst-

ningar även med dagens ögon som utmärkt väl lämpade för att självständigt lösa sina viktiga försvarsuppgifter. Besättningen och fortifikationerna gav kommandanten ett välkomponerat instrument för att lösa sin av Kungl Maj:t - ty han lydde direkt under Kungl Maj:t - ställda uppgift.

Vi talar idag - icke utan stolthet - om våra integrerade och allsidigt sammansatta staber i central och högre regional nivå ävensom inom vissa kustartilleribetonade i lägre regional nivå och vill gärna framhålla dessa som höjden av modernitet. Men vi glömmar ofta i detta sammanhang bort, att förebilderna till dessa staber existerade inom kustfästningarna redan i början av detta sekel.

Kommandanten hade till sitt förfogande i fredstid en kommandantstab, i vilken bl a ingick en infanteriadjutant. I krigstid fanns en fästningsstab, i vilken den fredstida kommandantstaben ingick. Men härutöver ingick i fästningsstaben grenadjärregementschefen som infanteribefälhavare och kustartilleriregementschefen som artilleribefälhavare. Ingenjörkompanichefen ingick i fästningsstaben som expert på fältarbeten, fortifikationsbefäl-

Sida 4

havaren representerade nuvarande sektion 8 och fästningsintendent, fästningsläkare och tygmästare företrädde olika grenar av underhållstjänsten.

I Karlskrona fästning var dessutom stationsbefälhavaren vid flottans station jämväl kommandant i fästningen och uppbar till följd härav den klingande titeln "Befälhavande amiral".

Integrerade och allsidigt sammansatta staber är alltså icke något nytt påfund. Därmed intet ont sagt om våra nuvarande - icke utan arbete och vanda - tillskapade, integrerade staber. Deras tillkomst var nödvändig för att skapa sammanhang i krigsförberedelsearbetet inom totalförsvaret.

Men 1925 års försvarsbeslut var olyckligt, ty det raserade mycket av det som skapade styrkan i de gamla kustfästningarna. De gamla grenadjärregementena indrogs och ersattes till att börja med av en bataljon ur Göta

Livgarde respektive Kronobergs regemente, men dessa skulle på sikt avvecklas. I själva verket lämnade de sista kontingenterna linjeinfanteri Oscar Fredriksborg och Karlskrona på sensommaren 1939 samtidigt som det andra världskriget bröt ut.

Alla de ansträngningar som under mellantiden gjorts framförallt från kustartilleriets företrädare att rädda dessa för skärgårdskriget specialutbildade förband hade varit förgäves- Men även kustartilleriet drabbades hårt av 1925 års försvarsbeslut. Kustfästningarna utanför Göteborg och Härnösand - Älvsborgs och Hemsö fästningar - lades i materielreserv och kunde blott nödortfört underhållas. Samma blev förhållandet med befästningarna på den s.k. landfronten, dvs på Värmdösidan och vid Oscarsvärn. Det rörliga artilleriet ställdes i förråd, hästarna försvann. Endast i Karlskrona bibehölls en flämtande men avhästad rest av det tidigare så stolta ridande kustartilleriet. Vad rörde det "de gamla rörliga" kustartilleristerna, att man skojade med dem som sjömän till häst eller drev gäck med de grå och ganska fantasibetonade provuniformer, som emellanåt förekom i förbanden. Sorgen var stor. Att lasta hästar, kanoner, föreställare, ammunitions-, tross- och kokvagnar i ranka pråmar från smala bryggor eller direkt från öppen strand krävde gott omdöme, djärvhet, skicklighet, hård disciplin och gott sjömanskap. Det var en i hög grad lustbetonad tjänst.

Fredsorganisationen krympte och anpassades till de nya villkor, som försvarsbeslutet innebar. Utbildningen koncentrerades till två regementen, KA 1 och KA 2, vardera om tre bataljoner. Sammanhanget mellan freds- och krigsorganisationen säkrades genom att en bataljon fick huvudansvaret i

Sida 5

fred för utbildningen och i krig för försvaret av var sitt huvudinlopp;
i Vaxholms fästning sålunda 1. bataljonen för Furusundsleden, 2. bataljonen för de leder öster och söderifrån som förenar sig på Kanholmsfjärden;
i Karlskrona fästning 1. bataljonen för västra inloppet och 2. bataljonen för

södra inloppet. I var och en av dessa bataljoner ingick ett artilleri- och ett minkompani.

Vid KA 1 sammansattes den tredje bataljonen av ett luftvärnskompani - 2. komp - och ett tungt kompani - 1. komp. Vid KA 2 infogades 4. komp i 2. bataljonen under det att 3. bataljonen bestod av 2. komp - luftvärn - och 5. komp - det rörliga artilleriet.

Bataljonscheferna hade alltså i fred ansvaret för utbildningen och övertog i krig ansvaret för att ingen obehörig släpptes igenom försvarsspärrarna. Krigsförberedelsearbetet ingick i fredsrutinen. Det sysslade man med under vintern, då ingen annan utbildning förekom än stamskolor och befälsutbildning.

Genom att antalet stamanställda icke var alltför snålt tilltaget - antal nummer pr kompani varierade mellan 26 och upp till över 60 på yrkeskompaniet - kunde ständigt en viss kuppberedskap upprätthållas. De flesta hade en befattning i en s.k. säkerhetspiket och dessa övades icke så sällan utryckning och bemanning av vissa enheter. Kontroll skedde genom skarp-skjutning. Man kan säga att vi på den tiden låg i ett slags ständig beredskap. Ingen fick under sin fritid lämna fästningens s.k. fredsområde utan särskild permission. Den som begärde permission eller tjänstledighet och var avdelad för piketbefattning hade att komma överens med någon kamrat, som var villig att svara för hans piketbefattning under hans bortovaro.

Denna inskränkning i rörelsefriheten ter sig i våra dagar hård, men vi kände det inte så. Det var snarast med en viss stolthet som vi kände oss leva i ständig beredskap. Den var så att säga en del av vår pliktuppfyllelse.

Det rörliga kustartilleriet, som då utgjordes av pjäser främst konstruerade för skjutning mot fasta mål på land, skulle nu jämväl utnyttjas för att bekämpa rörliga mål på sjön. Detta medförde vissa problem. Vi inskränkte oss i regel till att utnyttja 10,5 cm haubits m/10 och 15 cm haubits m/19. Dessa medgav en sidriktning inom lavetten av 3° åt vänster och lika mycket åt höger om centrumlinjen. Det betydde att man svansade pjäserna för hand ett lämpligt stycke och fininställde genom riktning inom lavetten. Sid-

riktaren gav med handen bakom ryggen tecken till pjäsmanskapet vid lavett-
Sida 6

svansen hur han ville ha svansningen och "svansarna" blev efter övning mycket skickliga "teckentydare" och kunde på så sätt i lämpliga intervaller flytta svansen åt rätt håll och lagom mycket. Sidriktaren använde en på lämpligt avstånd och i rätt riktning utställd riktkäpp att rikta mot. Metoden var primitiv, men den fungerade. Man sköt på intervall och detta var 30 sekunder. Kartunderlaget var ganska skröpligt på den tiden. Eldledningskartan kom inte till förrän i slutet på 1930-talet. Den första använde vi på Gotland sommaren 1937.

Så långt man befann sig inom fästningens koordinatmätta område fann man alltid punkter att utgå ifrån när det gällde att fastställa grundriktning och grundriktningsvisare för batteriernas parallellställning. Men när man kom utanför detta område, fick man utgå från triangelpunkterna och fältmäta sig fram. med polygontåg till batteriplats och mätstation. 1 Karlskrona var det en ständig källa till förargelse att fästningens koordinatsystem var orienterat med 0 i söder. Det ändrades inte förrän 1943 eller 1944-

Kompassvinkelmätarna bestod av en dosa med en kompass och en diopter på ett ganska skrangligt stativ, som emellanåt spelade oss tråkiga. spratt.

Eldledningsinstrumenten var i högsta grad hemmagjorda. En cirkelformad träskiva överspänd med ritpapper och med en centrumtapp och en streckskala i kanten samt några linjaler och hjälpskalor möjliggjorde skjutbordets användning som parallaxräknare. Vi använde ofta de gamla batterikikarna på stativ både SOM observationsinstrument och i stället för teodoliter vid vågbasmätning med lång bas.

Förflyttningarna skedde med sjötransport, ofta med användning av de gamla s.k. fyrkantpråmarna, vilka tidigare använts både vid det tyska företaget mot Dagö och Ösel under första världskriget och i samband med byggandet av den då nya Lidingöbron. På landbacken skedde förflyttningen för hand med hjälp av långa draglinor. Detta skänkte femtekompanisterna starka armar, ryggar och ben och bidrog säkerligen verksamt till framgångar vid garnisonsmästerskapen i dragkamp. Det var alltså ett mycket slitsamt arbete

för truppen att bära och släpa batterierna i ställning. Men arbetet leddes av gamla, stabila, kunniga och erfarna flaggkorpraler, underofficerskorpraler och korpraler, för vilka vare sig stångkusken eller hovslagarens yrkesknep var främmande, och som exakt visste var kraften skulle sättas in, när någonting körde fast. De kunde också hantera spade, spett och slägga suveränt.

Sida 7

För att underlätta pjäsernas svansning vid skjutning mot sjömål medfördes en plåtvandring, på vilken pjäshjulen vilade, och en centrumpåle av järn, som slogs ned i marken och till vilken pjäsen förankrades. Olika hemmagjorda konstruktioner av svansstöd tillverkades och medfördes också, allt i syfte att få pjäsen att icke rubbas alltför långt under eldgivningen. Pjäserna var f.ö. försedda med en sinnrik anordning med variabla genomströmningsöppningar i rekylhämningssinrättningen, vilken verkade på så sätt, att rekylen blev relativt kort i höga elevationer för att bakstycket inte skulle stöta i marken, medan den blev allt längre vid allt lägre elevationer för att pjäsen skulle stå stilla vid skottlossningen.

I Karlskrona fästning fanns alltså även efter 1925 kvar en liten rest av rörliga stridskrafter till kommandantens förfogande, med vilken han kunde ge eftertryck åt sin vilja i olika riktningar.

Men hur ställde det sig i Vaxholms fästning med begreppen eld och rörelse? Ja, de gamla rörliga pjäserna fanns ju kvar om än förrådsställda. T.o.m. sadlar och seldon hängde prydligt på sina krokar i förråden och än fanns det ju utbildat folk i rullorna. Emellanåt tog man också ut materiel ur förråden för övning. Så skedde till exempel under marinens stora krigsövning i Östersjön 1928, då en konvoj lastades vid Oscar Fredriksborg med en ganska brokig samling personal och materiel av olika slag, som sedan under örlogseskort avgick till Fårösund för att upprätta ett basförsvar av gammal kustfästningsmodell därstädes.

I övrigt åvägabragte man ett system av rörlig tung eld genom central grup-

pering av svåra batterier och ett omfattande system av fasta mätstationer - mestadels lodbasstationer med höga baser och korta mätavstånd, vilket i skärgårdsterrängen, där fartygen var i hög grad bundna till lotsleder och andra djuprännor, gav åt den svåra elden en utomordentlig precision och flexibilitet. Det var sålunda möjligt att med blott minutslånga tidsskillnader ingripa med tung eld i geografiskt så vitt skilda områden som Träl-havet, Saxarfjärden, Kanholmsfjärden och Baggensfjärden. På motsvarande sätt kunde man ingripa med rörlig eld i den norra delen av Stockholms skärgård.

Att precisionen i denna eld var utomordentligt stor framgår av att man sommaren 1929 genomförde hela skjutprogrammet vid 4. komp KA 1 med idel väl samlade mållag. Som en jämförelse kan man välja våra dagars kustroboteld, som också medger eld i vitt skilda havsområden med korta tidsintervaller.

Sida 8

1 slutet av 1920-talet inträffade en för det rörliga kustartilleriet glädjande händelse, en händelse som på sitt sätt markerar en vändpunkt i utvecklingen. En krigsmaterielleverans ägde rum, bestående av fyra stycken 10,5 cm kanoner med modellåret 1927 och försedda med hjul och delbar lavettsvans, vilket möjliggjorde icke mindre än 60° sidriktmöjligheter inom lavetten. För att underlätta förflyttningen på land kunde ett särskilt litet transporthjul apteras till lavettsvansen. Detta lilla hjul med särskild styrspak underlättade i hög grad kanonens hanterande, särskilt om marken var jämn och hård. För att ytterligare underlätta förflyttningen medföljde en jordbrukstraktor med massiva gummihjul av Bolinder-Munktells fabrikat och försedd med en tvåcylindrig tändkulemotor om 30 hkr. Traktorn var försedd med dragkrok både framtill och baktill samt vinschtrumma och motorn hade extra effektiva tändkulevärmare av blåslampmodell, som gjorde att den relativt snabbt kunde startas. Den lugne, trygge och skicklige korpralen 20 Nilsson uttogs för utbildning till förare på detta underverk. Han skötte traktorn som en ögonsten. De var praktiskt taget oskiljaktiga och bildade ett ytterst pålitligt arbetsteam.

Till yttermera visso utrustades batteriet med en 3 meters koincidensmätare, typ Barr & Stroud, ett lätthanterligt och bra instrument väl lämpat för rörlig tjänst samt ett korrektionsbord för framtagande av skjutelement ur utjämnade mätelelement - en revolutionerande nyhet för det rörliga kustartilleriet.

Glädjen och entusiasmen över den splitter nya materielen delade 5. kompanisterna generöst med sig till övriga kamrater och många kom på besök för att beundra nyförvärvet, ty kustartilleriet var vid den tiden icke bortskämt med ny materiel. Bortsett från några luftvärnsbatterier med samma modellår, 1927, var det mestadels kanoner från utrangerade fartyg samt några från flottan överlämnade f.d. 2. klass torpedbåtar som införlivades med kustartilleriet.

Det här nya rörliga artilleriet utnyttjade oftast det s.k. andra riktsättet, dvs man riktade indirekt i höjd, men direkt i sida. Detta krävde en mycket framskjuten gruppering av pjäserna. Härigenom kom mätavstånd och skjutavstånd att nära sammanfalla. Samtidigt ville man utnyttja artilleriet nära skottviddsgränsen. Man hade då också en övertro på möjligheterna att mäta med koincidensmätare på stora avstånd. I solglittret under varma sommardagar uppstod stora svårigheter för mätmanskapet att få skarpa bilder av målet för koincidensmätning. Följden blev stor mätspridning och ganska mediokra skjutresultat. Bister Generalskritik för bristande allvar i artilleriutbildningen göt sålunda några droppar malört i glädjebägaren.

Sida 9

Hösten 1931 blev det kompanichefsskifte på 5. kompaniet. Från Stockholm uttransporterades chefens för kustartilleriet förste adjutant kaptenen Gösta Möller. De flesta hade väl trott att han skulle gå till 4. komp, vars chef då gick i pension, i all synnerhet som Möller tidigare tjänstgjort vid det indragna 9. kompaniet som haft att sköta det modernaste rörliga artilleriet, 10,5 cm och 15 cm haubitserna och vi trodde väl, att han ville lägga en annan sorts meriter till sina redan tidigare dokumenterade. Men så blev det alltså inte. Den hittillsvarande kompanichefen på 5. komp flyttades till 4. komp och Möller återupptog sin verksamhet vid "det rörliga". Gösta Möller var känd som en sträng och krävande herre. Många generationer av kadetter hade

undervisats av honom i kustfästningslära i Sjö-krigsskolan. Han var känd som en spänstig sportsman, en gång aspirant rå en plats som sprinter i Sveriges lag till Olympiaden i Stockholm 1912.

En muskelbristning satte stopp för Olympiastarten. Han var en skicklig ryttare och en entusiastisk jägare. Att han dessutom ämnade göra karriär inom vapnet stod också klart för envar.

Om någon av oss tvivlat på Gösta Möllers avsikter att blåsa nytt liv i det rörliga kustartilleriet, blev vi tagna ur den villfarelsen redan vid vår första konfrontation med honom. Med en för den tiden osedvanlig energi kastade han sig in i sina nya uppgifter. Han samlade oss och gav oss en programförklaring i några korta satser, som i stort gick ut på att vi skulle vara bäst på regementet. Ingen hade några invändningar att göra. Han visade sig känna hart när varje stamanställd vid kompaniet redan första dagen. Han kunde alla Svenssöner vid kompaniet: nr 1, som visserligen bytt namn till Mehren, nr 3, som var yngst, nr 6, sedermera förvaltare Stannefeldt, nr 7, som var näst äldst efter Gubben 1, nr 11, och nr 19, som var bredast och starkast och sedermera blev förvaltare Strihagen, men även de andra, av vilka 27 Nordh, som kom från gamla 9. komp, tillhörde favoriterna liksom Winther. Vi var som en enda stor familj, alla kände alla och den ende statunderofficer vi hade var kompaniadjutanten Bergljung. Det egentliga trupputbildningsarbetet utfördes alltså av kompaniets subaltern-officerare och underbefälet. Gösta Möller arbetade i hög grad på de yttre linjerna. Han utverkade medel för övningsändamål hos regementschefen för sitt kompani på ett sätt som icke var särskilt populärt hos kollegerna vid de andra kompanierna. Emellanåt betecknades 5. komp som "Guds eget kompani". Vi bereddes med dessa medel möjlighet att bedriva övningar i ny och relativt okänd terräng, vilket naturligtvis bidrog till att skaffa oss nya erfarenheter. Att vi mätte rätt, räknade rätt och ställde in rätt kontrollerades med skarpskjutning. Kanonen ljuger ju som bekant inte.

Sida 10

Ett deltagande i marinens krigsövning bragte oss 1931 under den legendariske löjtnanten P.A.R. Löfstedt som batterichef ända upp till Häradsöskär med sjötransport och omlastning till en efter ett förhyrt lastfartyg bogserad

fyrkantpråm i bassängen vid Häradsskär. Fyrkantpråmen bogserades från fartyget till land av fem motorbåtar ur frivilliga motorbåtsflottiljen (föregångare till nuvarande sjövärnsskåren). Urlastningen skedde direkt på klippan vid den öppna stranden, och pjäserna drogs för hand upp i ställning i närheten av det mäktiga fyrtornet. Det var en spännande övning som genomfördes helt utan några passeringar.

Det var framförallt rörligheten och sambandet som Gösta Möller satte in all sin kraft på. Han var en hård och drivande herre, men han gav oss full kompensation genom den charmerande mässkultur han uppfostrade oss i under den tid vi arbetade på ytterförläggning. Han var en mästerlig historieberättare och lutsångare. Våra gemensamma middagar ute på Almö blev sålunda högtidsstunder. Sommaren igenom underhöll han oss och jag kan inte erinra mig att jag någonsin under den tiden hörde honom upprepa samma historia någon gång. Jag hade på den tiden en motorcykel med sidvagn och ansågs väl för den skull lämpad att utbildas till motorofficer. Någon för krigsmakten gemensam motorskola fanns inte på den tiden. Men armen hade börjat att motorisera artilleriet och luftvärnsartilleriet. Motorutbildning förekom sålunda vid A 6, som då hette Smålands arméartilleriregemente, var bildat av det indragna Positionsartilleriregementet i Stockholm, och Smålands artilleriregemente, tidigare Andra Göta artilleriregemente, samt i Karlsborg, dit luftvärnsartilleriet var förlagt.

1933 fick jag och dåvarande löjtnanten Bo Lindeberg från KA 1 en kommandering att genomgå motorutbildning i Jönköping och Karlsborg under c:a 8 veckor på det förra och 2 på det senare förbandet. Det var en ytterst intensiv och givande utbildning under kaptenerna Marchander, senare överstelöjtnant och Motorskolans förste chef, och Erik Rudberg, senare överste och chef för Lv 4 i Malmö. Vi fick börja med den s.k. rekbilen. Den bestod av ett Fordchassie modell A med en 4-cylindrig sidventilmotor och den första fordmodellen med 3-växlad växellåda. På detta chassie hade man skruvat fast fyra lösa och ytterst enkla stolar av stålrör och läder. Det var en utmärkt bil att lära sig körteknik i, och den saknade icke helt framkomlighet i lätt terräng eftersom den hade ganska stor frigångshöjd. Växellådan var naturligtvis inte synkroniserad och Marchander och hans skickliga medhjälpare såg

till att man kunde växla både upp och ner med dubbeltramp utan ljud i växel-lådan. Efter rekbilen följde sedan lastbilar av olika slag med och utan släp. T.o.m. en gammal Scania-Vabis med kedjedrift och segmentväxel fick jag pröva på. Det tillhörde svårigheterna att växla den i Barnarpsbacken söder om Jönköping.

Sida 11

Vid A 6 hade man då också bandtraktorer av olika slag från de stora Cclarna, som användes till 21 cm haubitserna, till de mindre Caterpillar 30 och 20, som drog 15 cm haubits m/05 respektive 10,5 cm haubits m/10. Av motorcyklar körde vi den lilla, lätta 250 cc Husqvarna. I Karlsborg slutligen gällde det artilleritraktor m/28, en fyrhjulsdreven maskin avdelad som en geting på mitten och sammanhållen av en enda stor kardanknut. Den var knepig att köra så till vida, att man skenbart alltid tyckte sig köra rakt fram eftersom man satt mitt över framaxeln och inte kunde se hur bakhjulen pekade med mindre man vände sig om. När man med denna traktor, en föreställare och en luftvärnskanon eller strålkastare skulle ta sig igenom de trånga fästningsportarna i Karlsborg fick man verkligen hålla tungan rätt i mun. På förslag i anslutning till den rapport vi avgav efter vår kommendering anskaffades till att börja med en Caterpillar traktor för KA 2, av oss betraktad som ett underverk av terrängframkomlighet.

Våra erfarenheter av 10,5 cm kanonen m/27 gav vid handen att dess relativt små och järnskodda hjul begränsade dess framkomlighet och försvårade svansning. Hjulen skar med sina skarpa kanter ned i marken. När marken var uppblött av regn körde vi ofta fast och fick vinscha oss loss. I samband med en landsvägsmarsch till Skåne gjorde vi försök med att draga 10,5 cm kanonen uppbröstad på en dragkrok efter en vanlig 5-tons standardlastbil. Vi erfor då att kanonens hjullagerkonstruktion med ett smörjfoder inlagt runt navet inte tålde transport i den marschtakt vi kunde hålla. Lagren blev varma och tvang oss till onödiga raster. De järnskodda hjulen var dessutom icke tillräckligt fjädrande utan orsakade oss ett axelbrott i trakten av Listerby.

Efter dessa erfarenheter tog Bofors fram en förbättrad lavett till kanonen. Den hade större hjul med massiv gummibeläggning, rullager och sköld. Kanonen fick också mynningsbroms och modellåret 1934.

Sambandstjänsten eller förbindelsetjänsten, som det då hette, var inte heller up to date. Inom kustfästningarna fanns ett tämligen väl utbyggt fast telefontät, oberoende av televerkets, och för samband med fartygen fanns förutom signalflaggor, semafor och morse även radio. Men för det rörliga artilleriet existerade blott telefonmateriel m/18 och m/08. Det tog tid att bygga ut telefonlinjerna och kabelmateriel var hårt sliten. Kvaliteten på sambandet var låg. Inom armen hade man fått fram en ganska behändig bärbar radiomateriel som komplement till telefonmateriel. Om kustartilleriet skulle kunna samverka och konkurrera med armens artilleri vid skjutning mot olika slag av mål till sjöss och till lands, var det nödvändigt med en upprustning inom sambandsområdet.

Sida 12

Kustartilleriet hade ingen egen signalskola. Varje kompani skötte sig självt och utbildade efter det behov som förelåg för dess speciella tjänst. Ville man ge någon högre utbildning på signaltjänstens områden, sändes han antingen till flottans signalskola eller till armens, eventuellt till bådadera.

Gösta Möller insåg väl nödvändigheten av att rycka upp sambandstjänsten men hade ingen officer att avvara för tillfället. Han kastade då sina blickar på fänriken C.-F. Gillberg och förmådde regementschefen - trots livliga protester från 1. komp - att flytta över Gillberg till 5. komp. Gillberg sändes sedan omedelbart iväg på signalutbildning till armen och återkom därifrån vederbörligen laddad med kunskaper, idéer och energi. Till att börja med lånade vi några 5 watts radiostationer från armen och sedermera skaffades egna till kustartilleriet att användas i den rörliga tjänsten.

Under denna tid arbetade 1930 års försvarskommission och försvarsdebatten var rätt intensiv. Generalstabsofficerare av yngre årgångar och motsvarande ur marinen deltog i tal och skrift i denna debatt. Deras språkrör var Ny Militär Tidskrift. Under ledning av majoren, sedermera överbefälhavaren Helge Jung utgavs boken Antingen - Eller, där freds- och försvarsproblemen gavs en saklig belysning. Den utkom 1930. Bland de medverkande återfanns bl.a. Axel Gyllenkrok, C.A. Ehrensvärd, Rudolf Kolmodin, :ils Björk och Axel Ljungdahl. Boken, väckte stort

uppseende. Den belyste på ett kallt och sakligt sätt Sveriges ställning, den militärtekniska utvecklingen och dess inverkan på krigföringen samt Sveriges militärpolitiska läge. Man bör erinra sig, att de första tecknen på nationalsocialismens landvinningar då började skönjas i Tyskland. Det är sannolikt, att boken påverkade försvarsopinionen i positiv riktning. I vart fall resulterade försvarsbeslutet 1936 i en framgång och ett erkännande av kustartilleriets betydelse i riksförsvaret. Beslut fattades om att upprätta ett kustartilleriförsvar på Gotland. Det var f.ö. första gången begreppet kustartilleriförsvar myntades. Emellertid hade mycken diskussion förekommit om det rörliga kustartilleriets vara eller icke vara. Armen stod i begrepp att anskaffa ett långskjutande kanonartilleri av 15 cm kaliber. Med den tidens väl skyddade sjöstridskrafter var 15 cm kalibern avgjort att föredraga framför 10,5 cm artilleriet för kustartilleriets del. Å andra sidan tedde sig även kustartilleriets moderna 10,5 cm pjäser tilltalande för armen. Kolmodin hade såsom expert i försvarskommissionen att föra en het strid för kustartilleriet såväl mot armen som mot flottan. Slutligen enades man i en kompromiss som gick ut på, att kustartilleriet skulle tilldelas de 15,2 cm kanondivisioner, som ursprungligen avsågs för armen, mot att

Sida 13

armen från kustartilleriet fick överta samtliga rörliga batterier av 15 och 10,5 cm kaliber såväl kanoner som haubitsar. Men frågan om kustartilleriet överhuvudtaget skulle ha något rörligt artilleri hölls alltjämt levande och togs då och då upp i debatten.

Inom kustartilleriet hävdade vi, att det tunga rörliga artilleriet kom till den största och allsidigaste nyttan för riksförsvaret om det behölls i kustartilleriets organisation och kunde insättas såväl mot rörliga mål på sjön (i första hand) som mot mål på land (i andra hand) och då som förstärknings- och artilleribekämpningsartilleri.

Även om vi man och man emellan diskuterade det som sipprade ut från kommissionens arbete, upptog försvarspolitikerna icke någon central roll i vår tillvaro. Däremot kan man så här efteråt konstatera, att det existerade en klar styrning av den utbildning vi bedrev mot att göra oss allt bättre beredda på att i praktiskt handlande bevisa att vi kunde stå för vad våra företrädare i försvarskommissionen hävdade. Mot slutet av utbildningsåret förekom allt

oftare momentövningar i batteriförband, där vi fick öva oss att samverka med kompani- och någon gång t.o.m. bataljonsenheter ur armen, dvs. med våra glada umgängesvänner från I 11 K.

I samband med våra skarpskjutningar mot sjömål inlades även skarpskjutningar mot landmål. För att nedbringa kostnaderna för ammunition togs då de gamla pjäserna ut ur förråden. 57 mm kanon m/95 och 8 cm kanon m/81 fick åter träda i tjänst. Till dessa pjäser fanns tämligen god tillgång på laddad ammunition, både granatkartescher och svartkrutladdade spränggranater. Krutsatsrör m/05 betingade sannolikt inte heller något oöverkomligt pris. Såväl bröderna Svensson som den varje sommar tjänstgörande sergeanten på övergångsstat Arweström var sedan gammalt väl hemmastadda med denna pjäsmateriel och ammunition. Men det krävdes onekligen en hel del artilleriexercis för att klara av både pjäser och ammunition. De här bägge pjäserna var ganska olika. 57 mm kanonen var lagrad i en lavettklyka, som i sin tur var rörlig i sidled inom lavetten. Den kunde alltså sidriktas på ungefär samma sätt som sin äldre släkting m/89. Men eldröret var betydligt kortare. Lavetten hade en sköld med en lucka, genom vilken följsam riktning mot rörligt mål kunde ske. Att skjuta luftkrevadeld mot rörligt barkassmål med uppsatta dockor var en god sport. Man måste reglera elden i sida, i längd och i höjd. Det gällde att få krevaderna lågt och så att blykulor och skrot verkade över dockorna. Man måste med andra ord reglera elden både med temperingsnyckeln och höjd-riktratten. 8 cm pjäsen låg fast i lavetten. Den kunde endast riktas i höjd. I sida skedde inriktningen genom svansning. Den kunde alltså endast

Sida 14

användas mot fast mål. I sida skedde inriktningen mot riktkäpp som sattes ut sedan parallellställning verkställdes och kontrollerats. Höjdriktning skedde med riktstång, ett löst cirkelsegment med skala och ett med vattenpass försett rörligt index. Riktstången placerades på ett särskilt plan på kanonens bakstycke och avlägsnades omedelbart före avfyrningen, som skedde med lång fyrsträng. Kanonen skuttade som en kalv vid skottlossningen och måste handgripligen återföras till pjäsplatsen efter varje skott. Kanonen var emellertid i sig själv ett under av precision. Om man blott ordentligt bestämde längdfaktor, sidfaktor och krevadfaktor, mätte

sina vinklar rätt och räknade rätt samt dessutom kommenderade rätt, gav dessa skjutningar alltid resultat även mot så små mål som en kulspruta. Det tog emellertid tid att genomföra skjutning mot punktmål, ty sergeanten Arweström var ytterst noggrann med att kontrollera varje inställning, som han också prydligt protokollförde skott för skott. Man torde i detta sammanhang också observera att kanonen efter varje skott måste tillbaka exakt till den plats den stått vid föregående skott, eljest var de omständliga skjutreglerna icke tillämpbara. Man kan ju inte slänga med en gausskurva hur som helst! Alltnog, vi lärde oss och tränade oss efter armens metoder. Vi räknade målbredder och spred och samlade våra två pjäser och pepprade BollEarna med skrot. Det var en härlig tid, och de ansvarigas kamp för vapnet bekymrade oss i själva verket föga. Vi lyfte våra 250:- kr i månaden och under sommaren dessutom 2:- kr och sjuttio öre om dagen i trupptraktamente på våra ytterförläggningar.

...

Apropos sergeanten Arweström är det väl värt att rätta undan glömskan, huruledes det gick till - enligt Gösta Möller - när han blev uttagen till motorcykelförare. Detta hände långt före min tid på 5. kompaniet. Alltnog. Det utkom ett rykte att 5. komp skulle tilldelas en lätt motorcykel. Detta var i och för sig något oerhört på det hästanspända kustartilleriets tid. Kompanichefen, kapten Elfving, beordrades av regementschefen att efter lämplig testning uttaga ett underbefäl till motorcykelordonnans. Elfving funderade över detta problem, kallade in samtliga underbefäl till sin expedition ute på Oscarsvärn och sade: "Skaffa mig en taraxacum!" Samtliga tillkallade stod som frågetecken. Men Elfving tillät inga frågor. "Inte fråga, bara handla!" Och därmed skickades de ut att lösa uppgiften. Sist ut kom Arweström, muttrande för sig själv det mystiska ordet "Taraxacum". Han stötte på trappan ihop med en studentbeväring, som undrade vad för besvärjelser underofficerskorpralen mumlade. Då öppnade Arweström sitt hjärta och sade: "Jag tror att kompanichefen har blivit tokig. Han vill att vi skall hämta honom en taraxacum eller vad det nu var." "Jaså", sade studenten, "Det är en maskros." "Å katten", svarade Arweström, repade raskt av några maskrosor, som lägligt växte i gräsmattekanterna utanför kompaniexpeditionen,

Sida 15

och stegade in till kompanichefen. "Utmärkt", utropade Elfving. "Underofficerskorpralen skall bli motorcykelordonnans." 'Men jag kan ju inte ens åka cykel', invände Arweström. "Spelar ingen roll", avgjorde Elfving. Och Arweström blev motorcykelordonnans. I årtal åkte han sedan på sin egen lättviktare mellan Oscarsvärn och sin bostad i Nättraby. Tro alltså inte, att den testverksamhet i syfte att placera rätt man på rätt plats, som nu bedrivs i Värnpliktsverkets regi, är någon nyhet. Den användes alltså på 5. komp, KA 2, redan för 50 år sedan. Fast metodiken var väl inte så vetenskapligt utmejslad som nu för tiden.

Tillgången på stammotorfordon var, som torde framgå av det föregående, icke särdeles riklig. Ett mindre antal civila bilar inlejdes därför varje sommar för motorförarutbildningen. Dessa var av skiftande slag och kvalitet. Lastbilarna försågs med dragkrok genom vår försorg. Till tillämpningsövningarna ökades antalet förhyrda bilar ut. Ofta utverkade vi tillstånd av fordonsägarna att få måla om bilarna, vilket i regel medgavs.

För att hålla vagnsparken i gång krävdes tillgång till en serviceverkstad. En sådan ordnades i anslutning till den lilla hovslagarverkstad som fanns på Oscarsvärn. De gamla stallarna blev garage, en av kasematterna blev drivmedelsförråd. Smörjbrygga och spolplatta byggde vi själva. Det vilade något av Klondike över Oscarsvärn. Det gamla kärret mellan idrottsplan och smedjan fylldes efter hand ut och blev körplan och uppställningsplats för fordon. Vi anlade vägar och tog håll i muren så att vi kunde komma ned till Sunna kanal, där en lastbrygga byggdes för fyrkantprämen.

Så småningom utsträcktes våra marschövningar allt längre från Karlskrona. Vi marscherade ända till Ystad, Helsingborg och Falsterbo.

1936 års försvarsbeslut kom att innebära den verkliga renässansen för det rörliga kustartilleriet. Gösta Möller hade befordrats och ersatts som kompanichef först av Per Nilsson och sedan av Bo Lindeberg. Med berömvärd snabbhet anlände den nya materielen: 10,5 cm pjäs m/34, nya eldledningsinstrument och inbasmätare och nya motorfordon. Vi fick sålunda några små rekbilar, byggda på Ford Eifel, och dragbilar, visserligen blott drivna med

bakaxeln, men försedda med en vinschtrumma och med särskilda slirbälten att sätta på bakhjulen vid slirigt väglag.

Sommaren 1937 hade vi fått ordning på organisationen och utrustningen så att vi kunde genomföra marsch med ett samlat batteri på landsväg. Det befanns lämpligt att visa kustartilleriets närvaro på Gotland.

Sida 16

Översten Bo Lindeberg, kompanichef och batterichef den aktuella sommaren, har själv livfullt skildrat batteriets öden och äventyr både på Gotland och senare under den s.k. Västerviksmanövern.

Som komplement till hans skildring är det måhända berättigt att även ur glömskan rädda den redogörelse som jag själv upprättade på Gösta Möllers uppdrag. Jag vill minnas att den utnyttjades för något kåseri eller föredrag i något sammanhang som fallit mig ur minnet. Den återges här in extenso.

Några glimtar från kustartilleridetachmentets övningar på Gotland sommaren 1937

Övningarnas ändamål och omfattning

Sommaren 1937 beslöts som bekant att förlägga ett detachment ur kustartilleriet för övningar till Gotland. Ändamålet med dessa övningar var att göra den personal, som bemannar kustartilleriets rörliga formationer, förtrogen med Gotlandsterrängen och de, ur taktisk och strategisk synpunkt i viss mån säregna förhållanden, som råder därstädes. Dessutom skulle omfattande kör- och materielprov företagas med den nya motormaterielen och batteriets organisation prövas.

Övningarna omfattade rekognosceringar, förflyttningar och skarpskjutningar med pjäser samt vissa taktiska samövningar med Gotlands trupper under militärbefälhavarens på Gotland befäl.

Personal och materiel

Detachmentet bestod av chef och stab, ett 10,5 cm kanbatt om tvi, pjäser + en

reservpjäs omfattande fyra off, 2 uoff och ungefär 120 manskap samt en målavdelning, tpbåten Jack med diverse materiel, 1 off, 2 uoff och c:a 10 man.

I detta sammanhang intresserar vi oss mest för batteriet och hoppas att inte målavdelningen, som inom parentes sagt skötte sig förträffligt under de i många fall svåra förhållandena till sjöss, känner sig tillbakasatt.

Batteriet var i stort organiserat på stab, signalavdelning, eldlednings-avdelning, pluton och tross och omfattade följande antal fordon: 1 personbil, 2 rekbilar, 1 motorcykel, 11 lastbilar, 3 pjäser samt 3 större och

Sida 17

1 mindre släpkärra. Förutom dessa fordon skulle i Visby förhyras 1 personbil och 5 å 6 lastbilar beroende på deras pris, storlek och lastförmåga.

Övningarnas planläggning och förlopp

Det är givet att en så omfattande transport, varom här är fråga, måste kräva omfattande förberedelser och noggrann planläggning.

Verksamheten i Karlskrona före avresan fick i mångt och mycket sin prägel av de förestående övningarna på Gotland. Varje man var medveten om det ansvar, som vilade just på honom.

Överskeppningen blev ingalunda så enkel som man från början tänkt sig. Många olika alternativ dryftades och prövades. De flesta stupade på de höga fraktkostnaderna, som hotade att sluka hela det till förfogande ställda anslaget. Det slutligen av C KA 2 fastställda förslaget innebar att materielen skulle transporteras med läktaren Sturkö och bogserbåt från örlogsvarvet i Karlskrona och personalen med tåg till Kalmar och därefter med Gotlandsbåt till Visby.

Lastningsmöjligheterna krävde noggrann rekognoscering. I Karlskrona fanns i hamnen moderna elektriska kranar med en lyftkapacitet av 5 ton. En undersökning med hamnmyndigheterna gav vid handen att dessa skulle kunna disponeras. De tyngsta av våra fordon vägde c:a 4 ton. Ett telefonsamtal med hamnkaptenen i Visby gav det beskedet att kranen i Visby hade en kapacitet av 15 ton och denna skulle kunna disponeras för urlastningen. Nå

detta lät ju bra. Fullt värdigt den gamla sjöhandelsstaden framför andra. En annan fråga, som beredde en hel del besvärligheter, gällde materielens stuvande i pråmen och sättet att få dit den. Någon erfarenhet angående lastande av ömtåliga bilar i botten på en pråm ägde varken vi eller hamnpersonalen i Karlskrona.

Detachementschefen visste att Gotlandsbolaget använde lyftslingor med hjulsaxar vid frakt av bilar. Bolaget självt kunde icke avvara några dylika men Sveabolaget skickade omgående ett ställ till Kalmar, där de avhämtades av oss. Dessa voro visserligen tillverkade för personbilar och kunde i det skick de befann sig ej "svälja" de grövre lastbilsdäcken. En händig vapensmed, korpralen Pettersson, sedermera Silvring, omändrade dem dock i en hast så att de passade, varefter samtliga fordon kördes in till Karlskrona hamn och provlyftes i kranen. Olika lyftslingor tillpassades så att själva lastningen sedan skulle kunna ske utan dröjsmål.

Sida 18

Sedan gällde det som sagt stuvningen i pråmen. Att enbart efter en noggrann mätning av läktarens samtliga dimensioner och fordonen upprätta en stuvningsplan är mycket svårt. Därför uppbyggdes på Oscarsvärn läktarens bottenplan med alla dess inre balkar, strävor och förstärkningar, varefter fordonen provlastades på land. Detta visade sig vara ett utmärkt sätt. Den fastställda stuvningsplanen kunde sedan i detalj följas. Samtlig materiel med undantag för en lastbil kunde sålunda lastas i pråmen.

Personalens samträning hade så långt sig göra lät fortgått på Oscarsvärn. Då emellertid en hel del personal från andra förläggingsplatser skulle ingå i batteriet, gällde det att söka få över denna så snart som möjligt för att få hela batteriet organiserat.

För att ordna förläggningen i Fårösund och förbereda urlastningen i Visby skickades en förläggningstrupp i förväg bestående av en officer, en underofficer och åtta manskap med en lastbil. Denna företog överfarten från Kalmar i önskeväder med "Visby" och anlände utan äventyr till Fårösund, där förläggningen ordnades i den gamla kustartillerikasernen. Sedan förläggningsplanen var uppgjord och medan manskapet stoppade madrasser

for jag tillbaka till Visby för att inspektera hamnen och de bilar, som skulle inhyras i Visby. Den förut omtalade kranen visade sig verkligen kunna lyfta 15 ton, men den var handdriven och hade ringa lyfthöjd. Min första tanke var att efterhöra möjligheterna i Slite och pr telefon dirigera bogseraren dit med läktaren. En närmare undersökning gav emellertid viA₁. handen att urlastningen med till visshet gränsande sannolikhet skulle kunna verkställas med den beramade kranen ehuru med avsevärd tidsutdräkt. Därefter begav jag mig till hamnkaptenen, som till en början visade sig mycket intresserad. På min fråga varför Visby, som väl ville gälla fören större sjöstad, icke hade skaffat sig en modernare krananläggning, mulnade han dock. Frågan var kanske näsvis, men hans svar var i sanning klassiskt. Han meddelade att moderna kranar var ett fördärv. De skapar endast lättja och arbetslöshet. Också fanns i Visby inga arbetslösa. Hamnens utrustning av lyftslingor inskränkte sig till ett par grova men rostiga kättingar, men wireslingor skulle kvickt kunna skaffas från en närbelägen skeppshandel. Nå, det lät ju bra och min sympati för hamnkaptenen klättrade upp några streck. Glad tog jag avsked och begav mig till den anvisade skeppshandeln, där jag skulle giva anvisningar för lyftslingornas tillverkande. Först när jag kom dit begrep jag, att det var meningen att vi skulle betala kalaset, och mina känslor för hamnkaptenen sjönk hastigt ned till den absoluta nollpunkten. Med hänsyn till det tillstånd, i vilket hamnens slingor befunno sig, hade jag trott att

Sida 19

hamnkaptenen beslutat att berika sin materiel med några nya dylika och nu funnit en anledning härtill. Besviken och inte så litet förargad för att jag låtit lura mig av hamnkaptenen begav jag mig till Gotlandsbolaget, där jag uppsökte trafikinspektören. Denne gentleman visade sig vara en polär motsats till hamnkaptenen. Han lånade mig på stående fot så många lyftslingor och hjulsaxar för bilar, som jag kunde uppbringa på de i hamnen liggande båtarna, som tillhörde bolaget. Till yttermera visso följde han mig ned till båtarna för att på ort och ställe inspektera materielen. Slutligen anmodade han mig att, därest jag skulle stöta på flera svårigheter, endast vända mig till honom, så skulle han söka ordna vad som stod i hans makt. Upplivad av detta löfte begav jag mig till automobilfirman för att se vad de hade_ åstadkommit i bilväg. Direktören

var inte inne fick jag veta och ingen kunde bestämt säga, när han väntades. Sedermera fick jag veta att han satt inne för rattfylleri. Några bilar fanns heller inte att besiktiga, men skulle givetvis finnas tillgängliga och i gott skick, när vi skulle ha dem. Som jag emellertid fann det hela en smula besynnerligt, föreslog jag alla möjliga utvägar för att jaga reda på de för inlejdning avsedda bilarna, men förgäves. Med en utsökt artighet avvisades varje förslag. Jag bestämde inmönstringen till två timmar tidigare än beräknat, väl vetande att inga har så svårt att hålla sina löften i fråga om tider som automobilfirmor.

Efter att ha lånat en bensinpump hos Svensk-Engelska mineraloljebolaget och rekognoscerat utfartsvägar ur staden till Fårösund och till A 7:s kasern, där manskapet skulle intaga en måltid, återvände jag till Fårösund, där förläggningen var klar. Ordningsföreskrifter och några andra småsaker var det enda som återstod att göra.

Huvudstyrkan anlände på utsatt tid och satte omedelbart igång med urlastningsarbetet. Läktaren hade anlönt redan i den första gryningen efter en mycket snabb färd från Karlskrona. Militärbefälhavaren var en intresserad åskådare av arbetet.

Så vidtog då inmönstringen av bilarna. Mina värsta farhågor blevo be-sannade. Vi är i allmänhet icke bortskämda, när det gäller inlejd motor-materiel, men denna tog utan tvekan priset i fråga om dålig kvalitet. Samtliga bilar utom en borde ha nedskrotats för flera år sedan. Icke en bil kunde med de rimligaste anspråk på trafiksäkerhet fylla måttet för godkännande. Förhållandena på Gotland är svåra. Kalkdammet förstör på kort tid allt vad lager och bromsar heter, som icke är ordentligt in-

Sida 20

kapslade. Men det verkar trots detta, som om gotlänningen fullständigt saknade intresse för det skick i vilket hans vagn befinner sig bara den rullar fram. Det blev till att sätta igång och reparera för högtryck med all verkstadens och batteriets motorkunniga personal. Några bättre vagnar fanns överhuvudtaget icke att uppbringa på Gotland för ett rimligt pris. Efter en hel dags styvt arbete lyckades vi få materielen i sådant skick, att batterichefen tordes göra ett försök att köra den till Fårösund. Vid sjutiden på kvällen startade batteriet från Visby och anträdde marschen mot Fårösund. I

början strävade batterichefen att hålla batteriet samlat, men insåg snart det hopplösa i detta företag och lät täten fortsätta och den inledda materielen klara sig bäst den kunde. Sedan manskapet anlät till Fårösund och förlagts, startade bärgningsavdelningen om en rekvagn och en lastbil för att söka få hem efterliggarna. Efter ett styvt arbete lyckades också detta och klockan halv två på natten anlände det sista fordonet till Fårösund, efter att ha använt 6 1/2 timmar på den icke fullt 6 mil långa vägen mellan Visby och Fårösund. Batterichefens optimism hade visat sig alltför ljusblå.

Efter diverse arbeten och manipulationer lyckades vi småningom få den inledda bilmaterielen i så pass skick att den hjälpligt kunde följa med batteriet. Detta möjliggjordes därigenom att trossen under de första dagarna stod still i Fårösund.

Knappt anlända till Fårösund övertöllos vi av en halsflussepidemi, som ett slag lade 20 man samtidigt i sängen. Detta höll på att äventyra den första skarpskjutningen, som fick ske med tillfälligt sammansatta och föga samövade bemanningar. Militärbefälhavaren, som övervar skjutningen, var dock belåten och föreföll smått imponerad av resultatet.

Ett särskilt kapitel var förplägnaden. Köksföreståndarinnan i Fårösund var ingalunda vuxen uppgiften att bispisa så många man. Emellanåt hade ett underverk behövts för att få maten att räcka till. Huruvida hon var en oförbätterlig optimist eller dålig matematiker är icke närmare uttrönt. Men ett faktum är att de, som kom sist till köttgrytorna, för det mesta funno dessa tomma. Det finns en sanning som säger, att får krigaren bara mat kan man få honom till vad som helst. Omvändningen till denna sats äger också sin riktighet. Batteriets kommissarie blev den räddande ängeln, som tog befälet icke blott över köksföreståndarinnan utan jämväl över hela förläggningen, som var gemensam med den till Fårösund förlagda marinspäningskursen.

Sida 21

På fritid förlustade sig var och en så gott han kunde i Fårösund. Officerarna

besökte ett kommunistföredrag, som detachementet till ära anordnades i samhällets biograflokal, medan manskapet i stället uppsökte dansbanorna och flickorna.

Den föredragande kommunisten hade en liten men tacksam publik, som uppgick till elva personer, varav dock sex stycken tillhörde hans sällskap och anlät tillsammans med honom till Fårösund. Åhörarna i övrigt utgjordes av tre officerare från kustartilleriet och en underofficer från flygvapnet samt en rättrogen. Kommunisten talade vackra ord om de regeringstroga i Spanien och fula ord om nazister och fascister. Han utbjöd sedan litteratur, som dock endast köptes av den rättrogne.

Manskapet å sin sida hade nog roligare vid dansbanorna, där de tycks ha gjort furor hos hennes maj: t Kvinnan. Åtminstone samlades i Fårösund en kväll ett antal civila individer av ovedersäglig ligisttyp för att utkräva hämnd. Något slagsmål blev det emellertid inte på Fårösunds gata, förmodligen var det närheten till kasernen som ägde ett så disciplinerande och förädlade inflytande på sinnena. Ligisterna störde emellertid genom sitt skrån en flygofficer, utanför vilkens bostad de samlat sig före det slutliga anfallet. Denne flygofficer, som väl mäter sina två meter i strumplästen och vars kroppskrafter väl står i proportion härtill, sr±:g sig sakta ut och uppsökte den ordinarie daglöjtnanten i förläggningen. Denne senare, som inte tillhörde de starkare andarna när det gällde slagsmål, var mer än gärna med på förslaget att för en stund byta bort sin tjänst. Efter detta tågade vår hjälte ut med stora steg på gatan och röt åt hopen att hålla tyst och packa sig av. Då detta icke medförde avsedd effekt, grep han två av de närmaste, en i vardera handen, och slog dem kraftigt tillsammans i luften. Efter detta tecken på allvar funno de övriga för gott att knalla sig iväg och lugnet och friden var återställda.

Detachementschefen beslöt ordna med billiga bussresor för dem, som önskade fara till Visby och se denna märkliga stad med dess ruiner m m. För att utforska hurudant intresset för en sådan resa skulle vara bland manskapet, tillfrågades en korpralskoleelev, som händelsevis befann sig i närheten. Döm om detachementschefens förvåning, när han erhöll följande svar: "Jo, det tror jag säkert, att många skulle vilja fara dit. Det är jordbanetävling för motorcyklar där på söndag!"

Övningarna på Gotland inspekterades först av Chefen för Kungl Karlskrona kustartilleriregemente och därefter av Chefen för kustartilleriet. Här-

Sida 22

under skötos tvenne stridsserier. Den första av dessa sköts från Saigs vid innersta delen av Hydeviken strax norr om Slite. Vid detta tillfälle befann sig ett antal civila åskådare vid pjäserna. Även några kalkbrots-arbetare befann sig i närheten, där de just intog sin middagsmåltid i det gröna. Före skjutningen tillsade jag sjukvårdaren att utdela bomull till samtliga i närheten varande för att skydda öronen mot smällarna. Han kom tillbaka och anmälde att arbetarna inte ville ha någon bomull, då de var så vana vid sprängskott under sitt dagliga arbete, att de helt säkert skulle tåla smällarna. Som jag just då inte hade något särskilt för händerna, gick jag själv fram till dem och meddelade att bomullen nog var bra att ha och dessa smällar säkert var betydligt otrevligare än de, som de var vana vid. De tog skrattande emot bomullen och stoppade även in den i öronen. När första skotten smällt, kunde jag inte låta bli att titta, åt det håll, där arbetarna satt. Den ene, som tydligen just skulle bita i sin smörgås, hade lagt denna med smörsidan i ansiktet och sin mjölkflaska, som han hållit i den andra. handen, hade han hållt ut över sin kamrat, som låg bredvid honom. Båda företedde en bedrövlig men dråplig anblick. Efter skjutningens slut erkände de alla villigt, att det var en viss skillnad på smällar och smällar.

Den andra serien var avsedd att, efter en marsch tvärs över Gotland, skjutas från Visborgsslätt i västlig riktning. Tyvärr omintetgjordes denna plan av vädrets makter. En västlig storm omöjliggjorde all målbogsring dessa farvatten. Skjutningen ägde i stället rum från Bungenäs i östlig riktning. Efter Chefens för kustartilleriet inspektion återgick batteriet till Fårösund, varefter de taktiska samövningarna med Gotlands trupper började under militärbefälhavarens befäl. Under dessa gällde det att visa att vi icke stod de som snabba ansedda Gotlandsartilleristerna efter i detta avseende.

Övningarna försiggingo inom området Slite - Östergarnshalvön och omfattade gruppering och transporter under strid mot ännu icke landstigen fiende. En fråga av allra största betydelse under dylika förhållanden är förpläg-nadstjänstens ordnande. I allmänhet ordnas så, att truppen utspisas med en

stadig frukost på morgonen och medför första frukost som torrskaftning. Då övningarna startade tidigt en måndagsmorgon hade trots lofvärda ansträngningar provianten till frukosten icke anlönt till Fårösund i tid, varför batteriet denna morgon i stället för frukost blott fick första frukost, dvs, kaffe och smörgås. Batterichefen beordrade trossen efter till

Sida 23

lämplig rendezvous-plats och bestämde att frukost skulle utspisas vid lämplig tidpunkt efter kl 1200 efter vederbörande officers bedömande med vars och ens personal oberoende av varandra.

När batteriet omkring kl 1230 ingått i sin första ställning och trossen dirigerats till fordonsplatsen, som befann sig c:a 500 m från bpl, beordrade jag motorförarna att utspisa och pålägga "Hipkins", ett slags hjulbälten, som ökar framkomligheten hos lastbilarna. Terrängen kring bpl utgjordes av vattensjuk mark, som endast med svårighet kunnat forceras vid ställningsgåendet och som vid utgåendet ur ställningen helt visst skulle bereda ännu större svårigheter, då marken blivit uppkörd och ännu lösare. I allmänhet anser man att ett batteri, maskerat i terrängen, är obekant för fienden innan det öppnat eld. Efter eldöppandet kan man däremot förvänta sig att fienden ungefärligt bestämt bpl läge. Man kan alltså förvänta sig en stund av lugn omedelbart efter ett ställningsgående, vilken man utnyttjar till att förstärka och maskera ställningen. Det var denna tid jag tänkte utnyttja för utspisning av motorförare och spanare för att vid omgruppering slippa tänka på deras utspisning. Detta visade sig i detta fall vara en felaktig kalkyl och synnerligen olycklig. Knappt hade batteriet kommit i ställning, förrän ett antal fientliga fartyg uppenbarade sig inom verkningsområdet och togs under eld. Icke nog härmed. Denna fiende visade sig vara utrustad med överlägsna spaningsorgan och stridsmedel i övrigt, ty efter blott få minuter hade han belagt vår bpl med gas av en sådan koncentration, att ställningsväxling måste företagas. Och där stod jag nu utan bilar. Till råka på olyckan hade batterichefen själv batteriets enda motorcykel hos sig. Jag hade visserligen så fort elden begynte skickat en man till fordonsplatsen och beordrat bilarna startklara, men denne hade ännu icke återvänt. En ny man skickades med högsta fart till fordonsplatsen för att beordra fram

bilarna I detta ögonblick uppenbarar sig militärbefälhavaren för att åse batteriet uttryckning ur ställningen! - Jag kände mig som om alla onda makter sammangaddat sig mot mig och beslutat min död. Avlämningen till generalen tog icke lång tid. Däremot dröjde det en evighet innan bilarna uppenbarade sig. Orsaken till dröjsmålet med bilarna var att folket främst tagit fasta på min order om utspisning och först därefter satt igång med att pålägga "Hipkins", som även med tränad personal tager en tid av c:a 20 minuter per bil. Jag blev tvungen att själv taga åt mig generalens kritik av batteriets långsamhet. Något litet rehabiliterade blev vi efter den av detachementschefen efter övningarnas slut inför det samlade A 7 anordnade demonstrationen av ingående i ställning i mycket svår terräng,

Sida 24

varvid vi vinschade en pjäs upp på en brant kalkstensplatå. Detta var samtidigt det första svåra prov, som de nya vinschbilarna ställdes på. Under resten av sommaren skulle de åtskilliga gånger få träda i funktion och bevisa sina utmärkta egenskaper.

Efter samövningarnas avslutande återvände batteriet direkt till Visby för att inskeppas. Under natten skulle batteriet förläggas på A 7:s kaserngård i tält. En ny storm blåste emellertid upp, som slet upp tälten från marken, trots den kraftigaste förankring. Förläggningen ordnades därefter i exercishuset.

Trots den t.o.m. inne i hamnen svåra sjögången lyckades vi lasta batteriet med den underbara gamla kranen dagen därpå. Vinden växte emellertid alltmer. När den nått en styrka av 26 m/sek beslöt detachementschefen uppskjuta resan ett dygn. Uppehållet begagnades av de flesta att besöka stadens sevärdheter.

Tidningarna hade ägnat detachementet en hel del uppmärksamhet. På eftermiddagen den dag vi först ämnat avresa skickade en tidning upp manus till ett referat över vår avresa, som skulle inflyta i morgondagens tidning. Detachementschefen läste däri en livfylld skildring av avresan: "Det Kustartilleridetachment, som i tre veckor gästade vår ö, lämnade i går kväll

Visby med Tjelvar för att via Kalmar återvända till Karlskrona. Kustartilleristerna har under sin korta sejour på Gotland hunnit med att skapa sig en stor popularitet, varför en stor människomassa samlats nere vid hamnen för att bjuda dem farväl och ett välkommen tillbaka. Att det kvinnliga inslaget härvid var i majoritet, säger sig självt. Skeppsklockan ringer och kustartilleristerna taga farväl av vänner och bekanta i land och går ombord. För tredje gången ljuder skeppsklockan, näsdukarna fladdrar och sakta vänder Tjelvar stäven mot det smala hamninloppet och den upprörda sjön. Snart försvinner hon mot den mörka horisonten.

Detachementschefen ringde så fort han lyckats lägga band på sin munterhet upp redaktionen och meddelade, att avresan uppskjutits ett dygn. Att redaktionen var tacksam för den upplysningen behöver icke särskilt framhållas. Påföljande afton ägde överfarten rum med Visby. Som sjön fortfarande gick mycket grov, tilldelades varje man ett sjösjukepiller och uppmanades att efter embarkeringen omedelbart krypa till kojs. De som lydte rådet klarade sig i de allra flesta fall, under det att bland dem, som

Sida 25

visade sig käcka på däck, snart ett stort antal hemfölla åt sjösjukans kval. Läktaren med materielen kunde först några dagar senare företa överfarten. Söndagen den 12. september var detachementet i sin helhet välbehållet återbördat till Karlskrona.

Det första kustartilleriförbandets övningar på Gotland efter 1936 års försvarsbeslut hade för många av deltagarna medfört oförgätliga minnen. Av batteriet hade skapats ett väl sammansvetsat förband. Även från Västerviksmanövern kan ett par kompletteringar göras till Bo Lindebergs skildring.

Man gjorde under denna armsfälttjänstövning försök med ett motoriserat regemente, Svea livgarde. Dess organisation var en föregångare till våra dagars infanteribrigader. Vårt batteri underställdes I 1 som förstärknings- och artilleribekämpningsartilleri. Man sköt på den tiden gärna med eldobservatör i flygplan. Vi hade då ett litet lätt plan, Fieseler Storch, som

kunde landa och starta på snart sagt vilken åkerlapp som helst, blott underlaget var någotsånär fast och fritt från stenar. Denna skjutmetod behärskade vi, ty den användes även vid skjutning mot sjömål på den tiden. I 1 motorfordon var endast till ringa del terränggående. Därför medfördes bl a en stor mängd hästar upplastade på lastbilar. För att hästarna skulle få erforderligt skydd under lastbilstransporten, var lastbilarna försedda med så höga lämmar, att man i regel inte kunde passera under järnvägsvidukterna. Man måste då lasta ur hästarna och lyfta av lämmarna, innan lastbilarna kunde passera järnvägen, varefter man hade att anbringa lämmarna och lasta hästarna igen. Detta var sannolikt anledningen till den bedrövliga marschtakt, som hölls mellan Linköping och Valdemarsvik och som Bo Lindeberg omtalar. En annan sak, som Lindeberg inte berör, var det erbarmliga manövernädet. Vi hade hyggligt väder både under marschen till övningsområdet och hem efter övningens slut. Men under själva övningen regnade det praktiskt taget oavbrutet. Detta gjorde, att ställningskörning och förflyttning i terrängen blev ovanligt påfrestande. Vid ett tillfälle - jag vill minnas att det var när vi lämnade vår bplats före den av Lindeberg skildrade nattmarschen - skulle vi utnyttja en liten, smal grusväg, som löpte, upphöjd någon meter högre än vid sidan befintliga åkrar.

Sida 26

Genom det ihållande regnet var vägen mjuk. Den saknade vidare ordentlig stenfyllning i botten. Den bestod enbart av sand. Jag iakttog med viss ängslan, att den visade sprickor redan när vi gick in i ställningen. När sista kanonen hade passerat ut från bplatsen, var vägbredden reducerad till hälften. Men jag hade mina fordon på fast mark. Det blev sedermera arbete för det krigsorganiserade I 1 ingenjörkompani att återställa vägen. 'När striderna avblåstes stod batteriet i en fin ställning vid en gård. Pjäsplatserna hade valts på en från gården utskjutande halvö, bestående av stenbunden mark med enbuskar, några magra tallar och ett och annat stort stenblock. Bpl var alltså gynnsam med fritt skottfält, inga masker i uppgående projektilbanor, översiktligt mot överraskande attack från luften, lätt att maskera. Men för att komma dit måste man ta sig fram från en ganska smal, alléförsedd väg, som från stora landsvägen ledde upp till gården, över c:a 100 m åker. Åkern var genomblöt och sur redan när vi gick in i ställningen. Den blev inte

bättre av våra försök att avlägsna de spår vi kört upp eller av att det regnade ytterligare ett dygn, innan vi skulle därifrån. När "kriget" blåstes av, beordrades de deltagande förbanden till förläggningsområden, avpassade med hänsyn till den marschordning som skulle gälla vid påföljande dags förbimarsch i parad. Ty så gick det till på den tiden.

Vårt batteri skulle jämlikt rådande rangordning marschera sist, vilket alltid är ett problem. Följaktligen låg vårt förläggningsområde längst bort. Vi hade att marschera c:a 3 mil för att nå detsamma. Detta var i och för sig inte något problem. Men jag misstänkte att det skulle bli ett styvt arbete för mina grabbar att få upp pjäserna i allén.

Min första åtgärd var att ställa ut en post vid vägskälet till stora landsvägen med order att förhindra varje fordon att köra in i allén. Sedan pjäserna väl kommit upp i allén fanns inga möjligheter till möte. Därefter började utgången ur ställningen. Den tillgick så att pjäserna vinschades meter för meter genom den uppblötta åkern av en vinschbil, vilken i sin tur förankrades med ett dragtåg vid den grövsta trädstam jag kunde finna i allén. På detta sätt kom pjäserna fram till allén. Men sedan skulle de uppför dikesslätten, vilken var både hög och brant. Härvid fästes ett kastblock i ett träd på motsatt sida av allén och en ny vinschbil togs fram från fordonsplatsen. Med hjälp av denna vinschades först dragbilen från åkern upp på vägen och därefter med mycken möda också den första pjäsen. I detta ögonblick råkade jag vända mig om och fick syn på en stor, svart personbil, som just svängt in i allén. Jag rusade fram mot bilen, stoppade den, slet upp dörren och frågade i ordalag, som knappast lämpar sig för tryck, vem som osv. trotsade postens order att icke köra in i allén. Jag stod ansikte mot an-

Sida 27

sikte med majoren Viking Tamm, stabschef vid I 1. Framför honom och med ett något roat uttryck i ögonvrån fick jag syn på Malcolm Murray. Men svaret på min fråga kom, från en liten svart figur i det innersta hörnet av bilen: "Det är jag. Tag bort fordonen från vägen." Det var generalen Hugo Cederschiöld, sekundchef på Gardet och min styrkechef. Tablå! Men jag

var så arg att jag fräste åt honom, att jag ansåg det oanständigt och omoraliskt att trotsa postens order. Till detta upprepade han enbart: "Tag bort fordonen. Jag skall fram." Intet att göra. Kanonen baxades tillbaka ned på åkern och de båda vinschbilarna backades upp på gårdsplanen för att släppa fram generalens bil. Denna episod, som kostade oss en timmes extra arbete, klarlade för mig två saker:

1:a att alltid lyda poster,

2:a att Cederschiöld gick under namnet Sintrar...

Intermezzot åstadkom emellertid inte något bestående agg mellan mig och de nämnda tre herrarna. Tvärtom har jag haft förmånen att samarbeta med dem på det mest angenäma sätt under många år efter 1937. Men mina grabbar, som naturligtvis inte förlorat mycket av vår ordväxling, fick liksom en ny injektion av energi och slet som aldrig förr. Pjäserna kom upp i allen och marschen mot förläggingsplatsen gick utan mankemang. När vi var nära marschmålet, anslöt en främmande bil i vår kö. Det visade sig vara proviantbilen från regementsstaben med vår proviant och post. Underhållstjänstens perfekta funktion imponerade på mig.

Enligt samstämmiga vittnen var vår förbimarsch den mest mönstergilla av alla förband. Och själva kände vi oss mycket nöjda med vad vi gjort och vad vi upplevt.

1938 väntade oss nya provningar. Vi skulle delta i en fälttjänstövning i området mellan Värnamo - Alvesta - Vislanda i Småland. Men denna tång skulle vi vara organiserade i division om stab och två batterier. Majoren Alf Nyman utsågs till divisionschef och batterierna fördes av Lindeberg och Pelle Nilsson. Efter föregående sommars erfarenheter kände vi oss nu betydligt varmare i kläderna, men det är klart att vår kader av erfarna måste spädas på med några som inte varit med förr. Pelle Nilsson hade emellertid följt oss under hela Västerviksmanövern som stridsdomare.

Han tillhörde dessutom de gamla rörliga och hade tidigare tjänstgjort vid A 1. Han var även en erkänt skicklig skjuttekniker liksom Nyman.

Gillberg fick som vanligt bygga upp vårt divisionsnät för samband liksom våra förbindelser med högre chef och spaningsflyg.

Själv var jag divisionsadjutant och tillbringade min mesta tid som orderuttagare i högre chefs kvarter. En morgon var orderuttagning beordrad till kl 0600. Jag inställde mig som vanligt i god tid, men fann kvarteret så fullt av surr och ivrigt arbetande människor, att jag efter anmälan och rapport om läget vid vår division gick ut i solskenet på förstugukvisten för att vänta till dess orderuttagningen kunde äga rum. Efter en stund uppenbarade sig en stor, kraftig och imponerande gestalt. Det var Axel Rappe, en av armens skickligaste artillerister och officerare överhuvudtaget. Jag reste mig upp och gjorde sedvanlig fältanmälan. Rappe bad mig slå mig ned bredvid honom. Och nu började ett av de mest ingående förhör angående rörligt kustartilleri, som jag någonsin blivit utsatt för. Han frågade om allt. Pjäsens vikt, projektilvikter, skottvidder, skjutmetoder mot sjömål och landmål, divisionseld, regementseld, bokförd och kommenderad stormeld, d:o avvärjande eld, marschhastigheter, marschdjup, tider för ställningsgående, fältmätning, taktik, ja i stort sett allt.

Det blev ett utmärkt intressant samtal, sedan jag nöjaktigt besvarat alla frågor. Jag tror att vi satt tillsammans i två timmar och Rappe utvecklade sin syn på vårt strategiska läge. Han uppehöll sig mycket med Finland och Hitlers politik i Tyskland och slutade med några ord om att han funnit kustartilleristerna flexibelt användbara och att vi med små medel lyckades nå betydande resultat.

Naturligtvis var det i själva verket så att vi endast med uppbyggande av våra yttersta krafter kunde klara ut de uppgifter vi ställdes inför. Men det aktade jag mig noga för att ens antyda. Vi var väl på det klara med att alla iakttog oss med kritiska blickar. Vädret var betydligt gynnsammare 1938 än det varit 1937. Vi fick i början en mycket skicklig flygare, löjtnant Wigart och bekämpade tack vare honom ett flertal mål i rask följd. Men den glädjen varade inte länge. Han övergick till att flyga för armens divisioner och vi fick i fortsättningen en mycket medioker spanare. Jag minns att Gillberg klagade över hans kläna signalering och otydliga morsetecken. Men vi bestod även detta prov och gjorde en hygglig förbimarsch med Nyman i stram honnör på fotsteget av sin bil medan jag höll ett grabbtåg i hans koppel så att han inte skulle falla av.

Divisionen marscherade sedan rutinmässigt hem till Karlskrona och upplöstes. Vi

organiserades om till sjöfrontsuppgifter och deltog i det avslutande regementsmötet och krigsövning i Karlskrona fästning. Mot slutet av september inträffade den s.k. Skrällen i München. Den innebar i stort sett slutet på idyllen kring Oscarsvärn och Almö. Det andra världskriget började kasta sin mörka slagskugga framför sig.

Sida 29

Vi var då engagerade i något som gick under benämningen "Detachment A", där A rätteligen kunde bytas mot Å.

Det fanns planer på att till Ålandsöarnas skydd utrusta ett detachment med bl a rörligt kustartilleri att tidigt sändas över, om läget skulle te sig hotande. Detta detachment skulle nu organiseras. Åldersklassens värnpliktiga, som skulle ryckt ut den sista september, kvarbeordrades i tjänst tillsvidare. På Oscarsvärn vidtog ett intensivt utrustningserbete och organisationsarbete.

Lindeberg var chef och ägnade sig åt att specialutbilda och exercera sitt folk medan Gillberg och jag arbetade med organisationsplaner och utrustningslistor. Vi upphandlade likaledes massor av utrustningsdetaljer som saknades.

Men stämningen efter Münchenöverenskommelsen utlöste inte kriget. Måttet var ännu inte rågat. Den 10. oktober hemförlovades åldersklassen. Gillberg och jag avreste till Stockholm och vårt sista arbetsår på Sjökrigshögskolan. Efter Sjökrigshögskolan ägnade vi oss den första hälften av maj 1939 åt rekognosceringar för utbyggnad av kustartilleriförsvaret i Göteborg, något som till hösten skulle visa sig vara ett gott förarbete till vad som komma skulle.

Jag var sedan lärare i taktisk kurs för kadetter och började den 1. juli som adjutant i Chefens för kustartilleriet stab. Det var med stor saknad jag lämnade den rörliga tjänsten i Karlskrona, som hade givit så mycket av intressant tjänst och underbart kamratskap. På hösten bröt det andra världskriget ut. Kustartilleriet fick efter hand alltmer utvidgade uppgifter. Kustartilleriet i Fårösund var under uppsättning under Gösta Möllers ledning. Krav kom snart på rustning av Älvsborgs fästning. Knappt hade vi lyckats

skapa Älvsborgs kustartilleridetachment förrän krav på motsvarande detachment i Härnösand och Hemsö fästning restes. Kustartilleriets personalresurser bottenskrapades. De flesta av våra gamla underofficerare på övergångsstat aktiverades och reservofficerarna fick ta på sig en enorm beredskapsbörd. Rekryteringen intensifierades. 1940 antog vi inte mindre än 45 officersaspiranter, den största officerskullen i kustartilleriets historia. Under tiden utvecklades den nya 15,2 cm kanonen m/37. Lindeberg fick vid sidan av sin beredskapstjänst stort arbete tillsammans med Holger Noren att utrusta de nya rörliga batterierna med motorfordon. De stora dragbilarna kom från Skodaverken i Tjeckoslovakien. På nyåret 1941 deltog jag i en stort upplagd fältövning med 3. armékåren i Malmö och Helsingborg under ledning av generalen af Klercker. I hans stab återfanns namn som

Sida 30

Viking Tamm, Swedlund, Per Kellin, Miles Flach, Gunnar Möller och många flera. Chef för det motoriserade I 7 var C.A. Ehrensvärd.

Själv representerade jag 1. 15 cm kanbatt och var underställd chefen IX. fördelningen, översten Einar Björck.

Det var en mycket intressant och lärorik övning.

På hösten samma år organiserades det första 15 cm kanbatt med Håkan Mohr som batterichef.

I januari 1942 beslöts att kustartilleriets skjutskola, vars chef var Alf Nyman och förstelärare Sven Emil Haglund, skulle ordna en kurs för skjutning mot landmål bl.a. i Härnösand. Något senare blev jag inkallad till tf. C KA, som då var generalen Engblom, varvid han yttrade följande

ord: "Jag nödgas avbryta Din kommendering som adjutant i staten. Du skall snarast avresa till Karlskrona och ta befälet över 1. 15 cm kanbatt. Du skall tjänstgöra som skjutande batteri åt skjutskolan i Härnösand samt delta i fälttjänstövningen i Jämtland under general Jungs ledning. Kom ihåg, att det rörliga kustartilleriets vara eller icke vara från och med nu vilar på Dina axlar. Lycka till. Adjö med Dig." När jag kom ut och meddelade nyheten till Ove

Östgren, beklagade han mig, som tvangs avbryta en lovande stabskarriär. Jag hade för min del all eda att dölja min glädje över att få byta skrivbordet mot livet i fält.

Jag har bevarat en sammanfattande redogörelse för övningens förlopp, som jag här återger. Den har närmast karaktären av krigsdagbok och ger icke rättvisa åt den dramatik, som vi upplevde under dessa februaridagar. Den intensitet, med vilken vi genomled kölden och snön däruppe i Jämtland, har åtminstone hos mig befast en hälsosam respekt för vintern, när den är som värst, och jag tror, att alla kamrater på batteriet, som delade strapatserna och ansträngningarna med mig, är benägna att hålla med mig. Jag har den största beundran för de motorförare som lyckades hålla sig på vägen, som ofta inte var mer än 3,5 m bred fast den var plogad till 4 m, med en lavettvagn på släp, som mätte 3,45 m mellan hjulen, eller som förmådde hålla värmen med enkla kolkaminer under våra kol- och vedgasdrivna bilar och få dem att starta efter en natt, när temperaturen pendlade kring -40° . Det gällde verkligen att hålla humör och livsandar uppe, när man skulle marschera och gå i ställning varenda natt och stå beredd att ingripa med eld så länge dagsljuset varade.

Låt mig nämna mina närmaste, duktiga medarbetare. Batteriadjutant sergeanten Winther, batteriofficer Göte Persson, eldledningsofficer K.G. Kahnlund,

Sida 31

signalofficer Isse Hallström, plogofficer Stig Kassmyr, luftvärnsofficer Sigvald Svensson. Dessutom hade jag fänriken i reserven Ekström, vilken användes till litet av varje. Bland annat skötte han splatsen, när Kahnlund var ute som eldledare på oplats. Sist men inte minst Dr Öhnell, som inte längre är i livet, men som genom sin erfarenhet av vinterhygien och sin initiativkraft och allmänna skicklighet säkert räddade många av oss från bestående men till följd av kölden.

Låt mig också tillfoga, att jag tror att jag var den ende av de mina som lyckades hålla sig vaken under general Jungs genomgång på en biograf i Östersund efter övningens slut. Trots fenedrintabletter somnade de en efter en. Att jag själv lyckades hålla mig vaken berodde på att jag var så ytterst spänd på vad som skulle komma att anföras om batteriet. Och det kom inte förrän på slutet. Men det var en vacker blomma. Här nedan följer den kortfattade rapporten in extenso.

Sammanfattande redogörelse för övningens förlopp

1. 15 cm kanbatt organiserades såsom armékårbatteri i Karlskrona samt avgick omedelbart, sedan detsamma rustats, den 7. februari med järnvägs-transport till Härnösand, där detsamma underställdes kommandanten i Hemsö fästning. Såsom batterichef tjänstgjorde kaptenen Lange, vilken den 4. februari övertagit befälet över förbandet.

Under tiden 9.-18. februari bedrevs övningar inom Hemsö fästning samt i trakten av Härnösand, varjämte viss komplettering av utrustningen ägde rum. Övningarna omfattade huvudsakligen sådana detaljer, som direkt sammanhänger med vintertjänstgöringen. Sålunda utfördes plogförsök under ledning av motorofficeren vid KA 2, varjämte en mindre marschövning genomfördes.

Under plogförsöken hade en särskild plogexpert, officer ur armén, ställts till förfogande. Då personalen till största delen var hemmahörande i södra Sverige och fullständigt saknade kännedom om de speciella förhållandena vintertid i Norrland, måste ställningskörning i djup snö, bivackering, anordnande av bpl och fordonsplats m m göras till föremål för särskilda, formella övningar. Relativt stor del av utbildningstiden måste ägnas åt att uppdriva personalens skicklighet i skidlöpning och skidteknik. Särskilt signal- och observationspersonal samt sjukvårdspersonal övades i tjänst med pulka. Bestämmelserna för vinterhygien gjordes till föremål för genomgång.

Sida 32

På särskild framställning av batterichefen kommenderades en marinläkare

att ingå i batteriet under fälttjänstövningen.

Den 19. februari kl 0000 avgick batteriet med landsvägsmarsch mot Östersund, varvid detsamma trädde under befäl av chefen för II. armsfördelningen. Med hänsyn till broars bärighet m m hade förbandet såsom marschväg fått sig anvisad vägen Härnösand - Bergeforsen - Indals-Liden - Bispgården, där övergång av Indalsälven skulle ske samt söder om nämnda älv till Östersund. Då vägen Bergeforsen - Indals-Liden icke medgav möte, valde batterichefen att passera densamma nattetid, enär den civila trafiken då kunde förväntas vara obetydlig. Såsom första marschmål valdes Bispgården, dit förbandet anlände klockan 0800. Marschväg omkring 125 km. Batterichefens avsikt var att under dagen ingå i bivack samt låta personalen under påföljande natt ordentligt vila ut. Verkställd vägrekognoscering gav emellertid vid handen, att stark trafik pågick under dagen på den för batteriet bestämda marschvägen och då densamma visade sig vara smal och endast med svårighet medgav möte, beslöt batterichefen sig för att utföra även etappen Bispgården - Östersund såsom nattmarsch. Plutonen avgick i anslutning härtill från Bispgården kl 0000 och övriga avdelningar kl 0200. Pjäserna hade under dagen förts över bron över Indalsälven. Klockan 0945 ankom förbandets tätt, som nu utgjordes av batteristaben, till A 4 övningsfält, omedelbart öster om Östersund. Plutonen passerades av övriga avdelningar i trakten av Bringåsen, där förbandet blivit tillfälligt stående till följd av möte med en buss. Marschväg omkring 130 km. Vägslaget hade under natten och särskilt under morgontimmarna varit utomordentligt halt och slirigt. Tre dikeskörningar hade inträffat, varav en så svår, att lastbilen i fråga måste vinschas upp med en traktor. Denna bil kunde under övningen icke vidare tjänstgöra. Skador på kylare hade uppstått till följd av påkörning på framförvarande fordon i samband med mötet med bussen. Orsaken till det inträffade torde få tillskrivas dels det ovanligt svåra vägslaget, dels förarnas på grund av trötthet nedsatta reaktionsförmåga. Avstånden mellan fordonen hade hållits vid anbefallda 100 m. Några personalskador uppstodo icke vid nämnda dikeskörningar.

Sedan förbandet gått i bivack utnyttjades den till buds stående tiden för materiellvård, skidträning och vila, varjämte batterichefen verkställde

behörig anmälan. Samband söktes med statspolisen i Östersund. En ploggrupp sändes i förväg till Häggsjövik.

Den 21. februari avgick batteriet' samlat över Krokombak - Tulleråsen - Lillholmsjön till Häggsjövik, dit förbandet anlände kl 0600. Vägen Krokombak - Häggsjövik, vilken har en bredd av omkring 3,5 meter, hade genom statspolisen efter visst tidsschema avstängts för trafik i motsatt riktning mot

Sida 33

batteriets marschriktning. Någon svårighet att följa den uppgjorda tidsplanen förelåg icke, trots att förbandet blev fördröjt omkring en och en halv timme, då en, annat förband tillhörande 40 mm kanonbil, vilken havererat vid dikeskörning, måste vinschas av vägen för att bereda plutonen möjlighet att passera. Någon dikeskörning eller passering i övrigt förekom icke under marschen. Temperaturen var i Lillholmsjön kl 0100 -31°.

I Häggsjövik ingick batteriet i bivack. Fordonen uppställdes fritt från landsvägen. Lvakantropen och lvkspavdelningarna ordnades för avvärjande av anfall från luften och från marken. Batteriet ingick som förband i B-styrkan först sedan B-styrkans tät under marschen mot Östersund passerat Häggsjövik. Detta inträffade den 23. februari kl 0800. Vid ankomsten till Häggsjövik söktes samband med chefen för B-styrkan i Hotagen. Batteriet underställdes härvid kolonnchefen, kapten Höijer med uppgift att stödja kolonnens framryckning mot Lillholmsjön. Batteriet skulle jämväl vara berett att efter därom erhållen order bryta fientligt motstånd framför gruppen Burman, vilken framgick över Hotagens isar mot Laxsjö - Föllinge. Av kolonnchefen erhöll batteriet order att marschera sist i kolonnen. Vid batterichefens påpekande, att svårigheter härigenom uppstode att i rätt tid insätta batteriet, meddelades att marschordningen måste vara den anbefallda, enär eljest kolonnens tross icke skulle kunna i tid inställas hos förbanden, då densamma icke på den smala vägen kunde passera batteriet. Samband hölls ned kolonnchefen under hela dagen med officer på motorcykel samt med radio 15 W. Samband hölls även direkt med styrkechefen

med radio. Batteriet hölls under tiden marschberett. Bivacken hade brutits kl 0600. Kl 1700 ordnades ny provisorisk bivack i omedelbar anslutning till resp fordon. Vid midnatt erhöles marschorder. Sedan kolonntrossen, med vilken samband hållits sedan kl 1900, passerat, avgick batteriet kl 0100. Mörkläggning var anbefalld. På grund av den decimerade belysningen hade motorförarna ytterligt svårt att se vägkanterna. Ett flertal dikeskörningar inträffade även under framryckningen, dock icke någon av allvarlig beskaffenhet. Klockan 0500 söktes samband med styrkechefen i S. Skärvången, varvid batterichefen orienterades om läget. Batteriet ingick i ställning i S. Skärvången. Eldledningsofficeren uppehöll sig hela dagen hos kolonchefen under dennes framryckning mot Lillholmsjön. Radioförbindelse med 10 W UK kunde hållas längs sjön Stångviken. Ehuru batteriet var stridsgrupperat kunde detsamma icke insättas, då under de ytterst hastigt växlande lägena icke några för batteriet lämpliga mål kunde lokaliserats.

Den 24. februari kl 1900 evakuerades efter erhållen order ställningen i S. Skärvången och batteriet framryckte närmast till Lillholmsjön. Temperaturen sjönk under natten till -35° . Då någon av högre chef ordnad trafikreglering

Sida 34

icke förekom och talrika möten med såväl militära som civila fordon inträffade, blev marschen för personalen ytterst krävande. Vid varje möte måste i regel en plats vid sidan av vägen skottas upp för det mötande fordonet, varefter detta vinschades av vägen in i den sålunda åstadkomna luckan. Sedan pjäs- och lavettfordon passerat, vinschades det mötande fordonet åter ut på landsvägen. Civilbefolkningen, som på detta sätt blev fördröjd med sina kommunikationsmedel, fann sig mestadels lojalt i förhållandena. I vissa fall förekom emellertid protester. Under denna natt förekomma över, trettio tillbud till förfrysning på förbandet. Under uppehållet i Lillholmsjön anskaffades emellertid uppvärmd lokal, där tillfälle gavs att behandla frostskadorna, vilka i samtliga fall kunde hävas. Efter ungefär två och en halv timmas rast i Lillholmsjön kunde batteriet

fortsätta mot Bredbyn, dit detsamma anlände den 25. februari kl 0800. I Bredbyn verkställdes ånyo undersökning och behandling av frostsador, varjämte utspisning och tankning ägde rum. Omkring kl 1000 fortsatte marschen till Tulleråsen, där förnyat samband erhöles med styrkechefen och kolonnchefen. Sedan batterichefen orienterats verkställdes forcerad rekognoscering av bpl i riktning mot Krokomb. Härunder råkade förbindelseofficeren samt en signalbil falla i A-styrkans händer. Sedan batterichefen orienterat styrkechefen och A-styrkan undandrivits, erhöil batterichefen order att söka stridsställning i trakten av Krokomb samt bemyndigande att passera förbi eventuella förband på landsvägen. Batteriet avgick i mörkningen från Tulleråsen samt ankom efter att ha passerat samtliga förband med undantag för vissa infanteristyrkor till Krokomb kl 2345. Förberedelser för ställningsgående vidtogos omedelbart. Till följd av den skarpa kylan, -38° , med ty åtföljande frostsador, som krävde omedelbar behandling, samt personalens uttröttade tillstånd tog ställningsgåendet väsentligt längre tid i anspråk, än vad batterichefen beräknat. Då detsamma på grund av andra förbands passage dessutom måste tillfälligt avbrytas, var batteriet icke eldberett förrän den 26. februari kl 0700. Batteriet insattes sedan mot olika mål i Östersund. Kl 0930 avblåstes övningen. Återmarschen till Härnösand ägde rum utefter samma väg som uppmarschen. Batteriet avgick från Krokomb den 27. februari kl 0800 samt anlände till Bispgården kl 1600. Personalen hade under natten 26.-27. inkvarterats i Krokomb. I Bispgården förlades personalen i bivack. Temperaturen sjönk i mörkningen ytterligare och var kl 1930 -42° . Den 28. februari skedde uppbrottet kl 0700. Batteriet anlände till Härnösand kl 1445. Inga dikeskörningar, passeringar eller skador hade inträffat under hemmarschen.

Efter återkomsten till Härnösand vidtog skarpskjutningarna för skjutskolan. Temperaturen hade nu stigit något 10-tal grader och höll sig omkring -20 eller

Sida 35

straxt under. Vi var förlagda i Gådeåskolan men hade vår fordonsplats i östra delen av KA 5 nuvarande kasernområde och något utanför detta. Den bestod av en i den djupa snön upplogad slinga med fickor för

fordonen. Batteriplatserna var uppe på Myran. Vi bemannade dels 15,3 cm kanbatt, dels ett 10,5 cm haubbatt. Målområdena var belägna på ostsidan av Lungö och Hemsö. Isen låg tjock så långt ögat nådde och vintervägar var lätta att ordna över isen.

Mycket kunde förvisso vara att säga om denna skjutskolekurs, då man experimenterade sig fram till nya skjutmetoder. Men efter våra äventyr i Jämtland tedde sig tillvaron ganska fri från sensationer.

Återtransporten till Karlskrona skedde liksom tilltransporten med järnväg. De breda lavettfordonen kunde inte utan vidare lastas på en öppen O-vagn. Lastningen måste ske från ändlastkaj och vagnsgolvet först beläggas eller klädas med s.k. långslipers. Sidstolparna måste då tagas bort. I stället måste lavetten ordentligt förankras med klotsar. I Härnösand fanns en lämpligt belägen ändlastkaj. Men i Torskors måste vi bygga en sådan. Transporten fördelades på fyra tågsätt vid ångdrift och sjöfrontsorganisation, tre tågsätt vid landmålsorganisation och ångdrift. Vid elektrisk drift räckte det med två tågsätt, oberoende av batteriorganisation. För personalen användes antingen tvåaxliga 3.-klassvagnar eller godsfinkor. I de förra fick man sitta på hårda träbänkar, i de senare fick man ligga på halmklädda flak i två våningar. Då resan tog 26 timmar och tillfälle att sträcka på benen endast gavs vid måltidsstationerna, är det icke att undra på, att man föredrog godsfinkorna framför de skuttande och hårda 3.-klassvagnarna. Detta sagt apropå de numera vanliga protesterna från våra dagars värnpliktiga, när det gäller personaltransport i godsfinkor. Under beredskapsåren var det aldrig tal om några klagomål. Man kände alltid allvaret bakom varje övning. Vår färdväg mellan Karlskrona och Härnösand gick över Växjö, Alvesta, Mjölby, Hallsberg, Örebro, Avesta, eller Krylbo som det då hette, Ånge och Sundsvall. Ångdrift förekom mellan Karlskrona och Alvesta samt mellan Sundsvall och Härnösand. Jag minns att jag undrade om våra gamla E-lok verkligen skulle orka knega sig upp för backarna vid Selånger, så långsamt gick det.

Återkommet till Karlskrona omorganiserades 1. batteriet till sjömålsorganisation. Även 2. och 3. batterierna organiserades. Vi bildade en fältstark di-

vision. Divisionschef var Bosse Lindeberg. Jag fick avstå en del av mina duktiga medarbetare från vinterövningen. Det rådde f.ö. full vinter i Karlskrona ännu långt in i april under denna ovanligt kalla och snörika vinter.

Sida 36

Kvar på batteriet fanns alltjämt Winther, Göte Persson och Sigvald Svensson. De övriga återfanns på de andra batterierna eller i divisionsstaben. I divisionen uppenbarade sig nu också nya kamrater som Kjell Simonsson, Lennart Torstensson, Perki Engdahl, Curre Ericsson, Elof Gustrin m fl.

Utbildningen bedrevs till att börja med batterivis. 1. batteriet fick inte plats på Oscarsvärn. Vi förlades till Ronneby Brunn, där vi med en viss framgång försökte hålla varmt i de gamla sommarhusen.

När tjälen gick ur marken fick vi för att inte förstöra de gamla vattenledningarna ganska brådstörtat flytta till Bredåkra, där nu F 17 är förlagt. Här blev det tältförläggning.

Så småningom ansåg Bosse att hans division nått sådan utbildningsstandard, att han kunde sätta den i rullning. Vi marscherade under diverse övningsmoment till Skåne, där vi grupperades utefter kusten från Olseröd ned över Ravlunda. Här genomfördes skarpskjutningar mot sjömål under dager och mörker med enskilt batteri och med eldsamling av hela divisionen och med utnyttjande av hela arsenalen av skjutmetoder som fanns på den tiden.

Även under denna övning utsattes vi för många inspektioner och studiebesök från höga herrar och specialister från både armen och marinen.

Jag hade i mitt batteri nestorn bland pjäserna, den med gjutnummer 1. Med denna pjäs hade alla provskjutningar och tabellskjutningar i Bofors' regi gjorts med påföljd att ΔV_0 pjäs var -45 m/sek på högsta laddning. Jag hade alltid en smula extra besvär med den pjäsen för att få den att ligga ihop med de andra bägge. Men med noggrann statistik och analys av

nedslagslägena lyckades vi allt bättre med gamlingen. Göte Persson lade ned ett stort arbete på att göra tabeller och kurvor över korrektionerna. I slutet av maj var divisionen återsamlad i Karlskrona och i juni fick jag lämna 1. batteriet för att tillträda en stabsbefattning i marindistriktsstaben. Jag gjorde det med sorg i hjärtat.

Åtskilliga år senare hörde jag i föreningen KHS ett föredrag om beredskaps-Åden av Christian Günther, denne kylige diplomat, denne spelare, denne högst märklige man, som dittills praktiskt taget okänd för allmänheten dök upp, när man bildade samlingsregering, och blev Sveriges mycket skicklige och iskalle utrikesminister under hela beredskapstiden.
Sida 37

Av hans föredrag framgick att läget för vårt land var kritiskt bl.a. 1942 och att den vinterfälttjänstövning, som i februari ägde rum i Jämtland under General Jungs ledning, även innebar en svensk styrkedemonstration gentemot de på andra sidan norska gränsen stående tyskarna. På detta sätt fick jag en förklaring till det muntliga påpekande som gavs mig, att vi som ankom till Häggsjövik och Hotagen redan natten mellan fredag och lördag icke skulle gå in i övningen förrän på måndag morgon och att vi fördenskull icke skulle maskera vår materiel däruppe. Den ordern föreföll mig, när jag fick den, både onödig och fjäskig. Jag menade, att det ju vore min sak att öva mitt folk med maskering eller icke. Men jag lydde ju order utan invändningar. Efter Günthers föredrag förstod jag, att det var meningen att våra tunga pjäser skulle synas däruppe vid norska gränsen. Fördenskull hade man också gett oss rundlig tid att röra oss öppet, så att man kunde vara säker på att vi var observerade.

Och det var uppenbarligen huvudanledningen till att man tog ett kustartilleribatteri från skjutskolans övningar för att gruppera det vid norska gränsen i Jämtland. Mig veterligt är det hittills det enda kustartilleribatteri som stått i ställning vid norska gränsen i Jämtland.

Under tiden för dessa händelser hade en försvarskommitté där kustartilleriets representant var Harald Callerström, arbetat ut ett förslag till ny organisation för krigsmakten. Då framlade ett enat förslag, vilket

antogs av 1942 års riksdag. Sällan har ett försvarsbeslut antagits efter så få delaktiga meningar. Världskriget och vår ytterst ömtåliga ställning gjorde, att riksdagen och hela svenska folket var villigt att satsa pengar på allt som föreföll meningsfullt ur säkerhetssynpunkt. 1942 års försvarsbeslut innebar för kustartilleriet ett mycket betydande uppsving och en erkänsla för uppoffrande arbete och skicklighet i det samlade riksförsvaret.

KA 4 uppsattes och Härnösands kustartilleridetachment blev ett fredsförband. För det rörliga kustartilleriet betydde försvarsbeslutet, att 5. komp vid

KA 2 växte till en bataljon. Det hade dessutom delat med sig till ett 15,3 cm kanbatt på Gotland och en bataljon 21 cm kanoner vid KA 4. Ganska raskt marscherat på c:a 15 år.

Beträffande 21 cm divisionen kan anföras, att den anskaffades genom köp från Skodaverken i Tjeckoslovakien. Kontakten med Skodaverken skedde genom AB Specialmaskiner i Göteborg, som representerade Skodaverken i Sverige. Det diplomatiska spel, som ligger bakom möjligheterna till detta köp och att få ut pjäserna ur Tjeckoslovakien och Tyskland mitt under brinnande krig, känner jag

Sida 38

inte till. Men pjäserna anlände efter hand till Trelleborg och batterierna organiserades i Göteborg.

Den förste bataljonschefen för 21 cm artilleriet blev Pelle Nilsson. Pjäserna var tunga men välskjutande. De kunde dessutom riktas horisonten runt, vilket var en stor fördel med så långskjutande artilleri. Pjäsen transporterades i tre fordon: ett eldrörsfordon, ett fordon för mellanlavetten och ett för underlavetten. De olika delarna vägde, när de stod på hjul, 15, 15 resp 17 ton eller ungefär dubbelt så mycket som 15,3 cm kanonens fordon. Det var svårt att finna tillräckligt starka och tunga dragfordon till pjäsen. Våra Skodadragbilar och Volvos terrängdragbil visade sig vara i klenaste laget.

Den slutliga lösningen fann man icke förrän efter krigsslutet i Europa. Då hölls ett slags auktion på amerikansk krigsmateriel i Belgien. Holger Norén fick resa ut och se vad där fanns att köpa. Han återvände efter att ha lyckats förvärva ett antal Brockwaybilar och GMC-bilar samt Dodgejeepar. Jag tror att vi betalade dem efter 20 cents per kilo, en av de förmånligaste affärer försvaret gjort.

I februari 1945 avled Pelle Nilsson, sannolikt drabbad av hjärtinfarkt. Vi sörjde honom djupt. Han var en mycket skicklig artillerist i såväl teori som praktik. Han var dessutom en god och glad kamrat. Han var en av de gamla "rörliga", som vi delat ljuvt och lett med och som alltid bibehållit sin välvilja och sitt goda humör i livets alla skiften.

Den 1. april fick jag den stora förmånen att efterträda Pelle Nilsson som chef för II. bataljonen KA 4. Det är alltid oerhört stimulerande att gripa sig an med nya uppgifter. I detta fallet gällde det att fullfölja Pelle Nilssons arbete med att organisera de nya 21 cm batterierna, att ordna utbildningsplatser och utbildningsmateriel och framförallt att utbilda personal av alla kategorier.

Bland mina medarbetare återfann jag många av mina gamla vänner från gamla 5. Där fanns Hugo Nordh och där fanns Rosander och Stannefelt. Och där fanns också Lennart Torstensson och Kjell Simonsson. Och dessutom sådana hejare som Björn Engwall, Carl Magnus Frisk, K.G. Åsbrink, Österlund och Bertil Wahlqvist. Under somrarna blev lägret vid Falkasand intill Åsa station vårt huvudkvarter och vårt utbildningscentrum.

Många glada minnen bevarar vi från detta, i begynnelsen Klondykeliknande, läger. Den storartade gästfrihet som visades oss av herrskapet Frisk på Örmanäs slott skall aldrig förgätas av dem som var med på 40-talet. Utbild-
Sida 39

ningstiden för de värnpliktiga var ju på den tiden minst ett år, vilket i förening med det förhållandet att vintrarna var stränga, medförde att vi kunde ge våra värnpliktiga en ordentlig vinterutbildning även på Göteborgs breddgrader. När Kattegatt låg fruset, körde vi målgång för artilleriet med bil på isen i Kungsbackafjorden. Men vi fick också tillfällen till sam-övningar med A 2. Vid flera tillfällen hade vi

samskjutningar med skarp ammunition på Remmene skjutfält. Detta befäste vår förmåga att förstärka fältartilleriet och gav anledning att förvärva många nya vänner.

Man kunde vara benägen att tro, att de tunga 21 cm pjäserna var besvärliga att förflytta. Så var emellertid alls icke fallet. Fick man blott tillräcklig dragkraft löpte de relativt smidigt i den dåvarande trafiken. Det var egentligen endast vid de nödvändiga passagerna genom Göteborg som man fick samråda med polisen och lämpa sig efter lågtrafiken. Det gjorde oss föga bekymmer.

I terrängen var 21 cm kanonens framkomlighet t.o.m. överlägsen 15 cm kanonen genom fordonshjulens stora vridbarhet och att hjulbredden var icke oväsentligt mindre än hos 15 cm kanonens lavettfordon. Svagheten låg i den relativt långa tid det tog att gå i ställning. Vi gjorde därför allt för att nedbringa denna tid. Tersuret var ständigt i farten och olika moment i exercisen mättes. Man skulle ju gräva eller spränga en grop 2 x 3 x 1 meter för att få ned underlavettens låda i marken. Det är då klart, att markens beskaffenhet spelade en avgörande roll för tiden att bli eldberedd. Rekordet sattes av sergeanten ⁷rage och hans pjäsbetjäning i Skillingaryd, då pjäsen från marschläge vid pjäsplatsen till eldberedd tog 58 minuter. Jag tror att det rekordet står sig än i dag. Och jag tvivlar på att det någonsin blir slaget.

Vi retade oss på att vår eldhastighet var låg. Det var en omständlig procedur att lasta 135 kg tunga granater på en liten vagn, som såg ut att vara från Karl XII tid, att köra upp den på lavettsvansen, låsa fast den vid kanonens bakstycke och att med åtta man och en enorm laddstake sätta an projektilen

och att därefter föra in krutkardusen. Bland kamraterna fanns då en ung officer som hette Edlund. Han var mycket spekulativ, en duktig matematiker och ganska företagsam. Han funderade på detta problem och gick där med sitt tersur som alla andra. En dag presenterade han sin lösning för mig. Laddkärran hade han ersatt med en liten vagn för två projektiler, som kopplades till sidan av pjäsen och ständigt följde denna vid sidriktningen. Laddstaken ersatte han med en skivformad revolver bakom slutstycket på pjäsen och försedd med ett antal dysor för krutladdningar,

avpassade så att en jämn och lagom ansättning skulle ske. Vi presenterade förslaget, men marinförvaltningen stegrade sig. Man var framförallt rädd för de små krutladdningarna. Först sedan Edlund överarbetat sitt förslag, vilket skedde medan han gick på Sjökrigshögskolan, varvid han ersatte krutladdningarna med tryckluft från en kompressor, vann hans geniala förslag gehör.

Sida 40

Han är numera anställd hos AB Bofors.

Därmed skulle jag kunna sätta punkt för denna återblick över det rörliga kustartilleriets utveckling till och med den närmaste tiden efter andra världskrigets slut.

Låt mig sluta med en liten solskenshistoria, som på sitt sätt belyser omväxlingen och glädjen i den rörliga kustartilleritjänsten. Något år, sannolikt 1947, skulle skjutskolan förlägga en del av sin utbildning till Ystad. Skolans uppgift på den tiden var bl a att systematiskt testa batterier, belägna utanför de egentliga kustartilleriförsvaren. KA 4 och GbK svarade på den tiden även för enheterna i Skåne.

I planerna ingick att ett 21 cm batteri också skulle ställas till förfogande. Vi marscherade sålunda ned till Skåne och grupperade oss öster om Ystad, bl.a. på Hedvigsdals marker. Friherre Bror Cederström var väl till att börja med inte särskilt förtjust i vår uppvaktning. Han hade bl.a. en fin besättning av biffkor, som strövade fritt omkring vår bplats. Men han lät oss komma och etablera oss. Vi fick t.o.m. för vår inkvartering hyra ett par rum i ett mindre hus vid sidan av slottet, där hans gamle far disponerade en våning som något slags undantag.

Förhållandet godsägarparet och oss emellan blev emellertid allt bättre vart efter tiden led.

Någon dag före vårt planlagda uppbrott för återmarsch mot Göteborg fick vi en högtidlig inbjudan till middag på slottet. Den formade sig till något som kunde liknas vid ett skånskt ålagille. Men när vi efter middagen gick ut för att

besiktiga de fina biffkorna, lät mig godsägaren förstå, att hans gamle far nog gärna ville dra sig tillbaka med ålderns rätt. Jag fattade ju vinken och vi tackade och sade adjö. Klockan var då vid pass 2130. Vi gjorde sällskap med gamle baronen ned till den villa vi tillsammans disponerade. Men när vi kommit ett stycke på väg sade den gruvlige geronten för att tala med Gunnar Unger: "Den sömntutan Bror kör alltid iväg mig så fördömt tidigt, när man har trevligt. Får jag föreslå att vi går in till mig och fortsätter samvaron." Sagt och gjort. Den gamle baronen var en ytterst charmerande gammal herre, som hade mycket att berätta. Men när han hållit på en stund, sade han: "Skall vi inte ha litet vickning nu?" Med stigande förvåning tackade vi ja.

Det visade sig då, att han noga förberett detta. Pytt i panna var tillskuren och klar att steka, brännvin, öl och punsch fanns i kylskåpet. Efter många försök till uppbrott lämnade vi den gamle baronen glad och lycklig vid 3-tiden på morgonen. Klockan 8 stod han pigg och nyter och vinkade av oss när vi for.

Sida 41

Utvecklingen fortskrider. Långdistansrobotar, kustjägare som ersättning för de gamla grenadjärregementena och rörliga spärrförband tillförs kustartilleriet. Hur länge 30- och 40-talets gamla materiel står bi är väl omöjligt att säga. Tiderna förändras. Ett kärvt ekonomiskt klimat, som det vi upplever just nu och som i någon mån påminner om 20-talet och det tidiga 30-talet, följs av ekonomiskt uppsving. Det gäller att inte misströsta utan att göra det bästa möjliga i varje situation. Man kan gå på sparlåga en tid. Men man får aldrig ge tappt och låta lågan slockna. Vapensystemen förändras. Ibland sker det mycket snabbt, ibland i långsammare takt. Men den gamla tesen om eld och rörlighet som nyckeln till framgång i striden består.



Bild 125. Samma som nr 124.
Hammars Backar



Bild 126. Terrängdragbil Volvo



Bild 83. Lastning på järnväg
Hisingen ca 1947. 15,2 cm kanon
m/37



Bild 11/1 Lastning av 15 cm
lavettfordon på järnväg med hjälp av
lastbrygga, byggd av järnvägsmateriel.



Bild 123. Sjösättning av sjömål i Ystad hamn ca 1947



Bild 86. Lastning på järnväg utan ändlastkaj. 21 cm bäddningsfordon ca 1947



Bild 96a. Byggande av pjäsgrop för 21 cm kanon m/42. Skillingaryd ??



Terrängdragbil Volvo, t v lavettfordon, t h eldrörsfordon till 21 cm kanon m/42

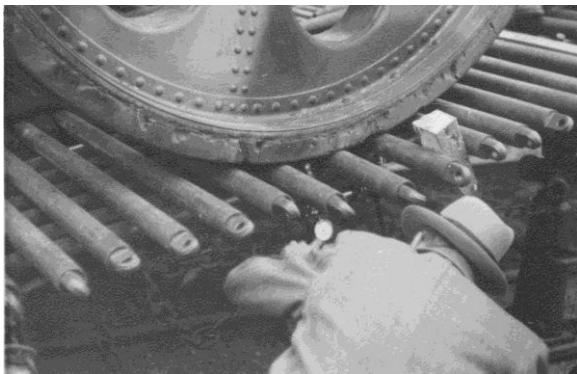


Bild 82. Provisorisk lastbrygga, byggd av sidostolpar till SJ O-vagn. Hjul till 15,2 cm kan m/37. Prov på Hisingen ca 1947



Bild 95. Byggande av pjäsgröp för 21 cm kan M/42



10,5 cm luftvärnskanon m/42



Bild. I Halland på väg mot Skåne. 21 cm kanbatt m/42



Bild 104. 21 cm lavettfordon m/42.
Samt skrekbil, Volvo



Bild 124. 21 cm lavettfordon, dragen i tandem med tryck- och dragstång mellan Brockway och Volvo. Hammars backar, öster Ystad 1947



Bild. Ställningsgång med 21 cm pjäs. Eldrörsvagnen passas till framför lavetten, medan eldföret halas in. Hammars backar, Ystad



Bild: Bäddfordon till 21 cm kanon m/42, dragen av Brockway



Sjösättning av sjömål i Ystad hamn.
Brockway är mångsidigt användbar



Löjtnant Warfinge kopplar loss målet
från luftanordningen till Brockway
luftkran. Ystad Hamn