HÄR SLUTAR KRIGET

Bilister på E20 väster om Strängnäs har säkert lagt märke till en stor byggnad intill vägen och en skylt som berättar om ett museum, Arsenalen, som invigs den 17 juni. De stora portarna har öppnats för att släppa in stridsvagnar, lastbilar, kanoner och pansarvagnar. Här kommer det bland annat att finnas 75 militärfordon som använts i det svenska försvaret.

TEXT **JÖRGEN PERSSON** FOTO **HÅKAN FLANK**

Den stora hallen (t v) är fylld av stridsvagnar och andra fordon som använts av det svenska försvaret fram till idag. Längst fram den svenska stridsvagnen M 38 och bakom den en tysk bil, Tempo Vidal, som är både fyrhjulsdriven och fyrhjulsstyrd. Det var tyvärr en bil som välte lätt. Sverige köpte ändå in 250 exemplar.

Stridsvagn 74 från 1950-talet. Ovanligt nog utrustad med hela tre motorer. Tillverkad i Sverige och använd under åren 1957–1981. Vagnen väger 26 ton.

Museicheferna Stefan Karlsson och Susanna Harjula vill att det nya museet utanför Strängnäs ska handla både om teknik och om hur svenska soldater upplevde sin arbetsmiljö.

En museichef får inte ha några favoriter. Alla föremål är lika mycket värda. Ändå ser jag att det blänker till i ögonen när Stefan Karlsson lotsar fram mig till ett exemplar av Stridsvagn S. Det här är ett fordon som han gillar och precis som konstruktören Sven Berge tycker han att den helsvenska stridsvagnen fått utstå orättvist mycket kritik.

– Det är en spännande stridsvagn med många intressanta tekniska lösningar, säger han.

Stridsvagn S kanske blir ett dragplåster för det som officiellt heter Arsenalen – Sveriges Försvarsfordonsmuseum och som invigs av kungen den 17 juni. På 6 000 kvadratmeter har museichefen och hans personal lyckats få plats med 75 fordon. Det finns ytterligare nästan 300 som står i förråd och en del av dessa kommer säkert att få flytta in i "finrummet" i framtiden.

Stefan Karlsson och biträdande museichefen Susanna Harjula vill att museet ska bli något annat än en utställningshall för militärfordon. De poängterar att museet inte bara ska berätta om pansar och kanoner utan lika mycket om människorna som hade till exempel stridsvagnar som sin arbetsplats.

Hur var det att sitta instängd i en trång pansarvagn i en hel dag och hur såg det ut i statsminister Per Albin Hanssons mobila ledningsbuss? Det är frågor som besvaras på det nya museet.

På guideturen hamnar vi efter en stund framför ett exemplar av Stridsvagn S. Det är en typisk svensk produkt precis som flygplanet Draken. S:et står för Sverige och berättar om en tid då det lilla landet i norr skulle vara så neutralt som det bara gick och dessutom utveckla sina egna vapensystem. Ibland blev de svenska produkterna till och med försäljningssuccéer. Som k-pisten Carl-Gustaf och Boforskanonerna. Samtidigt berättar den svenska vapenhistorien om flera misslyckanden, från praktfiaskot regalskeppet Vasa till stridsplanet Jas Gripen. Enligt en del experter borde man också placera Stridsvagn S i kategorin "svenska militära misslyckanden".

Den debatten kommer säkert att höras många gånger även inne på det nya museet.

– I en del avseenden höll Stridsvagn S världsklass, säger Stefan Karlsson. Det fanns mycket nytänkande i vagnen och det tror jag till och med kritikerna erkänner.

Sveriges mest omdiskuterade stridsvagn föddes redan i slutet av 1950-talet. Det var egentligen en enda man, Sven Berge, som konstruerade Stridsvagn S.

Svenska försvaret hade på 1950-talet börjat planera för en ny generation stridsvagnar. Berges förslag kallades S eftersom det var en helt svensk vagn. Den stora nyheten var att kanonen placerades direkt på vagnen och inte på ett roterande kanontorn. Förslaget utvecklades av Berge och Bofors och när svenska försvaret 1957-58 skulle bestämma sig om framtiden stod valet mellan den svenska vagnen, en tysk (Leopard 1) samt en amerikansk (M60 Patton).

Lite överraskande blev det Stridsvagn S som vann tävlingen och vinnaren döptes officiellt till Stridsvagn 103. Siffrorna avslöjade att det var den svenska arméns tredje stridsvagn med en kanonkaliber på över tio cm.

Om stridsvagnar kan vara vackra så gäller det i högsta grad modell S. Den är en extremt låg vagn och den skulle därmed vara svår att träffa. Stridsvagn S är bara 2,14 meter hög jämfört med till exempel brittiska Centurions tre meter.

Den helsvenska stridsvagnen kunde skötas av en besättning på tre man. Den hade två motorer och gick att köra i båda riktningarna. Det märkliga var att stridsvagnen måste stå still och riktas in mot målet när det var dags att avfyra kanonen. Det var framför allt det som störde kritikerna. De tyckte att en äkta stridsvagn måste kunna skjuta samtidigt som den rullar.

Men trots allt gnäll på Stridsvagn S så placerade den sig högt i jämförelser med andra stridsvagnar och vid ett tillfälle utsågs den till och med till den 6:e bästa stridsvagnen genom tiderna i världen.

Först 1967 fick försvaret sina första svenska stridsvagnar och fram till 1971 levererades 290 vagnar, som tillverkades vid Bofors och AB Landsverk. Ett av de få utländska inslagen var en gasturbinmotor som skulle se till att stridsvagnen skulle kunna göra snabba ruscher.

Stridsvagn S fick inga efterföljare även om man i Tyskland hade ett liknande projekt som kallades MBT70. Den svenska stridsvagnen lånades ut till USA, Frankrike, Storbritannien och Israel men inga såldes. Både Tyskland, USA och Storbritannien tillverkade stridsvagnar som så småningom hade konkurrensfördelen att de hade deltagit i riktiga krig. Kritiken mot Stridsvagn S, som till en början hade handlat om en stridsvagn utan torn, hade nu även börjat ifrågasätta den känsliga och törstiga gasturbinmotorn. I framtiden skulle även Sverige komma att satsa på tunga och snabba stridsvagnar – med torn.

I början av 2000-talet var Stridsvagn S saga över och hundratals vagnar transporterades till en skrot i Vislanda i Småland. När konstruktören Sven Berge intervjuades år 2000 var han trots allt nöjd med sin stridsvagn.

– Den fyller de ursprungliga kraven och har väl tjänat sitt syfte. Den är dessutom den enda konstruktion som skulle passa för de fjärr-

SÅ VAR DET I EN TRÅNG PANSARVAGN

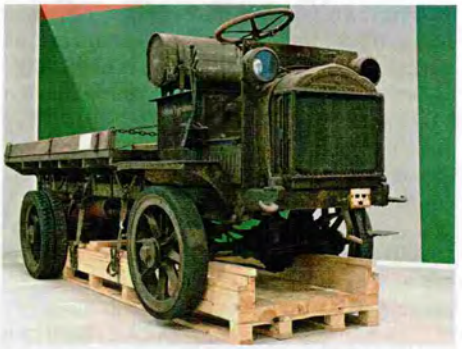
Den tyska stridsvagnen LKII var en av de första i svenska försvaret. En drygt 90-årig konstruktion men en bra stridsvagn tycker Stefan Karlsson.

Den svenska pansarbilen "Paddan" var en dyr satsning för försvaret. Det enda exemplaret kostade 50 000 kronor.

Den svenska Luftvärnskanonvagnen tillverkades i 16 exemplar – ett finns nu i Strängnäs. Vagnarna tillverkades på 40- och 50-talet.

Modell S är ett omdiskuterat fordon som kritiserats men också utsetts till en av de bästa stridsvagnarna i världen. Numera bara på museum.

Den svenska Artillerikanonvagnen kunde även skjuta iväg kärnstridsspetsar men det är osäkert om hur seriösa de planerna var.



Den amerikanska militärlastbilen FWD är från 1917 och ett unikt exemplar i Sverige.

manövrerade, obemannade stridsvagnar som strategerna pratat om de senaste åren, sa han.

På museet i Strängnäs går det att jämföra Stridsvagn S med föregångaren Centurion som började tillverkas i slutet av andra världskriget. Svenska försvaret hade då tröttnat på sina gamla stridsvagnar från 40-talet och det var dags för en ersättare med kraftigare pansar. Hotet från atomvapen hade blivit mer påtagligt och dåvarande svenske ÖB:n Nils Swedlund la sin röst för att Sverige skulle satsa på Centurion. Den brittiska stridsvagnen hade aldrig kommit till användning under andra världskriget men många länder var intresserade av en stor vagn som vägde 50 ton. Sverige köpte till en början in 80 vagnar av modellen Mk III. Här kallades den Stridsvagn 81 och siffran avslöjar att kanonen hade en kaliber på 81 mm.

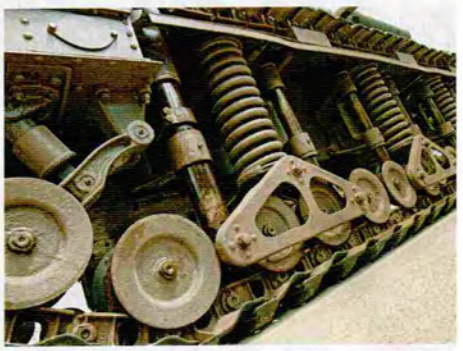
Så småningom byggdes de svenska vagnarna om, fick större kanoner och ett nytt nummer (102) som berättade om den nya kanonens kaliber. Problemen med Stridsvagn S bidrog till att ombyggda Centurion måste användas ända fram till år 2000. Sen var det dags för Sverige att gå över till Leopardvagnar och den här gången hade svenska försvaret gjort affärer med Västtyskland. Den tyska vagnen var populär i hela Europa och även den amerikanska armén var nära att välja Leopard istället för USA-tillverkade M1. Till slut gick beställningen som så ofta i USA till ett företag på hemmaplan. Men Sverige hade som många europeiska länder bestämt sig för Leopard och det är den stridsvagn som fortfarande används i svenska försvaret. Numera är många vagnar ombyggda flera gånger och enligt museichefen Stefan Karlsson är det så man tar hand om omoderna stridsvagnar idag.

– Det är inte samma sak att köpa stridsvagnar som att köpa en bil. Inte minst av ekonomiska skäl väljer man att uppgradera äldre vagnar. Det är så vi gjort i Sverige med våra Leopardvagnar.

I den stora hallen på museet hittar man många olika typer av stridsvagnar och militärfordon som använts eller testats av det svenska försvaret. En av de märkligaste pansarbilarna hette m/20 men fick smeknamnet

KANONEN SKJUTER ÄNDA TILL ESKILSTUNA

Museet i Strängnäs kommer också att visa en buss som var tänkt att användas som ledningscentral för statsminister Per Albin Hanssons stab under andra världskriget. Tänk tanken att Sverige skulle styras från den här bussen!



Många stridsvagnar visar upp ett intressant yttre som berättar om industridesign från förr. Det här är den franska Renaultvagnen som i Sverige kallades fm/28.

fakta

Det nya museet i Strängnäs, Arsenalen, ersätter både militärmuseet i Malmköping och pansarmuseet i Axvall. Tyngdpunkten ligger på fordon som använts eller testats i det svenska försvaret men det kommer också att finnas ett regementsmuseum, en avdelning kring militärmusik samt en stor samling av tennfigurer. Yngre besökare kommer att kunna testköra mindre modeller av stridsvagnar.
Strängnäsmuseet öppnar för allmänheten den 18 juni och kommer fram till och med augusti ha öppet alla dagar i veckan kl 11–17. Museet har sedan öppet onsdag–söndag under vinterhalvåret.

► "Paddan", och det är lätt att förstå varför. Den tillverkades vid AB Landsverk och levererades redan 1931. Den liknar inget annat men var en avancerad konstruktion med styrning på både fram- och bakhjul och dessutom fyrhjulsdriven. Pansarplåten som till och med täcker hjulen var fyra–sex cm tjock. De två reservhjulen skulle dels skydda besättningen i vagnen, dels se till att fordonet inte blev hängande på underredet när man körde i kuperad terräng.

Den stora finessen med Paddan var att den kunde ha två förare som satt i var sin ända av pansarbilen. Om man stötte på problem gick det att koppla om växellådan och köra lika fort i motsatt riktning.

Av olika anledningar tillverkades bara ett exemplar av Paddan. Den finns i Strängnäs och kostade på sin tid 50 000 kronor att bygga, en enorm summa på 1930-talet. Det var visserligen en mycket modern konstruktion för sin tid men Paddan ansågs också vara för stor och tung.

När första världskriget hade tagit slut var det många länder som började fundera på att skaffa sig det senaste som använts på slagfälten i Europa. Även neutrala länder som Sverige såg sig om efter stridsvagnar och vid den här tiden fanns alternativen framför allt i Frankrike och Tyskland. 1920 års svenska infanterikommision satte stridsvagnar på sin önskelista och började förhandla med Tyskland som efter krigsslutet egentligen inte fick exportera vapen. I en hemlig affär köpte Sverige ändå tio exemplar av stridsvagnen LK II. De skeppades nedmonterade till Sverige och lådorna var märkta "traktordelar".

LK II var en långnosad lätt stridsvagn som bara vägde lite mer än nio ton. 1921 började svenska försvaret testa stridsvagnarna på allvar och ytterligare några år senare bestämde man sig för att satsa på fler stridsvagnar i det svenska försvaret. Ytterst få exemplar av LKII finns bevarade idag men ett av dem har räddats till fordonsmuseet i Strängnäs.

En annan raritet är den franska vagnen Renault NC 27 som i Sverige kom att kallas stridsvagn fm/28. Den vagnen havererade redan vid första övningen på Järvafältet och det blev ingen storordер till Frankrike. De franska stridsvagnarna som användes i slutskedet av första världskriget har däremot levt kvar på ett annat sätt. Det var den franska stridsvagnen (en tidigare modell än den som står i Strängnäs) som inspirerade Louis Cartier att formge en fyrkantig klocka som kallades Cartier Tank och som påminner om en liten fransk stridsvagn från andra världskrigets slagfält.

Cartieruret Tank.

Vi har sparat det märkligaste till sist. Längst in i den stora utställningshallen står en jättelik kanon som kallades Artillerikanonvagn 151 och som kanske var tänkt att kunna användas för att skjuta iväg svenska taktiska kärnvapenspetsar. Stefan Karlssons berättar om ryktet men varken han eller forskarna har kunnat bekräfta sanningshalten. Sant är åtminstone att Sverige under det kalla kriget funderade på att skaffa sig taktiska kärnvapen och sant är också att det på andra håll i världen (USA och Sovjet) fanns ammunition som skulle passa för kanonen med en kaliber på 15,5 cm.

Sveriges största bandkanon, som användes fram till 2003, hade fem mans besättning och Stefan Karlsson som kan svara på de flesta frågorna tvekar inte när vi undrar hur långt det skulle gå att skjuta med jättekanonen.

– Till Eskilstuna.

Dit är det 25 kilometer. ✦