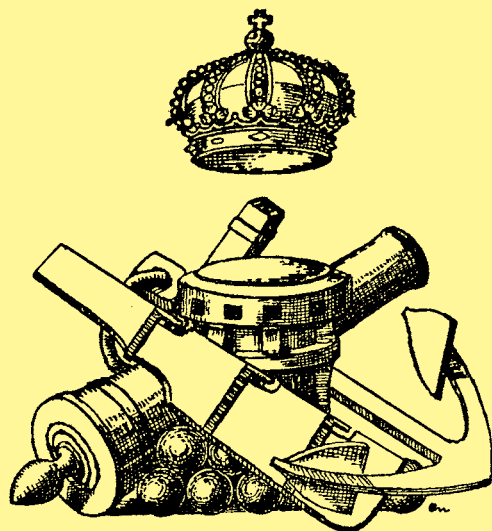


TIDSKRIFT I
SJÖVÄSENDET



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

KUNGL. ÖRLOGSMANNA
SÄLLSKAPET

N:r 10 1953

Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet nr 7—8/53.

Ordinarie sammanträde den 4 november 1953.

1. Meddelade ordföranden att sedan nästföregående sammanträde hade hedersledamoten, f d statsministern och landshövdingen Hj. Hammarskjöld avgått med döden samt lyste frid över hans minne.

2. Valdes till arbetande ledamöter av Sällskapet:
Marindirektör T. A. Ödman, Kommendörkapten K. H. A. Engström, 1. marinläkare F. I. J. Naeslund, Kommendörkapten C. E. W. E. Lindmark, Major J. E. B. Björnsson, Major B. G. A. Larsson, Kommendörkapten S. Y. G. Ljungberg, Major K. S. E. Engdahl, Kommendörkapten (int.) P. E. Hall, Marindirektör B. Wallin, Marindirektör H. G:son Hafström och Marindirektör B. Fagerström.

3. Valdes till korresponderande ledamot av Sällskapet kommendörkapten A. K. G. S. Bolling.

4. Valdes till föredragande för 1954 i vetenskapsgrenen sjökrigskonst och sjökrigshistoria ledamoten Edenberg med ledamoten N. E. Ödman som suppleant.

5. Valdes till föredragande för 1954 i vetenskapsgrenen skeppsbyggeri och maskinväsende ledamoten Wallin med ledamoten Kemmer som suppleant.

6. Föredrog ledamoten Stenkula inträdesanförande.

7. Av ledamoten N. E. Ödman inlämnat inträdesanförande föredrogs av sekreteraren.

Högtidssammanträde den 16 november 1953,

1. Valdes till ordförande för arbetsåret 1953—54 hedersledamoten Samuelson.

2. Föredrog ledamoten H. G:son Hafström inträdesanförande jämlikt stadgarna § 31 behandlande »Örlogsfartyget som stridsenhet».

3. Föredrogs minnesteckningar över avlidna ledamöterna Tiselius, Heckscher och de Broen, hedersledamöterna Vougt och Wachtmeister, ledamoten Liepe, Förste hedersledamoten Prins Oscar Bernadotte samt hedersledamoten Hammar-skjöld.

Minnesteckningen över hedersledamoten Vougt föredrogs av hedersledamoten Widell, övriga minnesteckningar föredrogs av sekreteraren.

(Minnesteckningen över avlidne ledamoten Hessle kommer att föredragas vid nästkommande högtidssammanträde.)

4. Föredrog sekreteraren berättelse över Kungl. Örlogsmannasällskapets verksamhet under arbetsåret 1952—53.

5. Föredrog ledamoten Rudling utdrag ur sin årsberättelse i sjökrigskonst och sjökrigshistoria berörande »De större tyska örlogsfartygens utnyttjande under 2. världskriget».

6. I samband med nedläggandet av sitt ämbete höll ordföranden, hedersledamoten Samuelson, ett anförande, som behandlade »Örlogsbasen i Blekinge, en återblick och några synpunkter».

Berättelse över Kungl. Örlogsmannasällskapets verksamhet under arbetsåret 1952-1953.

1. Sällskapet har varit *samlat* till ett högtidssammanträde och sju ordinarie sammanträden.

2. Sällskapets *ämbetsmän* ha varit:

Ordförande, hedersledamoten Samuelson,
Vice ordförande, ledamoten Stefenson,
Sekreterare, ledamoten Hermelin (intill den 1/10 1953),
därefter ledamoten Lundblad.

3. I *Beredningsutskottet* ha utom vice ordföranden och sekreteraren ingått till och med april 1953 ledamöterna Molander, Nyman och Th. Lindgren med ledamöterna Puke, Eng och Ullman som suppleanter samt därefter desamma ordinarie ledamöter med ledamöterna Nordling, Segrell och Eng som suppleanter.

4. *Inträdesanförande* jämlikt stadgarna § 31 har avgivits av ledamöterna Stade, Uggla, Lundblad, Norinder, N. E. Ödman, Gråberg, Hultin och Stenkula.

5. *Årsberättelser* ha avgivits i följande vetenskapsgrenar:

Artilleri och handvapen av ledamoten Lange,
Skeppsbyggeri och maskinväsende av ledamoten Ullman och av ledamoten G. Liljekvist,
Torpedväsende av ledamoten Norlander,
Förbindelseväsende av ledamoten Brigge,
Navigation och sjöfart av ledamoten Bong samt
Sjökrigskonst och sjökrigshistoria av ledamoten Rudling.

Då årsberättelserna varit av mera allmänt intresse, har vid deras framförande tillträde lämnats även för officerare och fäderlikar utanför Sällskapets krets.

6. *Sällskapets tidskrift* har utkommit med sedvanligt antal häften.

7. Till Finska marinofficersföreningen i Helsingfors har med anledning av föreningens 30-årsjubileum den 24 oktober som *gåva* överlämnats Sällskapets emblem skuret i trä och med silverplåt.

8. Inom Sällskapet ha följande *förändringar* ägt rum.

Med döden avgått:

Förste Hedersledamoten Prins Oscar Bernadotte,
Hedersledamöterna Hammarskjöld, Vougt och Wachtmeister,
Arbetande ledamöterna de Broen, Tiseliuss och Liepe samt
Korresponderande ledamöterna Heckscher och Hessle.

Utträtt ur Sällskapet:

Förste marinläkaren Ekman.

Uppflyttats till hedersledamöter:

Arbetande ledamöterna Wetterblad, E. V. P. G:son af Klint och Kolmodin.

Tillkommit:

Hedersledamot:

Generalläkare C. E. L. Groth.

Arbetande ledamöter,

Marindirektör T. A. Ödman,
Kommandörkapten K. H. A. Engström,
1. marinläkare F. I. J. Naeslund,
Kommandörkapten C. E. W. E. Lindmark,
Major J. E. B. Björnsson,
Major B. G. A. Larsson,
Kommandörkapten S. Y. G. Ljungberg,
Major K. S. E. Engdahl,
Kommandörkapten (int.) P. E. Hall,
Marindirektör B. Wallin,
Marindirektör H. G:son Hafström,
Marindirektör B. Fagerström.

Korresponderande ledamöter:

Direktör R. A. Lindén,
Kommandörkapten A. K. G. S. Bolling.

9. För närvarande *utgöres* Sällskapet av:

Svenska Förste Hedersledamöter	2
Utländsk Förste Hedersledamot	1
Svenska Hedersledamöter	56
Utländsk Hedersledamot	1
Arbetande ledamöter	150
Svenska Korresponderande ledamöter	35
Utländsk Korresponderande ledamot	1

10. Den senast invalde ledamoten intager i Sällskapets fortlöpande medlemsmatrikel ordningsnummer 760 räknat från viceamiralen Falkengren med ordningsnummer 1 den 15 november 1771.

Karlskrona den 16 november 1953.

O. LUNDBLAD.

Sekreterare.

Årsbesättelse i skeppsbyggeri 1953

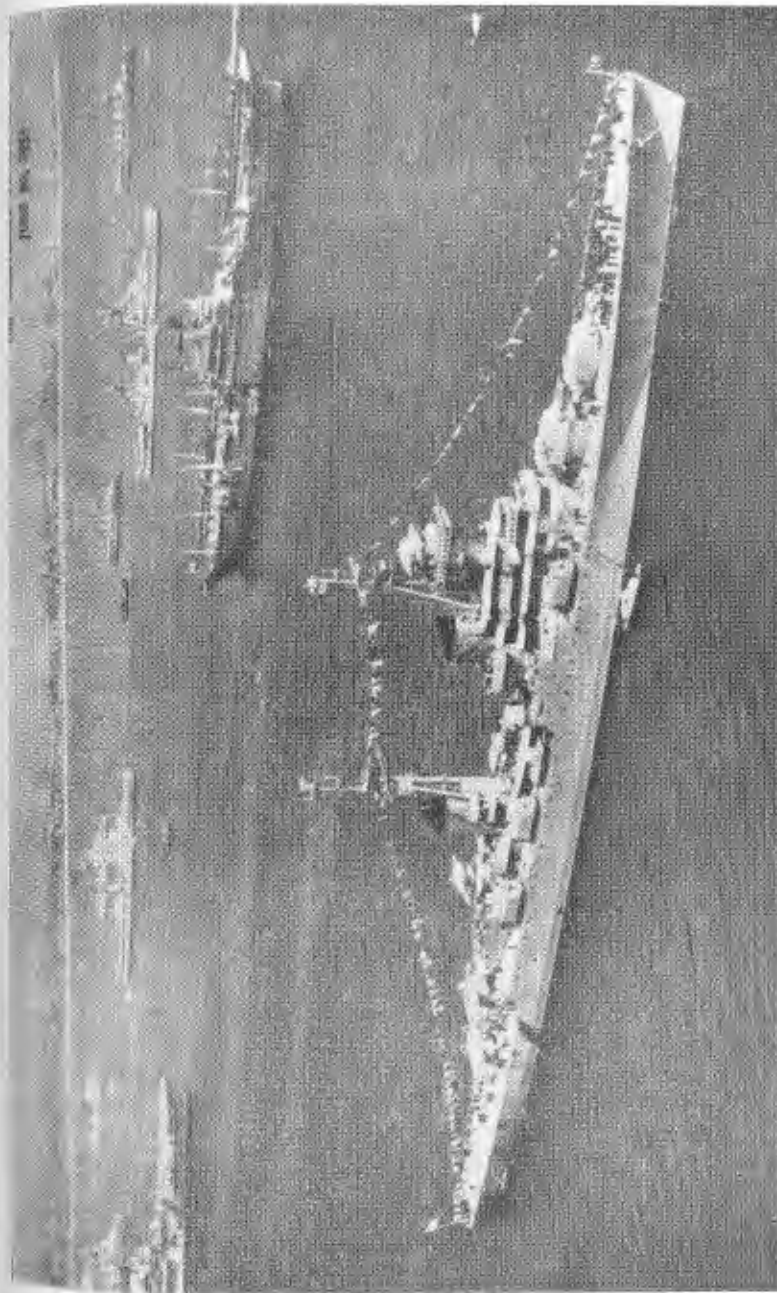
Aktuella krigsfartyg 1953. — Övervattensfartyg.

Av Ledamoten G. LILJEKVIST.

Åren närmast efter sista världskriget bekantgjordes stora nyheter ifråga om vapen och deras hjälpmedel. Många av dessa nödvändiggjorde omedelbara förändringar på våra egna fartyg, liksom de tidigare under krigets senare skede hade påverkat de stridande nationernas krigsfartyg. Andra nytillkomna vapen skulle medfört alltför komplicerade förändringar på fartygen för att i första hand ifrågakomma. Sådana vapen som atombomben satte dock fantasien i ovanligt livlig verksamhet, och en mängd radikala fartygsprojekt framskyntade i den populära pressen. De kunde lätt avfärdas vid närmare granskning såsom utförbara under rådande tekniska förutsättningar.

Utvecklingen har gått framåt även efter världskriget, men ännu kan man ej vid studium av vad som är känt om världens flottor se några mera revolutionerande nyskapelser bland övervattensfartygen. Detta kan till stor del tillskrivas det förhållandet, att de nyskapande idéerna ej taga sig uttryck i konkreta fartyg, förrän en följd av år förflutit. Utan ett krigs forcerande takt tager t. ex. konstruktion och byggande av en ny jagare en tid av 7 à 8 år i anspråk. En viss försiktighet präglar också de stora nationerna, då det gäller att bygga mera revolutionerande nyskapelser på fartygsområdet. Nya vapen är alltså under utveckling och varje större nybyggnad betingar en avsevärd penninginvestering. De stora nationerna ha vidare en flotta av fartyg från senaste världskriget, som ligger konserverad och väl bevarad för användning, om det skulle bli nödvändigt. Dessa fartyg äro givetvis långt ifrån moderna, men de kunna snabbt sättas i stånd och fylla en uppgift tillsammans med nybyggda fartyg.

Som bakgrund till den senaste utvecklingen på skeppsbyggnadsområdet inom krigsfartygstekniken skall utvecklingen av vapnen och deras hjälpmedel i korthet beröras, då denna är i hög grad bestämmande för fartygens utformning.



Ryska kryssaren »Sverdlov» om nära 14.800 tons standard. Bestyckningen utgöres av 12—15 cm kanoner i trippeltorn med sekundärt artilleri, bestående av 12 st. allmålspjäser i dubbeltorn.

Artilleriet utvecklas ifråga om eldhastighet och snabbriktning och kräver nu en hög grad av automatik. Detta medför behov av större utrymmen och ökad vikt både direkt och indirekt genom förstörade motoreffekter och därmed större generatoranläggningar än tidigare. Ett strömavbrott till en modern artilleripjäs sätter denna praktiskt taget helt ur funktion, varför krav på strömtillförsel från två helt skilda energikällor är önskvärd. Detta medför ytterligare viktsökningar och krav på deplacement. Eldledningsanläggningar för modernt artilleri fordra stora utrymmen för räkneinstrument och många uppställningsplatser för riktanläggningar. För målbelysning under mörker har tillkommit från särskilda sikten fjärrstyrda helautomatiska lavettage för utskjutning av lysraketer. Förutom en fri och ur alla synpunkter lämplig uppställningsplats för ett sådant fordras utrymme för de skrymmande raketerna i omedelbar anslutning till lavettaget.

Torpedernas utveckling har skett på ett sätt, som ej nämnvärt berör fartygskonstruktionen. Utskjutningsanordningarna ha ej genomgått några större förändringar.

Sjunkbombvapnet har utvecklats i hög grad genom det senaste världskriget och kräver nu uppställningsplatser ombord, som äro att jämföra med artilleriets. Vridbara aggregat med eleverbara utskjutningsrör för olika slags bomber eller raketer fjärrmanövreras från speciella eldledningsinstrument.

Varje modernt krigsfartyg utrustas numera med en mångfald radaranläggningar för utspaning av allt, som rör sig i luften och på havet, och för direkt inriktning av olika vapen mot mål, oberoende av mörker eller dimma. Hela denna teknik och de ökade krav på snabbhet, som tidsutvecklingen medfört, ha nödvändiggjort uppbyggande av en omfattande stridsledningsorganisation på varje större fartyg, som kräver stora utrymmen ombord. Radar och stridsledning kräver dessutom stor personal, och i nuvarande läge torde dessa hjälpmedel ha ett mycket stort inflytande på storlek och utformning av moderna krigsfartyg.

Verkningarna av artilleriträffar, bombexplosioner, minor och torpeder ha genom tillkomsten av modernare sprängämnen m m utan storleksökning i flera fall mångdubblats. Kraven på ett krigsfartygs motståndskraft ökas härigenom och medför nödvändigheten av en alltmer konsekvent indelning i vattentäta rum, ett utökat krav på effektiv vattentätning och en omsorgsfull uppdelning av viktiga anläggningar i av varandra oberoende enheter.

Om man studerar vad som är känt om utvecklingen av världens krigsflottor under de sista åren, skall man finna, att det huvudsakligen är USA och Ryssland, som ha resurser att bygga krigsfartyg efter helt moderna principer. Förutom möjligheterna att offra stora medel på fartygsbyggen har man i USA genom forskning och försök på alla områden inom krigsvetenskapen en klarare målsättning för krigsfartygens offensiva egenskaper och motståndsförmåga.

Det är känt, att atommaskinerier för fartygsdrift äro under byggnad i USA. De äro närmast avsedda för ubåtsdrift, men uppgifter ha varit synliga, att man även för hangarfartyg planerar framdrift medelst atomenergi. Inom robotvapentechniken har man haft framgångar i USA och där torde detta vapen vara ämnat att i visst avseende ersätta grövre fartygsartilleri. Atombomben har utvecklats alltmer både ifråga om skräckinjagande verkan och användningsområden. Så har man efter en omfattande försöksverksamhet i USA ernått möjlighet att använda atombomben som ett taktiskt vapen. Slutligen ha amerikanarna vidareutvecklat radartekniken och bl a framställt synnerligen känsliga anläggningar för ubåtsjakt.

I vilken utsträckning Ryssland på något område inom krigsfartygstekniken kommit längre eller lika långt som USA är omöjligt att avgöra med ledning av förefintliga uppgifter.

I Storbritannien ha krigsfartygsbyggen kunnat särskiljas i två grupper, dels färdigställande av sådana större fartyg såsom hangarfartyg, kryssare och större jagare, som planerats och påbörjats redan under kriget, dels byggande av mindre fartyg med kort byggnadstid, som konstruerats efter krigsslutet såsom fregatter, minsvepare, patrullfartyg m m.

Franska flottans huvudsakliga nyförvärv utgöras av snabba ubåtsjagare och oceangående eskortjagare med effektiv ubåtsjaktutrustning och modernt luftvärn. Den för sitt moderna artilleri omtalade luftvärnskryssaren »de Grasse», påbörjad redan 1938, är ännu ej färdigställd, vilket förutom av finansiella skäl är beroende på svårigheterna att få fram tidsenlig artilleristisk utrustning.

De små nationernas nybyggnadsverksamhet har inskränkt sig till lätta fartyg — jagare, minsvepare och torpedbåtar. Modernisering och ombyggnad av äldre fartyg ha för samtliga nationer utgjort en väsentlig del i strävandena att bibehålla en stridsduglig flotta.

En fortsatt genomgång av viktigare pågående fartygsbyg-

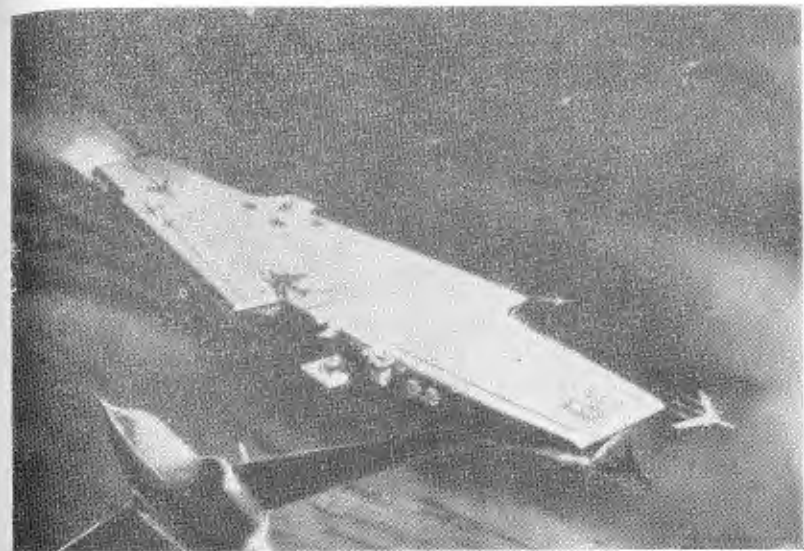


Brittiska hangarfartyget »Eagle» om 36.800 tons standard. Deplacement fullt rustat = 46.000 tons. Längd ö. a. = 245 m. Största bredden är c:a 34 m. Maskinanläggningen utgöres av fyra ångturbinanläggningar om sammanlagt c:a 160.000 hk och högsta fart är 31,5 knop. Bestyckningen utgöres av 16—11,5 cm kanoner i 8 dubbeltorn och 57—40 mm akan. (Engineer.)

gen inom olika mariner är avsedd att giva en bild av tendenserna inom krigsfartygstekniken av i dag.

Slagskeppens existensberättigande har varit föremål för diskussion i olika sammanhang efter det senaste världskriget. Till något avgörande svar i denna fråga har man ej nått. Ett faktum är dock, att några nya slagskepp så vitt känt ej stapelsatts i världen efter sista världskriget. De väldiga kostnader, som ett slagskeppsbygge för med sig, ha säkert varit avgörande, då det gällt att avväga sammansättningen av en modern flotta. Ett fåtal slagskepp äro rustade och i tjänst och en del äro konserverade för eventuell hastig klargöring. Ej ens slagskepp, som varit under byggnad sedan kriget och som äro fullbordade till 70 å 80 %, har man velat färdigställa för rustning. Vissa av dessa byggen i USA ha projekterats om för bärande av robotvapen som huvudbestyckning, men arbetet har tydligen ännu ej fullföljts.

De större nationernas tveksamhet inför stora fartygsbyggen gäller ej ifråga om hangarfartyg. Man har såväl i Storbritannien som i USA byggt större enheter av denna fartygstyp än någonsin tidigare. Det brittiska hangarfartyget »Eagle» färdigställdes förra året efter en tioårig byggnadstid. Det har omskrivits såsom något mycket modernt i alla avseenden. På dess flygdäck skola moderna rea-plan kunna



Fantasibild av amerikanska hangarfartyget »Forrestal». Standarddepl. = 59.900 tons. Depl. fullt rustat = 75.000 tons. Längd ö. a. = 317 m. Bredd i VL = 39 m. Största bredd = 77 m. Fyra ångturbinanläggningar giva fartyget en högsta fart av 33 knop. Flygplan kan uppföras till däck av fyra hissar. Från de fyra startkatapulterna kunna 32 flygplan starta inom en tid av fyra minuter. (Interavia.)

na starta och landa under såväl dager som mörker. Hanteringen av flygplan skall kunna ske snabbt, och fartyget är därför utrustat med snabba hissar och övriga transportanordningar samt de kraftigaste startkatapulter, som någonsin förekommit i brittiska flottan.

Hangarfartyget »Eagle», som har ett standarddeplacement på 36.800 ton, är det största fartyg av denna typ, som byggts i Storbritannien. Fartyget skall enligt uppgift vara väl skyddat av pansar i däck och sidor samt omkring ammunitionsdurkar. Svetsning har använts i mycket större utsträckning än vid tidigare brittiska fartygsbyggen. Mycket stora ansträngningar ha nedlagts på att göra fartyget möjligast svår-sänkt. Det har försetts med en effektiv vattentät indelning och en omfattande skyddstjänstorganisation. Beboeligheten ombord synes också ha förbättrats i hög grad jämfört med förkrigsförhållandena. I likhet med amerikansk standard

ha stora matsalar med stålrörsmöbler anordnats och i anslutning till dessa modernt utrustade kök. Isolering och luftkonditionering ha avpassats för såväl tropiska som arktiska förhållanden.

Den amerikanska hangarkryssaren »James V. Forrestal» närmar sig sin fullbordan som världens största krigsfartyg med ett standarddeplacement av nära 60.000 tons. Fartyget har utrustning för bärande av större flygplan än något annat, men dess mest anmärkningsvärda egenskap torde vara möjligheten att sänka manöverbryggan under flygplandäckets nivå vid operationer. Man synes i USA ha planer på att bygga ett stort antal fartyg av denna typ, och uppgifter ha också varit synliga, att något av dem skulle förse med atommaskineri. Vilken vikt amerikanska amiralitetet lägger vid fartyg av denna typ kan man förstå, då varje fartyg uppgives betinga ett pris av nära 230.000.000 dollar.

Arbetet på de brittiska kryssarna av »Tiger»-klassen, som påbörjades 1941—42, nedlades efter krigsslutet. Så sent som 1952 fattades beslut om ett fortsatt uppskjutande av deras färdigställande i avvaktan på utvecklingen av artilleri och eldledning. Den fortsatta utrustningen av fartygen skulle vara beroende av pågående forskningsverksamhet. Det ursprungligen fastställda standarddeplacementet beräknas skola stiga från 8.000 till 9.500 tons.

Den amerikanska kryssaren »Northhampton», påbörjad under sista världskriget men endast fullbordad till något över 50 %, då färdigställandet uppsköts efter fredsslutet, har fullbordats såsom taktiskt ledarfartyg i stället för, som ursprungligen var avsett, tung kryssare av modifierad »Oregon-City»-klass. Fartyget är försett med omfattande förbindelseutrustning, väl skyddat av pansar men svagt bestyckat med endast fyra 5" allmålskanoner i enkeltorn och åtta 3" luftvärnskanoner. »Northhampton» tillhör en ny kategori av fartyg, specialiserade som ledarfartyg utan att ingå som stridande enheter i en flotta.

Den ursprungligen som tung kryssare om 27.500 tons standard konstruerade »Hawaii», sjösatt 1945 men aldrig färdigställd, skall omkonstrueras som »large tactical command ship» och förse med omfattande radar- och förbindelseutrustning men utan grövre artilleribestyckning än 5"-kanoner.

De båda amerikanska tunga kryssarna »Boston» och »Cannberra» av »Baltimore»-klassen, som varit upplagda sedan 1946, äro avsedda att ombyggas till robot-fartyg.

De egentliga jagarna ha på senare år genomgått en ut-

veckling mot allt större enheter. Ledarfartyg inom denna fartygsklass kunna närmast jämföras med fartyg, som tidigare klassificerades som lätta kryssare. Kraven på effektivt luftvärn, modern ubåtsjaktutrustning och en omfattande stridsledningsorganisation äro de faktorer, som i första hand ha varit orsaken till storleksökningen.

Den amerikanska jagaren »Norfolk», ursprungligen klassificerad som kryssare, är projekterad under kriget men enligt uppgift ändrad efter erfarenheter bl a vunna vid atombombförsöken vid Bikini. Fartyget, som är specialutrustat för ubåtsjakt och konstruerat för operationer även i mycket svårt väder, har ett standarddeplacement av 5.500 tons.

USA-jagaren »Mitscher» liksom tre systerfartyg om 3.675 tons standard har en maskinanläggning, som uppgivits vara mera avancerad än något tidigare byggt krigsfartyg. Man torde kunna räkna med att viktsbesparingar gjorts bl a genom lämpligt materialval och ökat ångtryck.

Den första helt efter kriget konstruerade amerikanska jagaren »Timmerman» har nu färdigställts. Detta fartyg har rubricerats som ett försöksfartyg med långt gående viktsreduktioner, speciellt för maskinanläggningen. Vikten av denna har uppgivits vara avsevärt lägre än för något annat motsvarande fartyg i amerikanska flottan. Man har anledning förmoda, att viktsvinsterna ej enbart erhållits genom högre ångtryck och temperatur utan att man gått fram även på andra vägar, som det finns tillfälle att spekulera över.

De senaste amerikanska jagarförslagen ha uppgivits få ännu större deplacement än ovan nämnda och dessutom planeras i USA antiubåtsfartyg med c:a 1.500 tons deplacement i nära överensstämmelse med brittiska fregatter.

I Storbritannien ha de under kriget påbörjade »Daring»-jagarna i stor utsträckning färdigställts. Maskinanläggningen på dessa fartyg har uppgivits vara mera extrem än föregående konstruktioner med bl a högre ångtryck och överhettningstemperatur än tidigare. På dessa jagare ha engelsmännen övergått från likström av traditionell spänning på »Daring» till 440 V 60 per växelström på de senare jagarna i klassen. Den stora ökningen av teknisk utrustning på dessa fartyg har medfört en exceptionellt stor besättningsstyrka. Som ledarfartyg ha jagarna uppgivits skola ha en besättning av 308 man, varav 22 officerare. Som jämförelse kan nämnas »Hallands» 276 man, varav 20 officerare. »Daring»-klassens jagare visa en tendens att på samma fartyg koncentrera olika slags vapen i betydligt större utsträckning än vad



Brittiska jagaren »Diamond» tillhörande »Daring»-klassen. Depl. — 2.610 tons std och 3.700 tons fullt rustad. Turbinmaskineri om c:a 55.000 hk ger en högsta fart av 35 knop. Bestyckning: 6—11,5 cm kan i dubbeltorn, 6—40 mm akan, 10—53 cm torpedtuber, 1-squid-lavettage. (Engineer).

som tidigare varit vanligt i England. Ledande män inom engelska marinen betrakta »Daring»-jagarna som en ytterlighet för denna fartygsklass. Tendensen för jagare ser ut att gå mot en differentiering i två typer, där den större växer upp till lätt kryssare och den mindre utvecklas till fregatt med huvudvikten lagd på ubåtsjakt. Vissa fregatter äro specialbyggda för flygbekämpning eller för jakteldledning.

I Frankrike pågår nybyggnad av såväl en serie snabba som ett antal långsammare eskortjagare. De förra om 2.700 tons standarddeplacement och en fart av c:a 32 knop ha en vapenrustning, som gör dem lika användbara för rena jagaruppgifter som för ubåtsjakt. De senare med ett standarddeplacement om 1.250 tons och en fart av 26 knop äro konstruerade för en mycket stor aktionsradie. Uppgiften att de skulle vara dieselmotordrivna, som angivits i »Brassey's Annual» 1952, förefaller därför möjlig.

De svenska jagarna »Halland» och »Småland» torde säkert kunna mäta sig med utländska av samma storleksklass. På dem har man tillämpat skyddsprinciper, som framkommit under senaste kriget, och deras vapen torde bliva bland de mest moderna och effektiva. Huvudmaskineriet har konstruerats med mycket låg enhetsvikt, erhållen bl a genom ökning av ångtrycket och överhettningstemperaturen. Övergång till växelström och modern lätt kabel för elektriska ledningar

har även bidragit till möjligheterna att öka den procentuella andelen av vapen med hjälpmedel.

Karakteristiskt för samtliga mariner är den vikt man lägger vid erhållande av effektivast möjliga ubåtsjaktfartyg. Förutom att alla moderna jagare förses med utrustning för upptäckt av ubåtar och vapen för deras bekämpande, har man även försökt skaffa sig fartyg, vilkas huvuduppgift är ubåtsbekämpning. I regel har detta skett genom ombyggnad av äldre jagare så att del av huvudartilleriet och torpedvapnet avlägsnats och ersatts med speciella bombkastare mot ubåtar. Den engelska »Relentless» är en typisk representant för de fregatter, som ombyggts från jagare. Vid ombyggnaden har man avlägsnat all utrustning, så att endast skrov och maskineri lämnats i ursprungligt skick. Därefter har fartyget uppbyggt efter helt nya principer. Backdäcket har förlängts akteröver, och mitt för bryggkomplexet har ännu ett däck byggts ut till fartygssidan. På detta sätt har erhållits ett kraftigt fartyg med släta ytor och endast mindre överbyggnader i traditionellt utförande. Lättmetall har dock måst tillgripas för att minska toppvikterna. Ubåtsjaktvapnen äro av modernaste konstruktion med väl utvecklade eldledningsanordningar.

Brittiska marinen har även tillförts ubåtsjagande fregatter genom mindre ingripande ombyggnader av äldre jagare.

Minsvepare av huvudsakligen omagnetiskt material ha byggts till stort antal för såväl kustminsvepning som för svepning inomskärs. De omagnetiska egenskaperna har man huvudsakligen sökt erhålla antingen genom att bygga skroven av trä på en skelettkonstruktion av lättmetall såsom i Storbritannien eller av enbart trä såsom i USA. För att den senare konstruktionen skall bliva tillräckligt lätt har man måst utnyttja av trälameller limmade konstruktionselement, som det behövs omfattande försöksverksamhet för att utexperimentera. Framdrivningsmaskineriet för dessa minsvepare har också medfört problem, då det gällt att få så små magnetiska massor som möjligt. Man har fått välja dieselmotorer av lätt utförande med en hel del konstruktionsmoment av lättmetall eller annat omagnetiskt material. För utrustningsdetaljer ha även moderna plastprodukter använts.

Motortorpedbåtarna ha med den svenska T 101 tillförts en ny båttyp med rundbottensskrov för höga farter. Denna båt har konstruerats för att få en snabb sjövärdig bärare av torpeder, som kunde samoperera med kryssare och jagare.

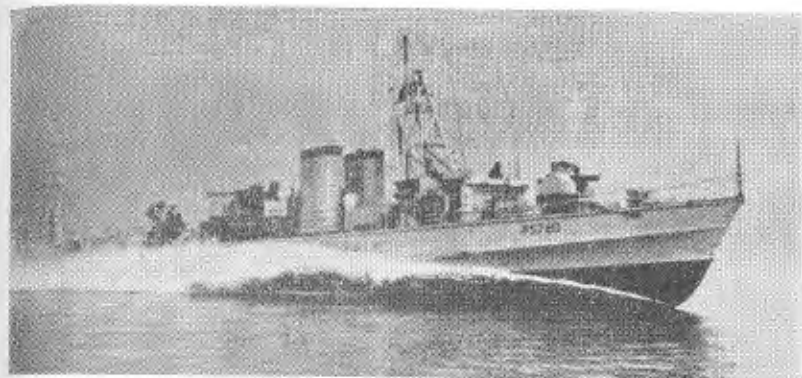
I Storbritannien ha jämförande prov ägt rum mellan en



Brittiska fregatten »Venus», f d jagare, byggd 1943. Depl. = 1.710 tons std. Turbinmaskineri om 40.000 hk. Fart = 34 knop. Bestyckning: 2—10 cm kan. i dubbeltorn, 2—40 mm akan, 2 fasta 53 cm torpedtuber, 2-squidlavettage. (Engineer.)

V-bottnad och en rundbottnad torpedbåt, »Bold Pioneer» och »Bold Pathfinder». På båda båtarna kan bestyckningen utbytas så att de kunna tjänstgöra antingen som torpedbåtar eller kanonbåtar. De äro de första engelska torpedbåtarna med gasturbindrift i kombination med dieseldrift. Deras gasturbiner som konstruerats med erfarenheter från försöken med MGB 2009, utveckla 4.500 hk. Bestyckningen utgöres av 4—53 cm torpedtuber och 1—10 cm kanon.

Studiet av vad som är känt om världens modernaste krigsfartyg giver på det skeppsbyggnadstekniska området ganska ringa utbyte. Medan ett nytt vapen ofta kan giva intryck av en markerad effektivitetsökning hos ett krigsfartyg, äro de rent skeppsbyggnadstekniska framstegen av sådan natur, att deras värden framkomma först efter en noggrann analys av stridsvärdet. Givetvis kan även ett helt nytt slag av maskineri framstå som ett steg mot större effektivitet, men de verkligt stora framstegen på detta område äro sällsynta. Ännu synes varken gasturbinen eller atommaskineriet ha medfört någon revolutionerande förändring av framdrivningstekniken. I stället torde utvecklingen för närvarande bestå i en mängd mindre tekniska framsteg, som kanske var för sig är av ringa betydenhet, men som tillsammans giva värdefull effektivitetsökning. Endast i undantagsfall erhålles kännedom om dylika förbättringar på utländska krigsfartyg. Indirekt kan man dock sluta sig till möjliga framsteg ge-

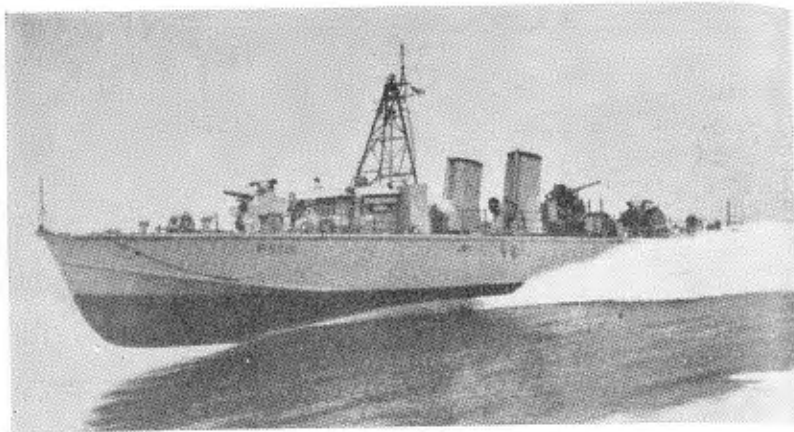


»Bold Pathfinder», brittisk torpedbåt med rundbottenskrov i kanonbåtsversion. (London Ill. News).

nom att studera de vetenskapliga landvinningar, som kunna tillämpas på skeppstekniken för att effektivisera ett krigsfartyg.

En allt överskuggande strävan för en krigsfartygskonstruktör är att minska sina konstruktioners vikt. De rent offensiva egenskaperna ökas med ökad vapenvikt i ett visst utvecklingsstadium och det blir för skeppsbyggaren en strävan att minska fartygets vikt till förmån för vapnen eller fartygens egenskaper. Alla framsteg inom hållfasthetstekniken måste därför tillvaratagas för att antingen lämna direkta material- och viktsbesparingar eller starkare konstruktioner. Ett stort framsteg utgör därför den på senare tid praktiskt utformade möjligheten att på elektrisk väg mäta spänningar i byggnadsdelar av stål eller annat materiel. Med tillgång till apparatur, som på ett enkelt sätt lämnar upplysning om de spänningar, som vid olika belastningar uppstå i ett fartygsskrov, öppnas nya möjligheter att studera de påkänningar, som ett fartygs olika delar bliva utsatta för under gång i svårt väder, vid dockningar eller under andra pårestningar. Härvid erhållna uppgifter kunna utnyttjas i viktsbesparande syfte vid nykonstruktion av krigsfartyg.

Hållfasthetsberäkningar av fartygsskrov ha grundats på antaganden, som genom nyligen utförda experiment med en jagare i Storbritannien ha kunnat i stort sett verifieras, samtidigt som nya rön ha gjorts, vilka kunna direkt tillämpas



»Bold Pioneer», brittisk torpedbåt med V-bottenskrov i kanonbåtsversion. (The Navy.)

för beräkning av ett fartygsskrovs hållfasthet. Försöken utfördes med fartyget i docka, understött på visst sätt med varierande vattenbelastning inombords och vid olika vattenstånd i dockan. Spänningarna uppmättes ända tills jagaren bröts sönder av belastningen.

I Storbritannien har dessutom helt nyligen genom The British Shipbuilding Research Association en försöksmaskin installerats, där det är möjligt att hållfasthetsprova skeppshyggnadselement i form av varierande spant- eller balkkonstruktioner.

Om man med vetenskapens hjälp lyckas göra viktsvinster i skrovet på ett krigsfartyg, tvingas man samtidigt att minska vikten av överbyggnader och bryggor i motsvarande grad för att ej viktsförskjutningar uppåt skola äventyra stabilitetskravet. På stora passagerarfartyg har detta lett till ett allt större utnyttjande av lättmetall i de övre delarna. Även vårt land har detta varit brukligt sedan långt tillbaka men erfarenheterna av detta material ha ej alltid varit så goda ur korrosionssynpunkt. Det kan därför vara en lämplig väg att genom den ökade kunskapen om hållfasthet skapa starkare och ur skyddssynpunkt bättre skrov och bibehålla stål även i överbyggnaderna. Denna väg torde också ha tillämpats, då det gällt fartyg med måttliga fartkrav.

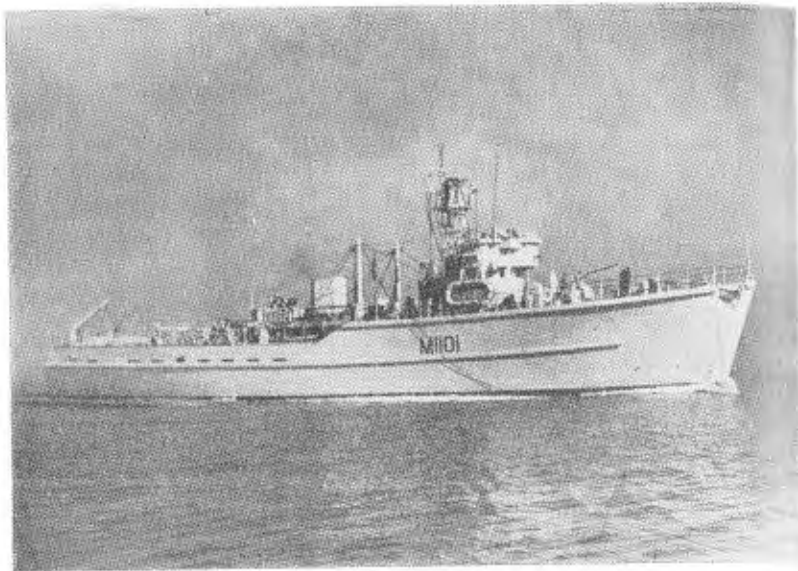
Viktsvinster ha även erhållits genom förbättrade stålkväliter, men då man i detta avseende måste vara försiktig för att ej få sprött och för svetsning olämpligt material, torde vinsterna ej vara så framträdande.

Inom maskintekniken ha fortskridande framsteg skapat fartygsmaskinerier med sakta sjunkande enhetsvikter. För ånganläggningar ha ökade ångtryck och ångtemperaturer bidragit till de senast gjorda vinsterna i detta avseende. Experiment pågå nu i flera länder på vidare utveckling av ånganläggningar och för produktion av gasturbinaggregat. Den vetenskapliga forskningen framstår i detta avseende alltmer nödvändig för möjliggörande av vidare framsteg. I Storbritannien ha de ledande turbinfabrikanterna förstått behovet av en central forskning, då de skapat en försöksstation för provning i full skala av turbinanläggningar med ända upp till 60.000 hk effekt. Anläggningen är känd under namnet »Pametrada», en förkortning av »The Parsons and Marine Engineering Turbine Research and Development Association». För engelska amiralitetets räkning ha här utförts provningar av hela jagarmaskiner med varierande växelkonstruktioner till ovärderligt värde, när det gällt att skapa en i alla avseenden lämplig maskinanläggning för en serie krigsfartyg.

Gasturbinen, som omedelbart efter senaste världskriget förutspåddes skola medföra en snabb revolution för framdrift av stora krigsfartyg, har utvecklats relativt långsamt. Hittills har den vunnit användning för drift av generatorer och försöksbåtar av torpedbåtskaraktär. I sitt nuvarande utvecklingsstadium är gasturbinen lämpad som tillsatsmaskineri vid högsta kraftutveckling antingen tillsammans med dieselmotorer som på torpedbåtar eller i kombination med ångturbinanläggningar på jagare eller större fartyg. Man har anledning förmoda, att omtalade väsentliga viktsreduktioner på t. ex. USA-jagaren »Timmerman» kunna ha förverkligats genom att den högsta femtedelen av axleffekten erhålles från gasturbiner, kopplade till ångturbinernas reduktionsväxlar.

I Frankrike har man byggt minsvepare med gasturbiner som huvudmaskineri. Gasen produceras här i »Pescara» dieselgeneratorer, ett slags frikolvscompressorer. Kännedom om huruvida detta maskineri har utfallit gynnsamt saknas.

På dieselmotorområdet har i England konstruerats den så kallade »Deltic-motorn», vars arrangering av cylindrarna i triangelform utgör ett av avsteg från traditionella utförings-



Brittisk minsvepare, tillhörande en ny typ av träminsvepare på lättmetallspant. Längden är c:a 46 m och bredden nära 9 m. Maskineriet utgöres av lätta dieselmotorer.

former. Den har tillverkats i storlekar, passande för minsvepare.

En tänkbar ansats till möjligheten att driva jagare eller andra stora snabba fartyg med dieselmotorer har framkommit med den sk »Pielstich»-motorn, där sammankopplingen av flera enheter till stora effektbelopp på samma utgående propelleraxel lösts på ett sätt, som eliminerar torsionssvängningar.

Inom modellförsökstekniken ha nya rön gjorts, som kanske ej direkt kunna anses påverka den maskineffekt, som erfordras för att driva ett fartyg med viss fart, men som dock bidragit till säkrare beräkningsgrunder, då det gäller att bestämma den effekt, som behövs. I Storbritannien ha släpförsök utförts i full skala genom framdrivning av ett äldre jagarskrov medelst reaktionsaggregat, vars effekt man noggrant kunnat beräkna. I vårt land har ett motsvarande försök utförts genom bogsering av jagaren Wrangels skrov med olika hastigheter. Av båda dessa stort upplagda företag

väntar man sig värdefulla erfarenheter, då det gäller att värdera modellförsök vid skeppsprovsningsanstalter och vinna större säkerhet vid bestämmandet av nödvändig maskineffekt för ett krigsfartyg.

Även på propellerområdet ha vetenskapliga framsteg gjorts. Nya systematiska modellförsök med större modellpropellrar än tidigare ha bidragit till säkrare beräkningsresultat. Kavitationen, som alltid vid hårt belastade krigsfartygspropellrar begränsat verkningsgraden och rent mekaniskt verkat förstörande på propellermaterialen, har man bättre lärt sig undvika. Forskningar på detta område ha gjort det möjligt att utnyttja en större del än tidigare av den tillgängliga maskineffekten för framdrift. Betydelsen härav framgår kanske bäst av uppgiften, att för en jagare med c:a 35 knops fart kan en förbättring av propellrarnas verkningsgrad med 2 % ur fartsynpunkt uppväga en viktsökning ombord av c:a 60 ton.

Det inre arrangemanget på ett planerat krigsfartyg är svåråtkomligt för studier, då några ritningar eller skisser häröver ej publiceras. Vissa slutsatser kunna dragas av exteriörbilder, men i övrigt får man ej veta mer än allmänna uppgifter, som i olika sammanhang omtalas. Så t ex vet man, att på de nyaste engelska hangarfartygen stora ansträngningar gjorts för att tillgodose besättningens trevnad. Detta har dock, av uttalanden att döma, ej fått inkväta på de väsentliga skyddsprinciperna. På mindre fartyg blir det allt svårare att tillgodose en rimlig bostadsstandard. De moderna vapnen och deras hjälpmedel erfordra stor personal och kravet på goda defensiva egenskaper hos fartyget försämrar möjligheterna att ordna det trivsamt inom det allt mindre utrymme, som står till buds för förläggning av personal.

Under senaste kriget framkomna stränga krav på utrensning av allt brännbart i mässar och förläggningstrymmen och borttagande av fönsterventiler i fartygssidorna gjorde möjligheterna att ordna trivsamma förläggningförhållanden ännu svårare. Medan man på engelska krigsfartyg tycks ha varit tvingad att något öppmjuka bestämmelserna i detta avseende, har man i USA ej velat eftersätta något av säkerheten. Man har här låtit utföra mycket omfattande undersökningar om levnadsförhållandena ombord och dessas påverkan på stridsvärdet. Utredningen har lett till vissa rekommendationer, som gå ut på att begränsa de olika fartygens uppgifter och taga bort den materiel, som därefter ej erfordras. För på detta sätt minskad personalstyrka böra

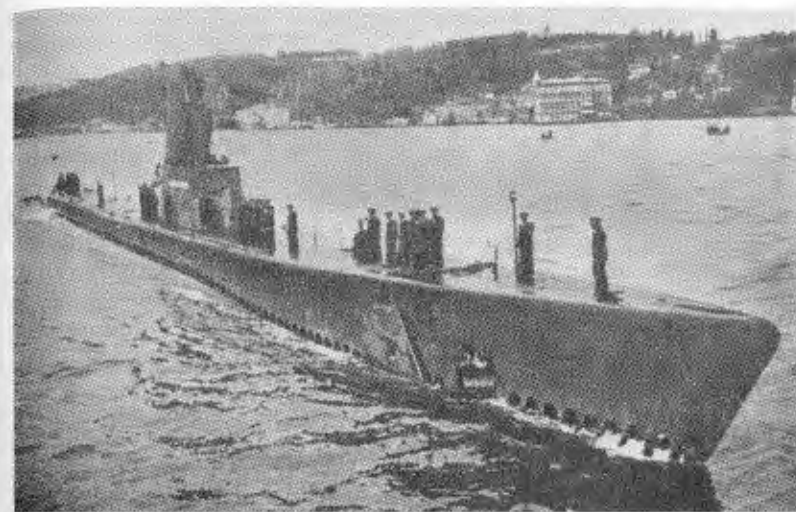
sedan bostadsförhållandena ordnas med öppen blick för att beboeligheten är en viktig faktor i ett fartygs stridsvärde.

Experiment med materiel och övningar i reducering av krigsskadors verkningar m m äro bl a ägnade att lämna upplysning till krigsfartygskonstruktörerna om en förnuftig avvägning mellan de ofta motstridiga kraven på goda skyddsegenskaper och rimlig bostadsstandard. Moderna skyddstjänstskolor med tillgång till realistiskt uppbyggda experiment- och övningslokaler ha därför i de flesta mariner uppfattats som något väsentligt för modern krigsfartygsteknik, ej blott ifråga om personalens utbildning utan även för tillgodoseende av materielens fortlöpande förbättring.

En redogörelse för aktuella krigsfartyg skulle lämpligen kunna följas av spekulationer om en framtida utveckling. Sådana förutsägelser skulle emellertid kunna tänkas röja planer av betydelse för den egna nationens försvar och måste därför här uteslutas. Helt allmänt kan framhållas, att all konstruktiv verksamhet inom krigsfartygstekniken måste ske i samverkan med vetenskapliga forskare på olika områden, i intimt samarbete med den militära taktiska sakkunskapen och med ständigt öppen blick för faktorer, som påverka andra nationers krigsfartygsbyggen.

Kollisionen Naboland - Dumlupinar.

Av R. EKSTRÖM.



Turkiska ubåten Dumlupinar. Efter London Ill. News.

Natten mellan den 3—4 april inträffade i Dardanellersundet en kollision mellan svenska handelsfartyget Naboland och turkiska ubåten Dumlupinar som under ett halvt år — och kanske mer? — skulle engagera den svenska och viss mån även den utländska opinionen på grund av en orättvis och rättskränkande behandling av en fartygsbefälhavare. Hans namn, Oscar Lorentzon, torde vid det här laget vara så bekant som det nu är möjligt. Kapten Lorentzon, som av de experter som på ett tidigt stadium satte sig in i olyckans förlopp ansågs vara oskyldig till katastrofen, häktades efter några dagar av turkarna. Den däremot som för dessa experter framstod såsom skyldig till närmare 90 turkiska sjömäns liv — den turkiske ubåtsbefälhavaren alltså — han häktades inte. Det var en utmaning mot rätt och hederlighet som ganska snart resulterade i indignerade opinionsyttringar.

Härefter följde en serie rättegångar som avslöjade åtskilliga betänkliga inslag i det turkiska rättsväsendet. U-båtsbefälhavarens försvarsadvokat kunde exempelvis inför sit-

tande domstol utan att bli utvisad, framkasta den beskyllningen att kapten Lorentzon med avsikt sänkt den turkiska utbåten och att han gjort det därför att han samarbetade med ryssarna. Det vart för mycket för de svenska myndigheterna och en skarp UD-not avgick från Stockholm, dock utan att få något direkt resultat. De olika rättegångarna fördes i en skrikig och osaklig miljö, ackompanjerade av en ojämn och partisk behandling av Lorentzon i mellantiderna. Denna behandling utövade en stark psykisk press på den förut hårt ansatte mannen och fick också som resultat att han ibland förlorade jämvikten.

Det mest tvivelaktiga inslaget vid domstolsprocessen utgjorde expertkommittéerna. De expertkommittéer som tillsattes av domstolen i Canakkale bestod med få undantag av män som tillhörde den turkiska marinen. Symtomatiskt för deras partiskhet var att de inte vågade tala om det internationella ombordläggningsreglementet utan i stället fördjupade de sig i sådana ting som fartbegränsningen i Dardanellerna och annat som var ovidkommande för själva skuldfrågan. Självklart utpekade de Lorentzon som den skyldige. Även här protesterade svenska UD och föreslog en opartisk expertkommitté. Den turkiska regeringen förklarade att den enligt författningen inte hade något inflytande på domstolarnas verksamhet. Därmed omintetgjordes det svenska UD-förslaget.

Brittiska experten: ubåten bär skulden.

Den enda i den turkiska expertkommittén som vågade den sakliga slutsatsen av undersökningen av olyckan var engelsmannen Rees. Han gjorde det i en reservation som här refereras. Rees framhöll att den lokala regeln om tio knops maximifart i Dardanellerna varfögen ej följs. Om skuldfördelningen sade han, att ubåten Dumlupinar kapten gjort en rad egendomliga manövrer och att det i främsta rummet är Dumlupinar som bär skulden till kollisionen. Dumlupinar hade före kollisionen en fart av 9 à 10 knop eller något högre, eftersom den befann sig utanför den starkaste strömfåran. Dumlupinar upptäckte Naboland när ubåten närmade sig Nara fyr men har inte angett bäring eller distans. Det mötande fartyget syntes emellertid tydligt på en punkt nordost om Nara och det befann sig då styrbord om Dumlupinar. Reglements enligt skulle i detta läge Dumlupinar ha väjtt. Eftersom Dumlupinar ännu befann sig syd om fyren och i relativt lugnt vatten, skulle ubåten omedel-

bart ha reducerat sin fart och gradvis väjtt mot fyren för att ge det andra fartyget fri passage. Dumlupinar bibehöll emellertid kurs och fart. Men omedelbart innan ubåten passerade Nara svängde den 15 grader åt styrbord och närmade sig därigenom gradvis huvudströmmen. Ubåten svängde åt höger och mötte strömmen med fören, vilket får anses vara en riktig manöver. Tio à femton sekunder senare gavs order att lägga rodret dikt babord, och babords maskin stoppades. Ubåten gjorde därefter full fart back. Ordern att lägga rodret dikt babord var enligt min mening felaktig och stridande mot vad en skicklig befälhavare skulle ha gjort, skrev Rees. Tiden mellan ordern »dikt babord» och kollisionen visar, att Dumlupinar var så långt borta, att den kunde ha fortsatt sin styrbordskurs framåt och på detta sätt undvikit sammanstötningen.

Nabolands manöver fullt riktig.

Babordsmanövern torde samtidigt ha fört ubåten in i huvudströmmen, varigenom den dragits mot väster. Eftersom varje fartyg, som har att lämna passagen fri åt ett annat, reglements enligt bör undvika att skära det andra fartygets kurs och eftersom Dumlupinar träffades på styrbordssidan, tyder detta på att den försökte skära Nabolands kurs. Jag är inte säker på att Dumlupinar vid något tillfälle har signalerat sina kursändringar till Naboland.

Reglements enligt hade Naboland full rätt att bibehålla sin kurs och fart. Så snart faran observerades, gav Naboland en kort signal, innebärande varsel om kursförändring åt styrbord, girade styrbord och backade, vilket är en riktig manöver.

I brist på andra vittnesbörd är den enda kritik jag skulle vilja rikta mot Naboland den, att fartyget höll hög fart i dessa vatten, och att dess kurs sannolikt låg något söder om mittlinjen av kanalen, förklarade Rees.

Justitierådet Sterzel i Turkiet.

I början av juli sände den svenska regeringen som sin specielle representant justitierådet Fritz Sterzel ner till Turkiet med uppdrag att följa rättegången. När hr Sterzel återkom gav han en presskonferens i UD. Den redogörelse som justitierådet lämnade till pressen var ganska försiktig och allmänt hållen. Den enda punkt där han klart och bestämt sade ifrån gällde häktningsfrågan. Det fanns intet som helst skäl att hålla kapten Lorentzon häktad, det var hr Sterzels

bestämda åsikt. Varken flykttfara eller risk för att kapten Lorentzon skulle kunna försvåra utredningen hade kunnat åberopas sedan beskickningen lovat ställa borgen och utredningen var klar. Den enda förklaringen till att Lorentzon hölls häktad och i övrigt behandlades som brottsling var att turkarna med tanke på den egna nationalismen ville ha en syndabock.

Samfällt nordiskt befälsuttalande.

Med den orimliga, långvariga häktningen och det partiska expertutlåtandet som bakgrund samlades Nordisk fartygsbefälskongress' styrelse till ett möte i Köpenhamn den 25 och 26 augusti. De nordiska fartygsbefälsföreningarnas representanter fann den turkiska handläggningen av Nabolandsmålet helt otillfredsställande och hemställde till sina regeringar att stödja de ansträngningar som gjordes för att få kapten Lorentzon frigiven. Styrelsen refererade vidare det utkast till konvention som gjordes i Bryssel 1952 och framhöll utkastets otillräcklighet. I nämnda konventionsutkast föreslås att den straffrättsliga proceduren mot fartygsbefälhavare eller mot andra som är i fartygets tjänst i händelse av kollision eller andra olyckor endast skall kunna vidtagas av den stat, vars flagg fartyget förde vid det aktuella tillfället. Här omnämnda förslag till stadganden skulle dock inte gälla vid olyckshändelser som inträffar inom ett hamnområde eller andra inre farvatten; i sådana fall skulle de kontraherande staterna kunna förbehålla sig rätten att handlägga målet.

Nordiska fartygsbefälskongress' styrelse framhöll i en resolution att denna inskränkning gjorde huvudregeln illusorisk, och styrelsen hemställde därför till de nordiska regeringarna att omedelbart föranstalta om sådana åtgärder att en internationell appellationsdomstol i sjörättsfrågor kunde komma till stånd. Denna appellationsrätt skulle vid varje tillfälle vara berättigad att utöva domsrätt, uttalade styrelsen.

Internationell sjöfartsdomstol undersökes.

Svaret på denna hemställan lät inte vänta på sig. Den 31 augusti var ett nordiskt utrikesministermöte utlyst och genom ett raskt ingripande från den svenske utrikesministern kunde frågan där tas upp på dagordningen. Nordens utrikesministrar anslöt sig till fartygsbefälsföreningarnas krav på internationell domstol och lovade att förbereda frågan och ta upp den inför lämpligt forum.

Åklagarens slutplädering.

Strax efter dessa betydelsefulla händelser avhölls en ny rättegång nere i Canakkale den 4 september. Denna rättegång var ganska lik de övriga, de enda skillnaderna bestod däri att Nabolands rederi yrkade på ersättning för de förluster som vållats det i samband med kollisionen med ubåten och att ubåtsoffrens efterlevande genom sin advokat hävdade att båda kaptenerna var skyldiga till olyckan. I övrigt gick rättegången sin gilla gång. Åklagaren förklarade Lorentzon ensam skyldig till olyckan och yrkade på lägst två och högst fem års fängelse. Ubåtskaptenen borde däremot enligt åklagaren frikännas. Rätten ajournerade sig till den 23 september, då försvarets slutplädering skulle äga rum. Kapten Lorentzon var inte belåten med denna långa tidsfrist, men rätten beslutade enligt försvarsadvokatens önskemål. Det är alldeles givet att denna långa tid var orimlig med hänsyn till de månader som advokaten redan haft till sitt förfogande att förbereda försvaret. Men efter att sjötekniske konsulentens utredning och kommerskollegiets ställningstagande blivit bekantgjorda, syntes tidsfristen vara en fördel. Försvarsadvokaten hann nu få ner dessa handlingar, studera dem och åberopa dem i sin slutplädering.

Upprepade krav på Lorentzons frigivande avvisades.

I omedelbar anslutning till nämnda rättegång överlämnade svenska UD en ny not i vilken UD fäste den turkiska regeringens uppmärksamhet på det faktum, att kapten Lorentzon numera suttit arresterad i fem månader, och att upprepade framställningar såväl på diplomatisk väg som till domstolen i Canakkale om hans frigivande mot borgen blivit utan resultat.

I noten återgavs vidare det uttalande, som gjordes av Nordisk fartygsbefäls kongress' styrelse i Köpenhamn, vari hemställdes om att de nordiska regeringarna skulle göra allt sitt inflytande gällande för Lorentzons frigivande. I anslutning härtill upprepades och underströks i noten svenska regeringens tidigare yrkanden, att kapten Lorentzon måtte frigivas samt påpekades ännu en gång, att Dumlupinars befälhavare hela tiden varit på fri fot.

Ingen beivran av turkadvokatens förlöpning.

Den 6 september refererades i pressen sjötekniske konsulentens utredning och kommerskollegiets ställningstagande,

men innan dessa aktstycken återges kan det vara lämpligt att omnämna det turkiska svaret på den svenska noten, vilket avgavs den 17 september.

I det turkiska svaret framhölls, att det enligt turkisk rätt är den förfördelade parten som har att själv beivra mot honom riktade beskyllningar.

Beträffande frågan om kapten Lorentzons frigivande hänvisades i det turkiska svaret till att denna fråga uteslutande hörde under domstolens kompetens.

Den 6 september publicerades, som tidigare nämnts, sjötekniske konsulenten Sten Hallströms memorial följt av sjöåklagarens utlåtande och kommerskollegiets beslut. Pressen som inte förtrötades då det gällde att tala för Lorentzons sak underströk kraftigt den långa erfarenhet och det internationella anseende som kommerskollegium åtnjuter i sjörättsmål. Den objektiva tonen i kollegiets yttrande står som garant för att utredningen kommer att verka med förödande kraft i den dombildning som hittills för gemene man hade höljt Nabolandsaffären. De aktstycken som följer nedan översattes till franska och tillställdes Lorentzons försvarare.

Föranleder ej åtal eller erinran, sade kollegium.

Kommerskollegium formulerade sitt beslut på följande sätt:

»Till kollegium hade inkommit rapport jämlikt 40 § sjölagen om sjöolycka som den 4 april inträffat genom sammanstötning i Dardanellerna mellan det i fartygsregistret under nummer 8778 införda motorfartyget Naboland och den turkiska u-båten Dumlupinar ävensom protokoll avseende av befälhavaren å Naboland inför svensk konsul i Turkiet avgiven sjöförklaring och i anslutning därtill med befälhavaren och besättningsmän å Naboland hållna förhör som avses i 319 § i sjölagen.

Efter granskning av dessa handlingar hade kollegii sjötekniska konsulent, vilken vid två tillfällen besökt Turkiet för iakttagelser å platsen för olyckan, avgivit yttrande i ärendet, varefter ärendet remmitterats till sjöåklagaren hos kollegium, vilken redovisat detsamma med förmälan, att enär, såvitt handlingarna utvisade, å Nabolands sida icke förekommit någon omständighet av beskaffenhet att kunna anses innebära vållande till sammanstötningen ärendet icke föranlett åtgärd av sjöåklagaren.

Vid nu företagen prövning av saken beslöt kollegium, som funne omständigheterna vid olyckstillfället, såvitt de med ledning av utredningen kunde bedömas, icke giva anledning till antagande att befälhavare eller besättning å Naboland låtit komma sig till last fel eller försummelse som vållat olyckan, att vad i ärendet förekommit icke skulle föranleda åtal mot någon av nämnda personer eller eljest någon åtgärd från kollegii sida.»

Farvattensbeskrivning.

Här följer sjötekniska konsulentens beskrivning:

Dardanellerna, eller Canakkale bogazi, förbinder Marmarasjön med Egeiska Havet och sammandrager sig från en vidd av omkring 2 sjömil vid västra mynningen till en bredd av endast c:a 1.350 meter vid den lilla staden Chanak eller Canakkale. Vid denna förträngning kröker sundet av i nordlig riktning en sträcka av omkring 3 sjömil och vidgas något tills det åter förtränges och ändrar riktning vid Nara udde, där vattnet på smalaste stället är c:a 1.950 meter brett (omkring 10 ½ kabellängder). Sundet kröker här tämligen skarpt c:a 70 grader mot ostnordost och fortsätter sedan efter omkring 3.000 meter jämförelsevis rakt från Akbas fyr i nordostlig riktning mot Marmarasjön och har vid staden Gelibolu (Gallipoli) åter uppnått en bredd av omkring 2 sjömil.

På en sandbank strax utanför själva udden Nara på den asiatiska sidan står fyren med samma namn. På europeiska sidan står fyren Bigali (Bogali), som bl a tjänar som styrmärke (såväl för- som aktermärke) vid genomfarten av den i nordsydlig riktning gående delen av sundet. Dardanellerna genomlöpes av en ständig och tämligen kraftig ytström från Marmarasjön mot Egeiska Havet. En bottenström löper motsatt väg. Här och var förekomma emellertid nära stränderna bakejor eller s k »eddies», där även ytvattnet rinner åt motsatt håll eller i varje fall blir tämligen stillastående. Enligt uppgift från personer väl förtrogna med ifrågavarande farvatten är det ingalunda ovanligt att öster om Bigali få se även mycket stora fartyg söka sig upp mot europeiska stranden, som i motsats till den asiatiska sidan är brant och tämligen fri från sandbankar, för att dra fördel av där befintliga »eddies» och i varje fall undvika den kraftigaste motströmmen. Även vid asiatiska stranden söder

Sea Pilot», den av brittiska Amiralitetet utgivna seglingsbeskrivningen, rekommenderas emellertid att navigera utefter sundets mittlinje båda vägarna.

Trafikbestämmelser.

För befarandet av Dardanellerna gälla dels bestämmelser i enlighet med Montreux-konventionen 1936, dels de internationella bestämmelserna för undvikande av ombordläggning samt av turkiska myndigheter utfärdade ordningsföreskrifter (av lokal karaktär). Av de senare synes vid tiden för kollisionen en bestämmelse ha varit gällande för hela Dardanelersträckan om nedsatt fart, motiverad med undvikandet av skadegörelse på strand och mindre farkoster. Mellan meridianen genom fyren vid Kepas och en linje mellan fyrarna Nara och Bigali skulle farten få utgöra högst 10 knop. I den brittiska seglingsbeskrivningen återfinnes endast den allmänna bestämmelsen om reducerad fart men icke angivandet av viss maximifart för del av sträckan. I Underrättelser för sjöfarande, notis nr 2679/1939, är förhållandet detsamma. »Avis aux Navigateurs» från hamnmyndigheterna i Istanbul den 6 aug. 1939 uppgives emellertid ha innehållit den fullständiga bestämmelsen. Den däri förekommande texten har enligt uppgift från utrikesdepartementet översänts den 23 augusti 1939 av turkiska utrikesdepartementet till svenska beskickningen i Ankara, som den 25 i samma månad vidarebefordrade den till utrikesdepartementet i Stockholm.

Farvattnet torde enligt brittisk och troligen också enligt turkisk rättsuppfattning vara att anse såsom sådant trångt farvatten som avses i art. 25 i de internationella styrningsreglerna. Det är emellertid tveksamt om den åsikten skulle omfattas av svensk eller över huvud taget nordisk domstol beträffande ett mer än en sjömil brett farvatten.

Händelseförloppet.

Om händelseförloppet och därmed sammanhängande omständigheter har från Nabolands sida uppgivits följande.

Motorfartyget Naboland avgick från Istanbul för resa till Elefsis kl 18.35 den 3 april 1953. Djupgåendet var förut 11' 7" och akterut 16' 6". Lasten bestod av en mindre kvantitet stycke gods, till största delen pappersrullar. Resan fortgick utan anmärkning över Marmarasjön och in i Darda-

nellerna. På Marmarasjön hade stundtals lätt disa uppträtt, men i Dardanellerna var sikten god och fyrar hade pejplats på 7—8 sjömil avstånd.

Genom Dardanellerna togs den vanliga vägen och befälhavaren tog själv befälet på bryggan före passagen av Celibolu innan fartyget kom in i de trängre delarna av sundet. Kl 01.15 den 4 april pejldes Celibolu fyr i rättvisande 310° på 0,7 avstånd, loggen 63.8. Strax dessförinnan hade man upphört att styra fasta kurser efter kompassen och övergått till s k lotskurser, d v s rorsmannen erhöi i stället roderorder direkt av kaptenen allteftersom pejlingar av kända föremål i land och avståndsbestämningar medelst radar gav anledning till korrekationer av de styrda kurserna. Befälhavaren lotsade med andra ord själv fartyget i det för honom välkända farvattnet, varvid han i huvudsak följde förut i kortet utlagda kurslinjer. Fartyget framfördes med normal full fart för de förhandenvarande omständigheterna, 98—100 propellerslag i minuten, vilket gav en fart genom vattnet av omkring 16 knop. Maskinens maximala varvantal per minut är 110, vilket ger en betydligt högre fart. Man hade att räkna med att strömmen satte fartyget framåt med ytterligare omkring 2 knop. I själva verket har strömmen vid olycksfallet varit omkring 3 knop, sannolikt på grund av de föregående dygnens väderleksförhållanden. (Tvårspejlingarna kl 01.15 vid Celibolu och kl 02.08 vid Akbas giva en genomslupen distans av 16,65 distansminuter på 53 tidsminuter, vilket ger en medelfart över grund på denna sträcka av 18.85 knop och en loggad fart av 16.1 samt följaktligen en medström av 2.75 knop. Då loggen uppgivits ha visat för högt kan något av den loggade farten överföras till strömmens fart. Tar man vidare i betraktande den kontrollpejning som synes ha gjorts omedelbart efter kursändringen vid Akbas och registrerats på samma tid och logg, blir respektive farter ännu något högre). Man kan sålunda räkna med att Naboland gjorde en fart av omkring 19 knop över grund.

Utom befälhavaren befann sig på bryggan andre styrman Arne Johannes Karlsson, som hade vakt och assisterade befälhavaren med navigeringen, samt jungmannen Roland Pettersson, som var stationerad som utkiksman på babords bryggvinge från kl 02.00 och dessförinnan stått till rors.

Till rors befann sig från kl 02.00 lättmatrosen Oscar Harry Lennart Fransson, som timmen före varit utkiksman. Såväl före som efter passerandet av Celebolu hade grupper av turkiska örlogsfartyg mötts på kontrakurs, men alla hade mötts babord mot babord utan anmärkning.

Kollisionen.

Kl 02.08 pejldes fyren Akbas tvärs den då styrda kursen (232°) på ett avstånd av 0.5 distansmin. logg — 80.0 Avståndet erhöles medelst radar, men pejlingen var gjord direkt (optiskt) med pejlskiva. På grund av radarns egenskaper torde avståndet vara att betrakta som maximalt. Kursen ändrades kl 02.09 ungefär 20° åt styrbord för att följa farvattnets sträckning och befälhavaren gav order om att styra 250° på kompassen (gyrokompass) med avsikt att hålla denna kurs till des han hade fått Bigali fyr i rättvisande nord (360°), då fartyget skulle läggas på sydlig kurs. På samma klockslag har man synbarligen tagit en kontrollbåring efter kursändringen med fyren i 347° och på samma avstånd. (Då skeppsuret är elektriskt och minutvisaren endast flyttar sig stegvis en minut åt gången är detta fullt förklarligt, då fartyget med 19 knops fart förflyttar sig ungefär 586 ½ meter i minuten och loggavläsningen vid kursändringar i allmänhet endast införes i dagboken med hela tal. Avståndet på kurslinjen mellan de båda pejlingarna är ca 400 meter). Några minuter senare, troligen omkring 02.12 ehuru ingen synes ha avläst någon klocka, upptäcktes ungefär samtidigt av befälhavaren och utkiksmannen på ett uppskattat avstånd av omkring 1 sjömil nära vattenytan ett svagt vitt ljus omkring 40° på babords bog och strax därefter nära därunder ett grönt. Även rorsmannen observerade ljusen och andre styrmannen, som varit inne i karthyttan för kurskontroll och anteckningar i kladden, såg då han åter kom ut på bryggan det gröna ljuset. Det vita ljuset hade han dock ej iakttagit. Befälhavaren, som omedelbart observerade ljusen närmare genom kikaren, fick uppfattningen att ljusen härrörde från en motorbåt eller annat mindre fartyg, som var under styrbordsgir på väg att runda Nara fyr och därför skulle gira styrbord ännu mera och visa sitt röda ljus vilket ögonblick som helst. Så skedde emellertid ej oaktat Naboland enligt uppgift befann sig väl på sin styrbordssida i farvattnet och höll kursen förbi den plats, där egen kursändring sydvart skulle ha vidtagits, emedan ingen bäringsändring till ljusen kunde iakttagas. Ljusen närmade sig emellertid hastigt och plötsligt — 2 till 3 minuter efter ljusens siktande — upptäckte befälhavaren i kikaren silhuetten av en u-båt på nordlig kurs och med hög fart på ett uppskattat avstånd av 150—200 meter. Han slog då omedelbart stopp i maskintelegrafan och beordrade hårt styrbords roder samt slog full back. Samtidigt med roderordern hade han sannolikt avgi-

vit en kort sirenstöt. (Omvittnat bl a av vakthavande maskinisten.) Alla order blevo omedelbart utförda. Ungefär 15—20 sekunder efter det u-båtens silhuett upptäckts inträffade kollisionen med u-båten, som med hög fart under nära rät vinkel skar Nabolands kurs från babord. Nabolands maskin hade då just börja arbeta back och fartygets styrbordsgir påbörjats. Sammanstötningen skedde med Nabolands förstäv mat u-båtens styrbords bog, troligen ungefär vid förliga horisontala rodret, varvid nedre delen av Nabolands förstäv med intilligande plåtar etc. slogs över åt styrbord så att ett stort hål uppstod och Naboland blev läck i förpik och förliga lasrummet. Tiden för kollisionen uppskattades av befälhavaren till 02.15.

Åtgärder efter kollisionen.

Det andra fartyget, som sedermera uppgivits vara turkiska undervattensbåten Dumlupinar, skrapade utefter Nabolands babordssida och sjönk i höjd med förkanten på Nabolands poop, varvid dess akterskepp restes i vädret samtidigt som det kantrade, troligen åt babord, och försvann i brant vinkel. Maskinen på Naboland uppgives ha gått med full kraft back 2 minuter till dess framfarten genom vattnet upphävts, varefter den stoppades. (Tiden i manöverjournalen — där resp. manövrar antecknats med FB 02.14 och ST 02.17 — uppgives kunna vara felaktiga på en minut, enär den elektriska klockans visare förflyttar sig en hel minut i taget.) Omedelbart vid kollisionen blåstes livbåtsalarm med Nabolands luftsiren med en lång signal efterföljd av upprepade korta, och två livbåtar (styrbords livbåt och motorbåten akterut om babord) sattes ut så hastigt som möjligt. Sex man, varav en döende, upptogs ur vattnet och överlämnades till en motorbåt från land, troligen tullbåten. Nabolands strålkastare hade tänts och alla tänkbara åtgärder vidtagits för att underlätta räddning av överlevande. Allmänt radio-meddelande om kollisionen utsändes till kuststationer och fartyg. På grund av brådskan med räddningsåtgärderna blev ej kollisionsplatsens läge exakt fastställt. Naboland hade genom backmanövern och kollisionen kommit att ståva mot strömmen (i nordlig riktning) och drev med aktern före ned mot Canakkale, där fartyget ankrades kl 4.15. Nabolands föreskrivna gångljus hade varit utan anmärkning och dessutom hade viss däcksbelysning varit tänd och synlig på långt håll. Befälhavaren biträdde de turkiska myndigheterna på platsen

med att från en motorbåt söka utpeka platsen för kollisionen, men på grund av bristande instrumentutrustning reserverade sig kapten Lorentzon beträffande den angivna platsen till dess han hade kontrollerat positionen i sitt eget sjökort och med egna instrument.

Telefonbojens läge utmärktes ej.

Bland övriga kända omständigheter bemärkes, att en telefonboj från den sjunkna u-båten i oskadat skick kommit till ytan och att telefonförbindelse av en marinofficer er nåddes med de instängda överlevande. Telefonbojen uppgives ha överlämnats i oskadat skick i syster-u-båtens vård men synes sedermera ha slitit sig utan att man dessförinnan bestämt dess läge, vilket måste anses synnerligen anmärkningsvärt. Beträffande den nu utlagda vrakbojens läge — 8 kabellängder 273° från fyren Nara — (se turkiska under rättelser för sjöfarande, notiserna 139 och 184 den 11/4, respektive 13/5 1953) har kapten Lorentzon medgivit, att dess position visserligen stämmer med vad som uppgivits, men att det ej finns någon som helst säkerhet för att den utmärker u-båtens läge på sjöbotten. Enligt hans förmenande hade kollisionen inträffat närmare den europeiska sidan och den plats, där telefonbojen påträffats, hade även varit närmare den europeiska sidan.

U-båtens manöver.

Beträffande u-båtens rörelser och navigering föreligga icke lika noggranna uppgifter och någon loggbok eller annat dokument, sjökort eller dylikt, har icke bärgats. Då vidare vittnesmålen från de överlevande varit i viss mån motstridiga och även motsäggande uppgifter lämnats vid de olika förhörs-tillfällena, kan rekonstruktioner av u-båtens navigering endast göras ungefärlig och utan något större mått av säkerhet. Några exakta uppgifter om tider, pejlingar, avståndsbestämningar och loggavläsningar finnas ej och endast uppgift på den kurs, som styrdes omedelbart för kollisionen, har lämnats.

Vissa genom förhørsprotokollen erhållna uppgifter torde emellertid vara tillförlitliga och ostridiga och man kan med ledning därav finna, att Dumlupinar, efter att ha deltagit i övningar i Medelhavet, natten till den 4 april var på återväg till sin bas under befäl av vakthavande officer. Vid in-

passerandet i Dardanellerna hade på sedvanligt sätt fartygschefen varskotts och även kommit upp på bryggan för att övervaka navigeringen genom sunden. Han synes emellertid ej genast ha ingripit i navigeringen utan hade denna skötts av vakthavande officer till dess fartyget på kurs 358° närmade sig kröken vid Nara. Farten genom vattnet uppgives ha varit 12 knop. Strax innan Nara fyr var tvärs, uppgives Naboland ha siktas på styrbords bog med toppljus och det röda sidoljuset synligt, enligt u-båtschefen på omkring 1.000—1.200 yards avstånd (ca 5—6 kabellängder). Hur långt från Nara u-båten själv befann sig i detta ögonblick har ej fastställts, men enligt vittnesmål av navigeringsofficeren på u-båten hade denne uppskattat avståndet till omkring 1.000 yards och av kursen att döma synes det ej orimligt att anta, att den varit på omkring ½ sjömil avstånd från fyren, d v s i den vanliga routen och med kurs mot Bigali fyr eller något västligare. Med fartygschefens medgivande hade där beordrats styrbord 15° och enligt uppgift en kort ljudsignal avgivits. (Det framgår ej på alla ställen i protokollen med full klarhet om med 15° avsetts 15° kursändring eller 15° rorvinkel. Med hänsyn till löjtnant Kemal Unvers utsago och ordalydelsen i första delen av fartygschefens vittnesmål synes det emellertid sannolikast, att därmed enligt kutymen å örlogsfartyg avsetts rorvinkeln och att alltså en tämligen normal styrbordsgir påbörjats). Kort efter det styrbordsgiren påbörjats hade fartygschefen emellertid fått uppfattningen, att det mötande fartyget girade babord och att han därför ej skulle kunna genomföra styrbordsgiren och passera emellan grundbankarna vid Nara och det mötande fartyget. Han ingrep därför nu i den påbörjade manövern och gav order om dikt babords roder samt att stoppa babords maskin. Något senare gavs ordern »full back på båda». Ljudsignaler i enlighet med dessa manövrer uppgives även ha blivit avgivna. Till följd av den ändrade manövern kom nu Dumlupinar att gå för om Nabolands stäv och kollisionen inträffade som förut beskrivits. Några ljudsignaler hade emellertid ej uppfattats på Naboland. Skaporna på Naboland bekräfta, att fartygen sammanstött i nära rät vinkel och att u-båten därvid kommit från babord och haft hög fart.

Bristande samstämmighet.

Vid försök att samstämman de båda parternas framställning av händelseförloppet finner man som vanligt är vid

kollisionsfall, att uppgift står mot uppgift och att ej heller vardera sidans vittnesmål sinsemellan äro helt överensstämmande. Beträffande Naboland har sålunda rorsmannen trott sig minnas, att han styrt 245° eller något mera men ej de 250°, som uppgivits av befälhavaren och styrmannen. Häri-genom har man fått visst stöd för den åsikt, som från turkisk sida gjorts gällande, nämligen att Naboland varit babord om farledens mittlinje. Kollisionsplatsens läge har ej kunnat exakt fastställas, ej heller har man med absolut säkerhet kunnat fastställa, att vraket efter u-båten ligger på den plats, som utmärkts med en vraklysboj. Utgår man emellertid ifrån att bojen verkligen utmärker vrakets läge och att kollisio-nen inträffat i närheten därav, säg inom ett avstånd av ca 100 meter uppströms därifrån, och att den för den svenske befälhavaren mest ofördelaktiga kursen — 245° — varit den som styrts av u-båtens siktande, finner man, att Naboland vid passerandet av linjen Nara—Bigali kan ha varit om-kring 60 meter — ca en halv fartygslängd — babord om sundets mittlinje. Genom att hålla sin kurs har emellertid Naboland åter efter ca 3 kabellängders väg, innan Bigali var i nord och innan kollisionen inträffade, åter varit inne på sin styrbords sida av farledens mittlinje. Har kursen va-rit 247°, har fartyget följt mittlinjen utan att överskrida den och vid passerandet av fyrarna kommit in på sin styrbords-sida. Är återigen 250° den riktiga kursen, har Naboland hela tiden varit på sin styrbordssida av mittlinjen. Utgår man åter från att kollisionsplatsen ligger i rimlig närhet av vrak-bojen måste kollisionen ha inträffat väl inne på Nabolands styrbordssida av farledens mittlinje och på Dumlupinars ba-bords sida av samma linje. Huruvida Dumlupinar redan från början befunnit sig på denna sida eller kommit dit genom sin babordsgir är ej klart.

U-båten väjningsskyldig och motströms.

Frånsett bedömningen enligt art. 25, vars tillämplighet möj-ligen kan diskuteras, framgår klart av art. 19, att u-båten var det väjningsskyldiga fartyget. Häremot synes man från turkisk sida velat göra gällande, att Dumlupinar blivit »trängd» av Naboland och icke haft plats för en styrbords-gir vid Nara fyr utan risk för att gå på grund. Om så verk-ligen varit fallet borde obetingat föredragits en fämligen ofarlig grundstötning på en sandbank i stället för den ödes-digra sammanstötningen på djupt vatten. Positionen för den

antagna kollisionspatsen visar emellertid, att någon sådan »trängning» icke gärna kan ha förekommit.

En ytterligare omständighet att taga i betraktande är att u-båten gick emot strömmen och Naboland med. Det torde vara gängse bruk till sjöss och på många håll lokalt före-skrivet, att på platser, där möte i trångt strömvatten kan an-ses riskabelt, det fartyg som strävar mot strömmen skall va-ra skyldigt att hålla undan för det som kommer med strömmen.

Fartens betydelse.

Man kan vidare konstatera, att båda fartygen brutit mot den ordningsföreskrift, som ålägger fartygen att ej framgå med högre fart än 10 knop i det aktuella vattenområdet. Na-boland hade gått med 16 knop och Dumlupinar med 12 knops fart genom vattnet. Då fartbegränsningen uttryckligen mo-tiverats med undvikande av skadegörelse å strand, och där förtöjda mindre farkoster, framgår därav, dels att det är far-ten genom vattnet (svallvågornas orsak) man måste räkna med och dels att farten i övrigt icke ansetts ha någon betydelse i navigeringshänseende, varför fartöverträdelse synes böra bedömas och eventuellt beivras för sig och helt skilt från kollisionen. Med undantag för denna överträdelse av en — för Nabolands del sannolikt okänd — ordningsföreskrift i och för sig torde man ej kunna framställa någon anmärk-ning mot de farter, som de båda fartygen uppge sig ha gått fram med. I ett omkring en sjömil brett och hinderfritt far-vatten bör ett fartyg av t ex Nabolands storlek kunna hålla normal full fart i klar sikt, såvida icke särskilda omständig-heter kunna föranleda till annat. Några sådana omständig-heter — frånsett själva fartbestämmelsen — ha, såvitt man med tillgängliga upplysningar kan bedöma, icke förelegat.

Man kan vidare konstatera, att även om Nabolands fart varit 10 knop i det ögonblick, då det andra fartyget upptäck-tes vara en ubåt på 150—200 meters avstånd, skulle en kol-lision på grund av den omständigheten och med i övrigt oförändrade förutsättningar med sannolikhet icke stått att undvika. Den extra tidsvinst, som därigenom skulle erhållits av möjligen 10—11 sekunder, hade icke varit tillräcklig för vare sig båda fartygen att ens tillnärmelsevis kunna upphä-va framfarten eller för den 95 meter långa u-båten att hinna förbi Nabolands stäv. (Det tog fulla 2 minuter för Naboland

att med full back upphäva framfarten efter kollisionen, och även med oförändrad fart skulle u-båten på 10—11 sekunder endast ha hunnit gå fram omkring $\frac{2}{3}$ av sin längd, nu arbetade båda dessa maskiner full back och nedbringade farten, dock — även enligt u-båtschefens egen utsägo — utan möjlighet att stoppa fartyget inom 200—300 meter.)

U-båtens lanternor.

En omständighet av särskilt intresse är den felbedömning av ljusen, som uppenbart skett ombord på Naboland på grund av lanternornas placering på Dumlupinar. Liksom på fertalet andra undervattensfartyg var lanterneföringen koncentrerad till tornet på ett sätt som gör att man under mörker tror sig se ett mycket litet fartyg eller en fiskebåt eller dylikt. Sidoljusen sitta placerade på vardera sidan om tornet på ett avstånd sinsemellan, som endast är omkring $\frac{1}{3}$ av fartygets bredd, och den vita topplanternan är placerad ovanför tornet och alltför nära sidoljusen såväl i vertikal- som horisontalled. Det vita ljusets placering å Dumlupinar torde ej ha varit i överensstämmelse med föreskrifterna i art. 2 i de internationella ombordläggningsreglerna vare sig beträffande höjden över skrovet (23 fot i stället för minst 27' 2") eller dess plats i förhållande till fartygets förskepp. Det var icke placerat »på eller för om fockmasten eller, om sådan icke finnes, i främre delen av fartyget —». Den på u-båtar vanliga placeringen av gångljus är missledande och har flerfaldiga gånger förorsakat kollisioner fartyg emellan.

I detta fall kan man anse, att befälhavarens å Naboland genom u-båtens ljusföring försenade uppfattning om det andra fartygets karaktär kunnat ha betydelse såsillvida, att åtgärd enligt anmärkningen i art. 21 tids nog för att kunna ha någon effekt därigenom omöjliggjorts. Då han nu upptäckte u-båtens silhuett, var redan en sammanstötning oundviklig och den manöver han då företog den enda möjliga.

U-båtens oförmodade babordsgir kollisionorsaken.

Som en sammanfattning av det föregående och på grundval av vad som genom förhör och rättegångsprotokoll blivit känt, torde man med största sannolikhet kunna sluta sig till, att den egentliga orsaken till kollisionolyckan var den oförmodade babordsgir, som Dumlupinar företog framför stäven på Naboland i strid mot artiklarna 19 och 22 i de inter-

nationella sjövägsreglerna med den missvisande ljusföringen å undervattensfartyget såsom en möjliga bidragande orsak.

Särskilda anmärkningar.

Den av kommerskollegium genom utrikesdepartementet begärda uppgiften om vilken bestämmelse om maximifart av 10 knop i Dardanellerna den turkiska expertkommissionen hade grundat sitt utlåtande på, inkom till kollegium den 21 juli 1953. Det framgick därav, att en i de turkiska underrättelserna för sjöfarande den 8 augusti 1939 intagen bestämmelse om fartbegränsning i sunden även utgått i cirkulär från turkiska utrikesdepartementet den 23 augusti 1939 till svenska beskickningen i Ankara, som den 25 i samma månad vidarebefordrat meddelandet till kungl. utrikesdepartementet. Utrikesdepartementet uppgiver i sin tur ha meddelat chefen för marinen, men däremot synes det ej klarlagt, att meddelandet nått sjökarteverket för publicering i Underrättelser för sjöfarande. Utom den allmänna fartminskningen mellan vissa angivna linjer förefinnes däri också en bestämmelse om att farten ej får överstiga 10 knop inom ett område, som begränsas av en linje mellan fyrarna Nara och Bigali (Bogali) samt meridianen genom fyren vid Kapes (Kanalidare). Meddelande om fartreduceringen fanns intagen i Underrättelser för sjöfarande nr 46/1939 genom notis nr 2879. Härvid är emellertid att märka, att endast den allmänna bestämmelsen fanns återgiven och att 10-knopsbegränsningen *ej är omnämnd*, vilket ej heller synes varit fallet i motsvarande meddelanden i de brittiska Notices to Mariners, varifrån den svenska publikationen i detta fall erhållit sin uppgift. Ej heller i »The Black Sea Pilot» finns omnämnd någon 10-knopsbegränsning. I det på engelska språket utgivna häfte, som ställts till förfogande för befälhavare m fl och innehåller bestämmelser för sjötrafiken genom Dardanellerna och Bosporen, finnes överhuvud taget ingen fartbestämmelse angiven för Dardanellerna utan endast för Bosporen. Då dessutom bl a i turkiska sjöfartskretsar med bestämdhet påstås, att numera inga fartrestriktioner förefunnos i Dardanellerna utan endast i Bosporen och varken lotsar eller övriga sjöfarande torde iaktta föreskrifterna härom, är det fullt förklarligt, att bestämmelsen om maximifarten 10 knop var okänd ombord å Naboland. Det förefaller närmast som bestämmelsen vore en obsolet kvarleva från kristidsförhållandena, vilken icke iakttages men ej heller officiellt upphävts.

Av omständigheterna vid kollisionen framgår hur angeläget det är att frågan om enhetlig ljusföring på undervattensfartyg blir föremål för reglering.

Ovanstående aktstycken hade säkerligen ett stort inflytande då domstolen i Canakkale den 3 oktober avkunnade sin dom. Som vid det här laget torde vara bekant lydde domen på ett års fängelse för kapten Lorentzon, vilken alltså av domstolen ansågs vara ensam skyldig till olyckan. På grund av förmildrande omständigheter — att Lorentzon bl a gjort vad som kunde göras för att rädda de turkiska sjömännens liv — nedsattes straffet till sex månaders fängelse. Det blev precis den tid som Lorentzon hållits häktad på sjukhuset i Canakkale.

Att domstolen skulle anse Lorentzon skyldig kom inte oväntat. Den partiska sammansättningen av expertkommittén och den envetna turkiska vägran att härvidlag göra några ändringar, tydde klart på att man från turkiskt håll avsåg att fälla Lorentzon. Vad som däremot kan vara ägnat väcka någon förvåning är det relativt milda straffet. Åklagaren måste här ha lidit ett kraftigt nederlag. Han yrkade som nämnts på högsta straffsatsen fem års fängelse. Ser man litet närmare på domen mot Lorentzon förefaller den att vara mycket taktisk. I och med den fick man Lorentzon dömd såsom varande den som orsakat kollisionen — därmed kunde det inom den turkiska opinionen inte råda någon tvekan om ansvaret för tragedin i Dardanellerna — men man gav honom samtidigt så lågt straff att han genast kunde släppas fri. I och med att Lorentzon inte längre satt fängslad skulle världsopinionen inte på samma engagerade sätt intressera sig för processen. Med den fällande domen som bakgrund kan nu turkarna köra fram med sina skadeståndsanspråk, vilka av publicerade siffror att döma är av betydande storlek.

Canakkaledomen har överklagats av både kapten Lorentzon och av den turkiska advokat som handlägger de skadeståndskrav som rests av efterlevande till de turkiska sjömännen. Målet kommer att tas upp av appellationsdomstolen i Ankara. Hur utgången kommer att bli är vanskligt att yttra sig om, men nog tycker man det skall bli svårt för turkarna att i längden hålla sin skyddande hand över den verkliga skyldige — ubåtskaptenen!

Det bör kanske nämnas att kapten Lorentzon återvände till Sverige den 6 oktober. Tusentals människor hade infunnit sig vid Torslanda i Göteborg för att hälsa honom väl-

kommen hem. Därmed är emellertid inte Nabolandsaffären slutbehandlad. Rättvisa skall skipas. Fartygsbefälsföreningen kommer även oavsett utgången att tillsammans med sina broderföreningar i Norden med skärpa hävda kraven på en internationell appellationsdomstol i sjörättsmål.

Nya Guinea och Marianerna.

Av Kommendörkapten M. Starck.

Efter nära två års tystnad fortsatte professor Samuel Eliot Morison vid Harvards universitet i december förra året utgivandet av sin stora amerikanska sjökrigshistoria. Den nya volymen, den åttonde i ordningen, behandlar operationerna på Nya Guinea, ubåtskrig i Stilla Havet samt anfallet mot Marianerna och det stora slaget i Filippinska sjön; den brett upplagda skildringen föres härigenom fram till september 1944, då Stilla Havskriget trätt in i sitt avgörande skede. Mycket nytt finnes här att hämta icke blott ur marin utan även ur flygmilitär synpunkt.

Den amerikanska krigsledningen kunde våren 1944 överblicka ett i stort sett mycket tillfredsställande läge i Stilla Havet: den uppgående solen, som hejdats vid Midway och i Korallhavet, befann sig nu uppenbarligen definitivt på nedgående. Salomon-, Gilbert- och Marshallarkipelagerna hade tagits och »Bismarckbarriären» genombrutits efter delvis mycket hårda strider, under vilka amerikanerna funnit formerna för sin nya amfibiekrigföring. Fartyg, flygplan och personal strömmade till i ständigt växande skala och av yppersta kvalitet. I jämförelse härmed tedde sig motståndarens ansträngningar mindre respektingivande. Våldiga planer uppgjordes förvisso men stannade på grund av materialbrist och andra svårigheter i stor utsträckning på papperet. Styrkeförhållandena förskötos obevekligt och snabbt till Japans nackdel.

De amerikanska cheferna måste redan vid denna tidpunkt ha kunnat konstatera, att segern förr eller senare var deras. Detta »förr eller senare» var emellertid med hänsyn till de ofantliga avstånden en fråga av vital betydelse: det gällde att finna en väg, som inom rimlig tid ledde till målet.

Vid Trident-konferensen i Washington i maj 1944 hade Combined Chiefs of Staff som arbetshypotes godkänt en plan, som gick ut på att general MacArthurs styrkor över

Nya Guinea skulle slå sig fram till Filippinerna, där de skulle förena sig med amiral Nimitz's över Carolinerna och Palauöarna framträngande sjöstridskrafter för en fortsatt gemensam offensiv mot Formosa och sydöstra Kina. De amerikanska operationerna skulle stödjas av britterna genom en offensiv från Burma och Indiska Oceanen mot sydvästra Kina och Malacka. I denna plan hade flottan tilldelats en sekundär roll och åtminstone general MacArthur synes ha utgått från att Stilla Havsflottan efter erövringen av Filippinerna skulle ställas under hans befäl. Trident-planen fick emellertid förfalla ett halvt år senare, emedan britterna aldrig kunde frigöra för sin offensiv erforderliga stridskrafter och — framför allt — amerikanerna gjort den viktiga upptäckten, att de i de stora flottorna, anfibietyrkorna och det växande strategiska bombflyget fått mäktiga vapen, som med fördel kunde sättas in direkt över Stilla Havet och alls icke borde bindas till MacArthur.

Blickarna riktades i stället mot Marianerna, inledningsvis dock blott som ett alternativ till Palauöarna. MacArthur reagerade kraftigt; som Morison måleriskt uttrycker sig var det ingen behaglig framtidsutsikt att bli sittande på Vogelkop (Nya Guineas norra udde) och vemodigt blicka ut över oceanen, medan Nimitz förde flaggan till Japan. Han försökte på olika sätt, bland annat genom att sända en med argument väl laddad stabschef till Joint Chiefs sammanträde i december 1943, att påverka de nya tankegångarna och ånyo skjuta linjen Nya Guinea — Mindanao i förgrunden. Försöken gävo emellertid intet resultat, Joint Chiefs voro fast beslutna att utnyttja de nya möjligheterna och fastställde i slutet på 1943 en ny plan, som visade få spår av MacArthurs tankar och i stället innefattade följande huvudpunkter:

varje tänkbar åtgärd skall vidtagas för att dels hålla Kina kvar i kriget mot Japan, dels bringa Sovjetunionen in i detta så snart som möjligt;

alla ansträngningar skola göras för att förstöra japanska flottan, skärpa sjö- och luftblockaden av Japan samt intensifiera operationerna mot den japanska sjöfarten;

ett antal särskilda operationer skola genomföras i avsikt att förvärva baser, från vilka Japans kapitulation kan framtvingas;

en bas för flygplan typ B 29 anlägges vid Chengtu i Kina; hangarfartygsflottornas operationer intensifieras.

De särskilda operationerna omfattade förberedelser för en invasion på Kurilerna i händelse Sovjet gick med i kriget,

offensiv över Nya Guinea mot Filippinerna samt ockupation av Marianerna, där baser skulle anläggas för en strategisk bombstyrka.

Ur strategisk synpunkt måste denna plan betecknas som ett mycket märkligt aktstycke. Den bildade grundvalen för slutförandet av kriget mot Japan och varje punkt i densamma innebar operationer eller andra åtgärder av största mått.

MacArthur gjorde ett sista försök att få tyngdpunkten förlagd till sitt område och sände ännu en gång sin stabschef till Washington. Denne synes emellertid denna gång ha blivit skäligen onådigt mottagen och fick draga sina färde med oförrättat ärende. Joint Chiefs Strategic Survey Committee uttryckte saken klart och koncist: »Den norra vägen till Tokio är den mera direkta. General MacArthurs plan skulle icke tillåta ett fullt utnyttjande av Förenta Staternas överlägsenhet till sjöss och i luften och Mindanao ligger icke på den direkta vägen till någonting». Den reviderade planen skulle genomföras; den amerikanska krigsledningen hade i full utsträckning kommit till insikt om sjömaktens betydelse.

Japanska flottans avvaktande hållning under år 1943 samt — märkligt nog — vissa spekulationer av den amerikanske författaren Alexander Kiralfy¹⁾ hade kommit åtskilliga amerikanska chefer, bland dem Nimitz att tro, att japanerna över huvud taget icke hade för avsikt att upptaga ett avgörande sjöslag.

Amiral Koga, chef för Förenade flottan, hade emellertid icke studerat Kiralfy och svävade därför i okunnighet om att han icke förväntades komma ut och slåss. Hans avsikt var tvärtom att leverera batalj så snart gynnsamt tillfälle erbjöd sig, vilket bedömdes komma att inträffa, då amerikanerna syd- eller ostifrån trängde in i Filippinska sjön. Orsaken till hans tillbakadragna hållning under år 1943 var helt enkelt, att det japanska hangarfartygsflyget blivit illa åtgånget, senast i striderna kring Rabaul, och måste reorganiseras samt tillföras nya hangarfartyg och flygförband. Detta skedde vintern 1943—1944; de nya flygförbandens kvalitet lämnade dock mycket övrigt att önska och var på intet vis jämförbar med den standard, som rådde vid krigets utbrott. I början på år 1944 insåg sig emellertid Koga hjälpligt beredd och utfärdade den 8 mars »Plan Z», som innebar, att avgörande slag skulle sökas, då motståndaren trängde in i Filippinska

¹⁾ Jfr Earle: Makers of Modern Strategy, kap 19, Japanese Naval Strategy av Alexander Kiralfy.

sjön. Samtidigt skulle det territoriella försvaret på öarna förstärkas. En ny armé, den 31, organiserades genom uttunning av stridskrafterna i Manchuriet och omfattande planer utarbetades för förstärkning av luftförsvaret. Dessa planer kunde endast delvis genomföras, materialbristen gjorde sig plågsamt förnimbar och likaså de amerikanska ubåtarna, som tappert rörde om i förstärkningskonvojerna. Läget på japansk sida var sålunda icke det bästa och förbättrades icke av att amiral Koga den 31 mars försvann under en flygning från Palau till Mindanao. Hans efterträdare, amiral Toyoda, döpte om »Plan Z» till »Plan A-Go», vad detta nu kan betyda, men vidhöll för övrigt sin företrädares avsikter.

Den amerikanska stöten mot Marianerna innebar sålunda, att den väldiga kraftmätningen pressades fram mot ett stort avgörande till sjöss.

MacArthur blev först klar och satte i slutet på mars 1944 igång operationerna utefter Nya Guineas ogästvänliga kust. I förbigående kan nämnas, att hans styrkor så småningom stego till sammanlagt 750.000 man ur de olika försvarsgrenarna; klagomål över njugghet från överhetens sida förefalla därför knappast berättigade. I tur och ordning genomfördes fyra överskeppningsföretag, nämligen mot Hollandia, Wakde-Sarmi, Biak och Noemfoor. Operationsfrekvensen hölls så hög som personal och materiel överhuvud taget måktade med; det gällde att snabbt komma fram till Vogelkop och att icke giva japanerna tid till motåtgärder. Med hänsyn härtill utfördes samtliga företag enligt ett standardschema, variationerna föranleddes i huvudsak av de geografiska förhållandena. Hamnarna voro få och dåliga och landstigningarna ägde i regel rum på öppen kust. De första echelonger- na sammansattes därför i regel icke av små invasionsfarkoster, som fallet var på den europeiska krigsskådeplatsen, utan av fullvuxna Landing Ships Dock, vilka medförde de amfibietraktor och -bilar, som bildade de första anfalls- vågorna.

Attacken på Biak, en liten ö utanför nordvästra Nya Guinea, irriterade svårt japanerna, som började känna ett lätt tryck på den filippinska pulsådern. Radikala åtgärder voro tydligen av nöden och Mikadons stolthet, jätteslagskeppen Yamato och Musashi, plockades fram från fjärran baser för att bilda kärnan i en stark flotta, som avsågs för ett motan-

fall på Biak, operation KON. Japanerna voro emellertid för långsamma. Innan operationen hann utlösas, slog amerikanska marinen till vid Marianerna med påföljd att operation A-Go slog ut operation KON. Yamato och Musashi försvunno mot norr och hårda öden, varmed Biaks och så småningom även Nya Guineas öde var beseglade.

Den tekniska utvecklingen kommer måhända att ge upphov till nya anfallsmetoder men än så länge synas operationerna vid Nya Guinea vara väl värda ett närmare studium.

Under tiden fortsatte båda sidornas ubåtar sina operationer.

De amerikanska ubåtscheferna, som undan för undan fått bättre båtar och vunnit ökad erfarenhet, gingo på med enastående mod och skicklighet och nådde resultat, som påverkade krigets hela förlopp. Under perioden september 1943–augusti 1944 sänkte de 67 örlogsfartyg och 478 handelsfartyg med ett sammanlagt tonnage av 3.470.000 bruttoton. Japanerna, som i slutet på 1942 förfogade över 5 miljoner ton handelstonnage, disponerade två år senare icke fullt 2 miljoner ton. Denna kvantitet torde i längden icke ha varit tillräcklig ens för de japanska öarnas försörjning och framstår som fullständigt otillräcklig, när även de militära behoven tagas i betraktande. Det ligger sålunda mycken sanning i påståendet, att Japan kunnat betvingas enbart genom blockad. I förhållande till resultaten kunna de amerikanska ubåtsförlusterna betecknas som måttliga och kompenseras flera gånger om genom tillkomsten av nya båtar. Anledningen härtill var, förutom chefernas ökade skicklighet, förhållandet att japanerna aldrig lärde sig behärska ubåtsjaktens teknik och taktik.

Japanerna splittrade sina resurser; befintliga båtar utnyttjades bl a för transporter och andra sekundära uppgifter, medan varvsresurserna delvis togs i anspråk för spekulativa nybyggen, som icke tycks ha varit särskilt lyckade.

Resultaten blevo också mycket blygsamma och vunnos till priset av förödande förluster förorsakade av den undan för undan allt effektivare amerikanska ubåtsjakten. Som obestridt måste bland ubåtsdödare framstå den lilla eskortjagaren England, som på tolv dygn avverkade sex ubåtar och i slutet på denna serie av en imponerad divisionschef undfagnades med signalen; »Hur tusan bär Ni er egentligen åt?»

I mitten på juni var så tiden inne för anfallet mot Marianerna, operation FORAGER, som ledde till det stora slaget i Filippinska sjön. Detta var en betydande drabbning, vilket framgår av de deltagande styrkornas omfattning: på japansk sida 9 hangarfartyg med 473 flygplan, 5 slagskepp, 13 kryssare och 28 jagare förutom landbaserat flyg på Marianerna, på amerikansk sida 15 hangarfartyg med 956 flygplan, 7 slagskepp, 21 kryssare och 69 jagare.

Slagets första rond, som i stort sett omfattade Förenade flottans samt 5. amerikanska flottans uppmarsch i Filippinska sjön, gick något oväntat till de företagsamma amerikanska ubåtarna. En av dessa satte en salva på tre torpeder i hangarfartyget Schokaku på 29.800 ton, som gick till botten några timmar senare, föga sörjd av amerikanerna, som livligt erinrade sig den roll fartyget spelat vid överfallet på Pearl Harbor. En annan ubåt träffade med en torped det japanska flaggskeppet, hangarfartyget Taiho på 33.000 ton. Träffen föreföll till att börja med föga farlig och fartyget fortsatte med 26 knops fart. Skyddstjänsten skötte emellertid illa, bensingas från några sprängda tankar spreda sig och plötsligt inträffade en fruktansvärd explosion: det pansrade flygdäcket skrynklades ihop, hangardäckets sidar blåstes ut, maskinområdet ödelades och stora hål sprängdes i bottnen. Omvärld av lågor gick Taiho till botten och tog med sig 1.650 man av den till 2.150 uppgående besättningen.

Trots dessa förluster fortsatte japanerna och inledde slagets andra skede, vilket bestod i fyra massiva flyganfall mot 5. flottan, som i viss utsträckning var bunden av sin huvuduppgift att skydda den pågående landstigningen på Saipan. Det visade sig härvid, att det nydanade japanska hangarfartygsflyget på intet vis var skickat att möta det amerikanska, som med en egen förlust av cirka 30 flygplan sköt ned 350 japanska. Med sin kända benägenhet för slagord ha amerikanerna sammanfattat dessa strider under namnet »kalkonjakten vid Stora Marianerna». En säregen roll i detta stora luftslag spelades av den japanska »koordinatorn», d v s den officer, som från ett flygplan i närheten av 5. flottan samordnade de japanska flygförbandens anfall. Amerikanerna råkade upptäcka, på vilken våglängd han arbetade och placerade omgående en japansktalande officer vid mottagaren och fingo på så sätt kontinuerligt del av den japanska ordergivningen. Ivriga röster förordade omgående åtgärder för japanens hädanfärd; detta avvisades av förtänksamma, äldre män, som ansågo, att han borde få fort-

sätta sin ur amerikansk synpunkt onekligen gagnarika verksamhet. Efter fullgjort uppdrag anmälde japanen, att han avsåg återvända till sitt fartyg. Nya förslag att skjuta ned honom avböjdes av amiral Mitscher personligen: »Visst inte. Han har gjort oss alltför stora tjänster.» »Och 'Little Joe' återvände hem stolt att ha tjänat sin kejsare och sitt land och följd av de amerikanska jaktstridsledarnas välsignelser», för att citera professor Morison.

Slaget ingick därefter i sitt tredje och avslutande skede, det amerikanska motanfallet. I princip misslyckades detta; amerikanerna missgynnades av vinden och japanerna hunno draga sig undan. Med en egen förlust av 30 flygplan sänkte amerikanerna dock hangarfartyget Hiyo och förstörde ytterligare hundratalet flygplan. Den amerikanska återflygningen, som delvis måste ske under mörker, kostade vida mera: 80 flygplan nödlandade på havet på grund av bensinbrist eller kraschlandade på hangardäcken.

Och därmed gick ridån ned över detta drama, en av Förenta Staternas betydelsefullaste segrar till sjöss.

Stort intresse tilldraga sig självfallet även de män, som på ömse sidor ledde operationerna.

Den färgstarkaste gestalten på amerikansk sida var utan tvekan den enligt Morison »internationelle» general McArthur, alltför väl känd för att här kräva en närmare presentation. För hans sätt att leda och driva på operationerna hyser Morison uppenbarligen den största respekt samtidigt som han synes ha svårt att förlika sig med hans envishet och påtagliga strävan att själv få spela huvudrollen i Stilla Havskriget. Med mera skepsis betraktar han MacArthurs starkt armébetonade stab, uppbyggd kring gamla vapenbröder från filippinska storhetsdagar med periferot påhäktade sjömän och flygare som »tekniska rådgivare». Organisationen var utan tvekan högst egenartad men den fungerade tillfredsställande, vilket dock torde ha varit huvudsaken.

Som sjöstyrkechef under MacArthur spelade nyutnämnde konteramiralen W. Fichteler en framträdande roll och tog sannolikt de första stegen på den bana, som få år senare förde honom upp till den ledande platsen inom Förenta Staternas flotta.

Amiral Spruance, 5. flottans chef, framstår som en fämäld

och försynt man med avgjord motvilja mot publicitet och buller kring sin egen person och är därför svårare att riktigt få i blickpunkten. Som befälhavare synes han främst karakteriseras av lugn och säkerhet och en kallt kalkylerande förmåga; en man som i alla situationer kunde förväntas göra en fullödig insats. Det är mycket svårt att föreställa sig Spruance göra samma fel som Halsey, när denne i Leyteslagets avgörande skede lämnade San Bernardinosundet öppet för japanska huvudstyrkan. Med segrarna vid Midway och i Filippinska sjön på sin meritlista ter sig Spruance som en av Förenta Staternas mest framstående sjökrigare och det är för en utomstående svårt att förstå att han icke belönats med befördran till Fleet Admiral.

Spruance sekunderades på ett föredömligt sätt av amiral Mitscher, den lille skinntorre hangarfartygsspecialisten, och Willis Lee, slagskeppsexperten, båda höggradigt kompetenta och skickliga män. Spruance har liksom åtskilliga andra amerikanska högre officerare efter avslutad militär karriär övergått till den diplomatiska banan och är numera ambassadör på Filippinerna; de båda vapenbröderna ha däremot båda gått hädan.

Den dominerande gestalten på japansk sida är viceamiral Jizaburo Ozawa, som av Morison framhålles som en ypperlig strateg och i alla avseenden värdig motståndare. Som personlighet gjorde han djupt intryck på de amerikanska officerare, som efter kriget sammanträffade med honom i Japan. Morison anser, att han genomförde operationerna i Filippinska sjön på ett strategiskt mönstergillt sätt; anledningen till nederlaget var den japanska flottans kvalitativa tillbakagång. Ozawa själv ansåg, att han svikit i striden framför Saipan och skrev sin avskedsansökan, medan hans retirerande flotta stävade mot Okinawa. Hans överordnade hyste uppenbarligen en annan åsikt och ansökan avslogs. Ur Ozawas synpunkt var detta naturligtvis i och för sig tillfredsställande men kom att föra honom mot än bistrare tider, eftersom han härigenom kom att kvarstå som chef för Förenade flottan, när denna krossades i slaget vid Leyte.

En känd japansk befälhavare avträdde vid denna tid slutgiltigt från arenan. Viceamiral Nagumo, en gång chef för den stolta flotta som anföll Pearl Harbor, hade under krigets lopp tydligen mött ogynnsamma öden och så småningom hamnat som marin chef på Saipan. Utan nämnvärda sjögående stridskrafter till sitt förfogande kunde han intet gö-

ra åt den amerikanska invasionen och föredrog döden för egen hand framför krigsfångenskap.

Övriga i sammanhanget förekommande japanska sjögående chefer synas icke ha gjort något större intryck på Morison. Beträffande en amiral framhåller han sålunda »att han icke var någon Tanaka». Tanaka själv, den skicklige torpedtaktikern och segraren vid Tassafaronga, hade icke blott haft en egen mening om saker och ting utan även uttalat denna och satt som följd härav i land, när hans tjänster mer än väl hade behövts till sjöss.

Och härmed avslutas denna lilla presentation av ett stort arbete. Professor Morison, som förra året erhöll konteramirals rang, kan alltjämt se fram mot en arbetsfylld framtid. Sex volymer återstå att utarbeta och dessa skola behandla händelser av historisk betydelse: de stora landstigningarna i Europa, invasionen på Filippinerna, slaget vid Leyte och det japanska kejsardömets slutliga nederlag.

Rättvisa åt Carl XII och Gathenhielm. Ett genmäle.

Av Kapten JOHN RUMENIUS.

De senaste årtiondenas historiska forskare ha på åtskilliga punkter ändrat den bild av våra stora män, som tidigare forskare tecknat. Den gloria som omstrålat våra stora krigare och statsmän ha de med större eller mindre framgång försökt att avlägsna. Detta gäller särskilt stormaktstidens gestalter. Det har varit vanligt i denna, för ett årtionde sedan begravda antimilitaristiska tidsålder, att förringa de personligheter, som med svärdet i hand skaffat sig ett namn i våra hävder. Denna regel gäller emellertid inte beträffande Carl XII. Forskningen har undan för undan kommit fram till resultat som gör att man visst inte kan betrakta denne kung som »en tapper kavalleriöverste», som kapten Olow i sitt diskussionsinlägg i juninumret av denna tidskrift gör gällande, att det sagts om kung Carl. Med hänsyn till de skilda omdömen, som mer eller mindre vederhäftiga tidigare forskare ha fällt om Carl XII kan detta uttryck mycket väl ha blivit präglad. Med den senare tidens forskningsresultat som bakgrund kan det emellertid inte vara rättvist att använda denna kliché, som en karakteristisk av den outtröttlige försvararen mot angriparna under stora ofreden. Nej! Istället kan man nog säga, att Carl XII:s stjärna under de senaste årtiondena ständigt har varit i stigande.

För att börja med kapten Olovs inlägg i kronologisk ordning och först nämna Erik XIV, så har författaren velat beröva honom hans förtjänst som lybeckarnas slutlige besegrare. Lybecks flotta var en icke föraktlig motståndare i koalitionen Danmark, Polen och Lybeck, vilkas stridskrafter kung Erik hade att bekämpa. Först efter freden i Stettin år 1570 upphörde hansastaden att vara en maktfaktor i Östersjön. Gustav Vasa tillfaller äran, att i förbund med Danmark, vilket som bekant kostade honom en stor självövertvinnelse, allvarligt ha skadat Lybecks makt.

Beträffande Carl X Gustavs strategi så kan man även skönja ett försök att försvaga Danmarks möjligheter att utnyttja Norge såsom uppmarschsområde i ryggen eller om man så vill i veka livet på Sverige. Genom att hålla Trond-

hjemms län skulle vårt land i framtiden inte behöva avdela så många stridskrafter för skyddet i väst som tidigare och som i fortsättningen efter förlusten av länet blev fallet. Naturligtvis insåg även konungen betydelsen av att genom denna port mot Atlanten komma i nära kontakt med det mot Sverige vänligt sinnade England. Carl XI och Carl XII fingo bittert erfara vad det betydde att inte ha ryggen fri. Som exempel kan nämnas, att Västgöta regemente icke förrän 1712 kunde lämna sitt grupperingsområde som säkringsstyrka mot anfall västerifrån. Man kanske måste vara uppfödd i dessa forna gränstrakter med dess många minnen och rika tradition för att rätt kunna förstå vilken viktig infallsport Danmark har här.

Olow säger i fortsättningen kategoriskt, att kaparkrig lönar sig inte. Detta gör också Unger gällande. Det skulle upptaga alldeles för stort utrymme att försöka förklara varför denne högt förtjänte författare är så kritiskt inställd gentemot Carl XII och t ex avfärdar Gathenhielm, den store organisatören av kaparkriget på Nordsjön och på Västerhavet med orden: »I första ledet bland Göteborgs kaparredare märkes den namnkunnige Lars Gathe från Onsala, även kallad Lasse i Gatan, som åtnjöt mycken uppmuntran av konungen bl a i form av adelsbrev under namnet Gathenhielm år 1715 samt kommendörs titel följande år. I vad mån han härav har gjort sig förtjänt må i detta sammanhang lämnas osagt.» Samme författare har emellertid endast superlativer till övers åt en samtida motståndare till Gathenhielm, Peder Wessel, även han från början kaparkapten och senare adlad Tordenskjöld. Tordenskjöld är väl värd berömmet, men svensken, som på sitt sätt höll fienderna ifrån sitt för livet kämpande land är värd större uppmärksamhet än den Unger skänker honom.

I sin utmärkta bok om Lars Gathenhielm har kapten G. Traung lagt fram resultatet av mångåriga forskning om kaparkaptenens verksamhet. Det är synnerligen intressanta slutsatser denne författare kommer fram till. Dessa forskning bekräfta även E. Heckchers tidigare resultat, som denne framlagt i verket Sveriges Ekonomiska Historia. I detta arbete kommer Heckscher fram till, att Sveriges ekonomiska läge inte var så förtvivlat år 1718 som tidigare författare ha velat göra gällande. Påståendet att det endast skulle finnas överåriga och barn kvar av Sveriges manliga befolkning jävas åter av andra historiska författare, vilka efter studier av rullor från denna tid funnit, att medelåldern

för personalen inom krigsmakten höll sig mellan 30 och 35 år. Heckcher uppger, att landet var mer utarmat ekonomiskt och personellt vid 30-åriga krigets slut än vid Carl XII:s död, och att bottengränsen för vad landet kunde uthärda icke var nådd vid denna händelse. Därtill kommer att England vid denna tidpunkt fått klart för sig vådan av att Sverige fick kämpa sin egen kamp. Den tidigare sammanhållningen mellan Sveriges angripare hade vid denna tidpunkt också upphört.

För att återgå till boken om Gathenhielm, får man vid läsningen av denna klart för sig, att tsar Peter inte hade så stor glädje av erövringen av Östersjöprovinserna, eftersom en mängd av spannmålslasterna därifrån kapades av de samopererande kaparna och Göteborgseskaderns fartyg. Samtidigt som vår egen export pågick tämligen oförhindrad, bedrevs kaperiet över hela Nordsjön, ja ända ned i Engelska kanalen. Danmarks trafik på Norge och Island led så svårt, att den tidtals var avbruten. Ett stort antal danska fartyg med sin laster infördes årligen till Göteborg. Verksamheten ledde slutligen till att Danmark var så utmattat, att freden kunde slutas utan förluster för Sverige. Även Östersjöflottan tog en god tull på handelstrafiken på de erövrade områdena. Med resultatet av kaparkriget under Carl XII tid för ögonen är det berättigat att påstå, att det var nog så lönande och samtidigt som det var ett stort avbräck för fienden bidrog det till att stärka vår motståndskraft. Synnerligen påtagliga exempel på handelskrigföring från de senaste krigen ha vi i ubåtarnas verksamhet. Dessa fartyg kunna betraktas som de rätta efterföljarna till forna tiders kapare. Vidare ha de tyska fickslagskeppen spelat en viss roll i jakten på handelsfartyg. Slutligen kan nämnas de tyska raidfartygen, som är en direkt motsvarighet till de fartyg, som fördes av Gathenhielms kaparkaptener. Det var icke så få laster med strategisk viktig materiel, som infördes till tyska och ockuperade länders hamnar från så avlägsna farvatten som Stilla Oceanen under år 1940—42, samtidigt som fartygen, vad bunkers beträffar, i stort sett voro självförsörjande. Dessa fartygs verksamhet var utan tvekan lönande.

Sjökriget av idag har till skillnad mot tidigare kamp mellan flottor helt ändrat karaktär och omfattar numera skydd och anfall på transporter över haven. Det kan därför inte vara riktigt att påstå, att kaparkrig inte betalar sig. Ett sådant påstående gäller vad beträffar fransmännens kapar-

krig under 1700-talet, men kan icke utsträckas till att gälla generellt.

Det är på tiden att Gathenhjelms insatser bli rättvist bedömda och att han får sin plats i sjökrigshistorien. Det har han gjort sig förtjänt av, även om han aldrig förde en flotta i strid mot fienden. Till följd av en skada måste han under större delen av sin korta verksamhet leda en del av vårt försvar på landbacken. Detta gjorde han framgångsrikt och i gott samarbete med Göteborgseskadern och konungens befallningsman.

Wachtmeisters viktigaste bedrift var icke som Olow vill göra gällande, att föra sin flotta genom Flintrännen. Vid detta tillfälle lydde han sin konungs kategoriska order efter att först förgäves ha gjort föreställningar hos Carl XII att avstå från sitt beslut. Det vore knappast rättvist mot denne amiral, att framhålla denna episod, som i och för sig var nog så betydelsefull, som hans viktigaste gärning. Wachtmeisters storhet ligger i hans outträttliga arbete på flottan häri inberäknat Karlskronas uppbyggnad, många gånger i strid med inflytelserika personer samt hans sätt att under strid fatta viktiga och avgörande beslut och konsekvent fullfölja dem även i ett till synes hopplöst läge.

Sverige fortsatte kriget mot Ryssland i nära tre år, noga räknat 2 år och 9 månader efter Carl XII:s död. Detta visar att det fanns andra faktorer än kungens person som bestämde den politiska utvecklingen och som var avgörande för beslutet att fortsätta kampen, vilket gör att påståendet, att kung Carl förde kriget för krigandets egen skull, icke är berättigat. Den nya regeringen slöt icke fred förrän vår ostkust var förhärjad. Ofta får kungen också skulden för förlusterna av manskap och materiel under Norgefälttåget. I själva verket var det som Nordensvan framhåller, en segerande armé, som till motståndarens förvåning hals över huvud vid konungens död drog sig tillbaka från goda ställningar. Vid uppbrottet skingrades förråd, livsmedel brändes, trupperna hemförlovades och krigskassan delades mellan de högre officerarna. I Jämtland ledde återtåget som bekant till den Armfeldtska arméns undergång. De ovan nämnda förråden och trupperna hade kunnat komma väl till pass mot de härjande ryssarna 1720—21.

Den moderna forskningen har även kommit fram till den slutsatsen, att Carl XII inte stod främmande för diplomatiens möjligheter, utan istället mycket väl förstod att vinna framgångar i detta spel. Att kung Carl blivit så olika bedömd

beror till stor del på den svenska propagandan efter hans död, vilken bl. a. förde Görtz till stupstocken. När nu denna propaganda av moderna forskare har skingrats blir bilden istället den, att regimen efter Carl XII:s död begick många diplomatiska misstag, som bidrog till att landavträdelserna blevo större än som i själva verket var nödvändigt.

Det kan synas som om kung Carl förde krig mest för krigandets egen skull, men detta beror på hans taktik, som var att möta angrifarna med anfall. Hela kung Carls försvarskrig var offensivt, detta gäller såväl till lands som till sjöss. Detta var också hans enda möjlighet om han skulle komma tillrätta med denna oerhörda övermakt, 24 miljoner mot 2 ½, som en rysk författare anger. Exempel på hans snabba anfallstaktik till sjöss är landstigningen på Själland och företaget mot Arkangelsk samt hans kaparkrigsföring. Att han ville komma tillrätta med Danmark genom att neutralisera Norge var en helt naturlig åtgärd. Som tidigare nämnts spolierades Carl X Gustavs ansträngningar att nå samma mål genom 1660 års fred, vilket Carl XI bittert fick erfaras under sitt danskholändska krig. Man bör hålla i minnet, att danskarna trots Rysslands segrar ansågs som vår farligaste fiende, och var det i själva verket också, därför att de kunde avstänga vår export och rikta slag mot vårt land i vecka livet. Redan år 1700 var det kung Carls avsikt att förstöra danska flottan, eftersom han visste att den skulle bli en farlig faktor i ryggen. Han tvangs emellertid av garantistaterna att avstå från denna åtgärd.

Skall man klandra Carl XII för att han inte slöt fred, som skulle gjort slut på Sveriges ställning som stormakt och som hans efterträdare underlät att göra, så kan man i samma andedrag klandra Storbritannien för att detta land inte slöt fred efter Dunquerque.

Istället för bilden av den gode kavalleriöversten motsvarar nog Carl XII bättre den karaktäristik, som Nordensvan ger honom: »Trots sina fel och brister står Carl XII framför oss som urbilden av svensk kraft och svensk tillförsikt; såsom en härförare mäktigare än någon annan att dana svenska män till krigare och föra dem mot rikets fiender, att övervinna naturens och konstens fiender och vinna seger.» Hårtill kan fogas, att han även upprätthöll och förstod att utnyttja flottan för att snabbt slå till samt att nöta ut sina motståndare. Flottan utnyttjades väl och var stark och obesegrad när konungen stupade. Den undgick icke tillfälli-

ga motgångar, som varje flotta måste vidkännas under kamp mot överlägsna motståndare.

Litteraturförteckning.

- Unger, G., m, fl. Svenska flottans historia.
 Heckscher, E. Sveriges ekonomiska historia,
 Olander, G. Studier över det inre tillståndet i Sverige under Carl XII:s regering.
 Nordensvan, E. Sverige under Carl XII.
 Rosén, Jerker. Den svenska utrikespolitikens historia 1697—1721.
 Traung, O. Lars Gathenhielm. Kaperiverksamheten under Carl XII:s tid.
 Belfrage, N. Kungl. Västgöta regementes personhistoria. Historisk tidskrift 1951, häfte III.

Meddelanden från utländska mariner m m.

Meddelanden från Marinens pressdetalj.

Amerikas Förenta Stater.

Landstigningen i Salerno.

Den amerikanske amiralen Hewitt skildrar i Proceedings sina intryck från den allierade landstigningen i Salerno, dess förhistoria och bekymmersamma förlopp. Hewitt tjänstgjorde som chef för åttonde flottan och var samtidigt chef för den västra allierade flottstyrkan i Medelhavet och som sådan ansvarig för landstigningen.

Efter den snabba erövringen av Sicilien och Mussolinis därpå följande fall inriktades de allierades landstigningsförberedelser definitivt mot det italienska fastlandet och Sardinienprojektet släpptes. Flera landstigningsplatser diskuterades. Både den italienska stövelns tå, hålfot och häl gjordes till föremål för studier och befunnos alla ha den allvarliga nackdelen att ovanför sig ha ett kuperat och vägfattigt uppland där ett beslutsamt försvar effektivt kunde förhindra en snabb framträngning nordvärt. En landstigning i närheten av Rom med erövring av den italienska huvudstaden föll på att området låg utanför den på Sicilien baserade jaktens porté. Neapel, med dess utmärkta hamn, bedömdes vara av primär betydelse för försörjningen av större allierade styrkor. Både norr och söder om denna stad funnos lämpliga stränder. Valet av Salerno var avhängigt av förmånligare strandgradient och längre aktionstid för jaktflyget.

Parallellt med det allierade planläggningsarbetet av invasionen pågingo stilleståndsförhandlingar med en italiensk delegation i Lissabon.

Planläggningen försvårades av att landstigningsstyrkor och tonnage voro spridda till sicilianska hamnar och till Tripolis, Bizerte och Oran. Den 3 september gick engelska åttonde armén planenligt över Messinasundet och den 5—7 lämnade "Salernokonvojerna" sina utgångshamnar. Motåtgärderna läto inte vänta på sig. Efter intensiv spaningsverksamhet utsattes en av konvojerna för ett häftigt tyskt bomb- och torpedanfall dock utan att lida några skador.

Den 5 meddelade Amiralitetets underrättelseavdelning Hewitt prestanda för och medel mot en ny tysk radiostyrd bomb och befintligheten av minor i Salernobukten. De senare hade lokaliserats av den engelska ubåten Shakespeare, som var försedd med speciella detektorer.

Förutom ett diversionsanfall och ett kuppföretag mot en tysk radarstation i Salernobukten delades invasionsstyrkan upp i en nordlig (brittisk) och en sydlig (amerikansk) del.

Landstigningen genomfördes planerligt under eldunderstöd från monitorer, kryssare och jagare. För att få fram de eldunderstödjande tätt under kusten sveptes rännor i minfälten sedan utsända spaningsplan i det klara vattnet obseverat och märkt ut minorna med rökbojar.

De tyska flyganfallen började i dagningen den 9 och fortsatte hela dagen. Kryssarna Uganda och Dehli kolliderade i den rök- och dimridå, som lades ut från fartygen vid bombanfallen. Landstigningsstränderna låg under effektiv tysk artillerield hela dagen och de allierade styrkorna stötte redan vid middagstiden på hårdnackat motstånd och utsattes något senare även för häftiga motanfall understödda av stridsvagnar. På eftermiddagen sänkte tyskt flyg slagskeppet Roma, som var ledarfartyg för de italienska flottstyrkorna, vilka i enlighet med stilleståndsavtalet voro på väg från Genua, La Spezia och Livorno till Malta.

Samma dag landsatte en kryssardivision med slagskeppen Howe och King Georg V som fjärrskydd en fallskärmsdivision i Taranto. Till ankars svajade minkryssaren Abdiel på en magnetmina och sjönk. Trupperna som ännu ej debarkerat ledo därvid svåra förluster.

Den 10 karakteriserades av häftiga tyska motanfall och ökade krav på fartygens eldunderstöd. Tack vare effektiv jaktinsats och flitigt användande av rök och dimma lyckades de också vidmakthålla elden. Under den 11 fortsatte de tyska flyganfallen med radiostyrda bomber. Redan på morgonen skadades kryssaren Savannah svårt och Philadelphia lätt. Amiral Hewitt hänför dessa motgångar till luckor i jaktförsvaret som i sin tur delvis berodde på tysk flygfältsbekämpning.

Den 13 var de allierade längs hela fronten på defensiven och endast med svårighet kunde underhållstrupperna på stranden lossa landstigningsfartygen som lågo under besvärande artillerield. Utan ersättning för de förlorade fartygen betvivlade amiralen möjligheten av att vidmakthålla eldunderstödet över nästa dag, under vilken nya bekymmer anmälde sig. Högste befälhavaren för operation "Avalanche", generallöjtnant Clark, hemställde nämligen om förberedande åtgärder för truppernas återinskeppning.

Emellertid hade amiral Cunningham på Hewitts begäran beordrat betydande förstärkningar: Valiant och Warspite, Aurora och Penelope samt ställt i utsikt att vid behov även sända Nelson och Rodney.

Under den 15 fortsatte de tyska flyganfallen med skador på transport- och eskortfartyg som följd. Så fort de nyanlända slagskeppen fått iland sina eldledningspatruller öppnade de förödande eld mot de framträngande tyska motoriserade förbanden. Samma dag begärde amiralen Hewitt särskilt jaktförsvaret opererande på hög höjd varifrån de tyska planen styrde sina bomber.

Vid häftiga flyganfall den 16 träffades Warspite av två radiostyrda bomber, vilket medförde vattenfyllning av samtliga eldrum.

Slagskeppet kunde dock bosgeras till Malta efter mörkningen. Slagskeppsartilleriets insats hade vänt utvecklingen till de allierades fördel och samma dag kunde ordern om eventuell återinskeppning återkallas.

Den 17 och 18 fortsatte artillerielden mot de retirerande tyskarna och på det södra avsnittet landsattes en infanteridivision.

Då fronten drogs allt längre in i landet minskade möjligheterna till eldunderstöd. Arbetet med att lossa och frigöra landstigningsstationer och att organisera underhållstjänsten upptog en stor del av stans tid. Man fruktade också ubåtsanfall och vidmakthöll en omfattande patrullering. Inte förrän den 25 (D+16) kunde Salerno öppnas — inloppet hade dessförinnan legat under tysk artillerield. Den 28 och 29 hindrade hård storm all urlastning och ett 80-tal landstigningsfarkoster av skilda slag strandade.

Den 1 oktober erövrades Neapel och därmed kunde operation "Avalanche" anses som avslutad.

Avslutningsvis tillskriver Hewitt segern skeppskanonernas insats men tillägger att den skulle varit omöjlig utan jaktflygets målmedvetna och effektiva insats.

Italien.

Det italienska slagskeppet Andrea Doria har förlagts i materialreserv efter 40 års tjänst.

Fartyget kommer i fortsättningen endast att ha en liten nyckelbesättning.

Systerfartyget Duilio är nu Italiens enda rustade slagskepp.

(Military Review oct. 1953).

Japan.

Kamikaze-anfallen.

Efter det fruktansvärda nederlaget i Filipinska sjön kvarstodo som den japanska flottans enda offensivvapen landbaserat flyg med dåligt utbildad personal samt resterna av övervattensflottan som dock saknade hangarfartyg. Inför det sedan länge väntade anfallet mot Filipinerna gjordes enorma ansträngningar för att stärka försvaret (Operation Sho = Seger). På grund av amerikanarnas oavlatna och med allt större framgång genomförda flyg- och ubåtsoffensiv gjordes dock små framsteg.

De japanska planen voro både till antal och prestanda så underlägsna att de inte längre kunde operera under dager med någon ut-

sikt till framgång. Landstigningen vid Leyte möttes av endast 100 plan — gräddan av de resterande japanska marinflygarna hade stupat vid fruktlösa försök att stoppa företaget mot Marianerna 4 månader tidigare.

I detta förtvivlade läge konstaterades, vid en presskonferens i Manila i mitten av oktober 1944, att det enda sättet att åstadkomma avgörande vapenverkan mot de fientliga fartygen var att utföra självmordsanfall. I första hand avsåg amiral Ohniski, som ansågs vara den mest framstående exponenten av flygkrigföring till sjöss, att använda Zerojaktplan försedda med en 250 kg bomb.

Vid det första förbandet, en jaktflottilj, som delgavs detta beslut anmälde 21 piloter av 23 sig som frivilliga efter ett tal av amiral Ohniski som slutade med orden: Aldrig tidigare i historien har en grupp män blivit uppfordrade av sin befälhavare att utföra ett uppdrag liknande detta! Tilläggas bör att den nya taktiken hade diskuterats sedan månader i högkvarteret, där man dock länge ryggade tillbaka för sådana extraordinära åtgärder.

Redan den 25 oktober genomfördes de första framgångsrika kamikazeanfallen*) och resultatet spred sig som en löpeld inom den japanska flottan. Amiral Ohniski hade från början endast avsett en begränsad insats men efter de svåra nederlagen till sjöss och flygförbandens uppenbara oförmåga att komma till slags med konventionella metoder, beslöts en kamikazeinsats i stor skala. En jämn ström av nyutbildade frivilliga anlände nu från hemlandet till den filipinska krigsskådeplatsen.

De flygplan, som bröto igenom det starka jakt- och lv-försvaret åstadkom stor förödelse. På grund av att bomben exploderade ovanför vattenlinjen och i allmänhet utanför skrovet fick den i regel icke sänkande verkan, men initierade svårbemästrade bränder. Självmordsplanen, som eskorterades av jaktförband så länge sådana fanns att tillgå, insattes i små grupper ofta samtidigt med bombförband av konventionell typ.

I samband med de allierade anfallen mot Iwo Jima och Okinawa intensifierades anfallen och ett nytt självmordsvapen sattes in, den sk bakabomben, som var raketdriven och lösgjordes från ett moderplan för att sedan styras av en egen pilot mot målet. Trots många lyckade anfall fick vapnet inte den betydelse man på japanska sidan hoppats på, i hög grad beroende på att det amerikanska jaktflyget sköt ned de ofta oeskorterade moderplanen på betryggande avstånd.

Vid kapitulationen hade 2.519 japanska flygare offrat sig vid kamikazeanfall.

*) kamikaze = den gudomliga vinden.

(Kommendörkaptenerna Rikihei Inoguchi och Tadashi Nakajima. Sammandrag i Proceedings septemhernummer under titeln The Kamikaze attack corps).

Sovjetunionen.

Enligt uppgifter i The Royal Air Force Flying Review har ett nytt ryskt attack/torpedflygplan kommit ut på förbanden bl a i Östersjöområdet. Det rör sig om ett tvåmotorigt reoplan med möjlighet att bära två 1.000 kg-torpeder och med en max.-fart på lägsta höjd på omkring 900 km/tim.

(Proceedings september 1953).

Storbritannien.

Nytt engelskt upbåtsjaktflygplan.

Vid Farnboroug-utställningen visades för första gången det nya upbåtsjaktplanet "Seamew". Det är resultatet av flera års arbete med att få fram ett **robust** och **prisbilligt** plan. Det behöver en mycket kort start- och landningssträcka, så kort att det t o m kan operera från större tankfartyg. Sjunkbomber alternativt en torped ingår i beväpningen. Planet är enmotorigt och betjänas av två man.

(Ur oktobernumret av The Navy).

Sverige.

Fem tankfartyg på åtta veckor.

Märklig varvsprestation.

Kockums Mekaniska Verkstads AB (det välkända storvarvet i Malmö) har i höst utfört den märkliga prestationen att på åtta veckor leverera inte mindre än fem fartyg om sammanlagt 89.960 t dw.

Det första av de fem var "Ocean Clipper" på 15.810 ton, som lämnade varvet den 14 augusti, och det sista 24.200-tonnaren "Tank Queen", vars leveranstur ägde rum den 6 oktober.

Dessa två är motortankers liksom "Amphion" på 16.785 ton med leverans den 7 september och "Soya-Birgitta" på 12.965 ton, som blev leveransklar den 25 samma månad.

Det återstående, 20.200-tonnaren "Saxonsea", levererades den 20 augusti till Stavros S. Niarchos, London och New York. Det var varvets

första dollarbyggda fartyg och det första ångturbindrivna handelsfartyget, som byggts vid ett skandinaviskt varv.

"Saxonsea" är nu registrerat i Liberias huvudstad Monrovia, "Ocean Clipper" ägs av Rederiaktiebolaget Clipper, Malmö, och "Tank Queen" av Skibs A/S Victoria, Oslo, medan "Amphion" och "Soya-Birgitta" är hemmahörande i Stockholm. Redare för de sistnämnda är resp Rederiaktiebolaget Amphion och Rederiaktiebolaget Walltank.

Litteratur

De italienska dvärgvapnens insatser under andra världskriget.

"Sea Devils" av commander J. V. Borghese är den spännande historien, översatt till engelska språket, om de italienska dvärgvapnens utveckling och insatser i Medelhavet under andra världskriget. Författaren var en av dem, som främst utvecklade dessa vapen och tillika den siste chefen för den militära organisationen kring densamma.

Italien såg en möjlighet att med dessa vapen utjämna den brittiska överlägsenhet till sjöss. Vid krigsutbrottet den 10 juni 1940 var man emellertid ej beredd att göra en omedelbar insats i stil med det japanska anfallet på Pearl Harbor. Först så småningom kom man igång, men då uppnåddes även betydelsefulla resultat. Mest bekant är anfallet mot Alexandria den 19 december 1941, då de två brittiska slagskeppen **Valiant** och **Queen Elizabeth** gjordes operationsodugliga för flera månader framåt. Kort tid dessförinnan hade hangarfartyget **Ark Royal** och slagskeppet **Barham** sänkts i Medelhavet och slagskeppen **Repulse** och **Prince of Wales** i Indonesien, vilket allt framkallade en mycket kritisk situation för brittiska flottan. För första och sista gången under kriget hade italienska flottan möjlighet att med sina slagskepp och övriga fartyg dominera sjökriget i Medelhavet, vilken möjlighet dock ej till fullo utnyttjades, bl a därför att den fulla framgången av aktionen mot Alexandria ej blev uppenbar för italienarna. Emellertid kunde nu den tyska Afrika-kåren överföras till Libyen, varigenom britterna några månader senare blevo utdrivna ur Cyrenaica. Enligt författarens mening kunde emellertid mycket mera ha gjorts för att fullfölja framgången, bl a kunde Malta ha erövrats, vilket hade blivit av stor betydelse för krigets fortsatta förlopp. Ansvaret för att så ej skedde tillskriver författaren italienska generalstaben och tyska överkommandot, som ej ville släppa till erforderlig olja för de större fartygen och flygskydd för operationen.

De italienska dvärgvapnen voro huvudsakligen av tre slag: **människo-torpeden**, **sprängbåten** och **grodmännen**, som simmande fäste sprängladdningar på förankrade eller förtöjda handelsfartyg. Därtill kom en **dvärgubåt**, som dock ej hann göra några större insatser före krigsslutet. Ett anfall mot New York med en sådan båt hade dock planerats; dvärgubåten skulle förts över Atlanten surrad på däck till en vanlig ubåt.

Människo-torpeden var det vapen med vilket de största framgångarna vunnos. Den var 6,7 m lång och hade en kaliber av 53 cm. På

densamma "redo" två man. Maximifarten var 2½ knop, aktionsradien 10 sjömil och maximidjupet 30 meter. Torpeden kunde bringas att stiga eller sjunka genom utpumpning och fyllning av tankar med hjälp av elektriska pumpar. Framdrivningen var likaledes elektrisk med utnyttjande av ett ackumulatorbatteri. Med hjälp av en reostat kunde fyra olika hastigheter utvinnas. Framför piloten fanns en vågbytare och en panel med olika kontrollinstrument. Piloterna hade särskilda andningsapparater, som medgav långvarigt uppehåll under vattnet. Torpedens stridsspets innehöll en laddning av 300 kg sprängämne. Den kunde på ett enkelt sätt skiljas från torpeden och fästas under målet. Härvid tillgick vanligen så, att piloterna sträckte en wire tvärs under målet från slingerköl till slingerköl och på denna wire upphängdes stridsspetsen, varefter denna inställdes för sprängning efter viss tid. Den kunde även hängas upp på målfartygets propeller eller roder eller ev läggas på botten direkt under fartyget, om bottendjupet var ringa.

Torpederna fördes vanligen till den fiendliga hamnens närhet ombord på en ubåt, å vilken de förvarades i cylindrar på däck. Då ubåten kom på plats, lade den sig på botten, varefter piloterna släpptes ut och togo ut sina torpeder ur cylindrarna. I en del fall, såsom vid anfall mot Gibraltar, kunde anfall igångsättas direkt från närliggande neutralt territorium. Vanligen gjordes anmarschen i ytläge, varvid piloterna endast hade huvudena över vattenytan. Vid passerande av bevakningen och då målet nalkades, gick man fullständigt under vattenytan.

Sprängbåten var en flatbottnad motorbåt 5,2 m lång och 1,9 m bred, som kunde ges en fart av 32 knop med fem timmars aktionstid. Båten hade särskilda anordningar för att taga sig över nät. I förstäven fanns en sprängladdning om 300 kg, som vid anslag mot målet lösgjordes från båten och sjönk samt därefter sprängdes genom det hydrostatiska trycket. Sprängbåten fördes av en man, som styrde den mycket nära målet, då han gled överbord och hastigt tog sig upp på en flotte för att vara ur vattnet, då explosionen kom.

Sprängbåtarna kunde föras till den fiendliga hamnens närhet ombord på en jagare, vanligen 6 å varje, å en ubåt, trälare el dyl.

Grodmännen simmade vanligen, väl camouflerade, mot målet från en närbelägen, ofta neutral strand. Grodmännen insattes även jämtes med människo-torpeder från ubåt. Det förekom även, att en grodman släpptes ut som spanare från ubåten och från vattenytan med hjälp av telefon ledde ubåten till anfallsläge (såsom exempelvis till 2.000 m från Algers hamn). De sprängladdningar, som fästes till fartygsbottnarna, armerades vanligen först då fartyget lämnat hamnen genom att en propeller vindades av på grund av fartygets framfart. Därefter utlöstes sprängladdningen efter inställd tid.

De män som förde dessa vapen voro av delvis olika läggning. De voro naturligtvis alla en "handplockad" elit, men för sprängbåten krävdes en mera impulsiv natur, som kunde koncentrera sin insats till några få sekunders anfall. För piloten på människotorpeden krävdes särskilt ett kallt huvud och förmåga att ekonomisera med krafterna under många timmar — vid vissa anfall voro piloterna åtta timmar i vattnet. E-båtspiloten anföll under några ögonblick en fiende, som han kunde se, han kunde kanske liknas vid en infanterist, som anfaller med bajonetten; den andra kategorien tar sig fram i djupet och under mörker med hjälp av instrument och trevar sig fram med händerna över fiendens köl; han är mera lik pionjären, som söker sig fram mot fiendens linjer, övervinnande alla hinder. Olika karaktärer, olika män och därför olika metoder att öva dem. Ett års träning ansågs erforderlig, innan effektiv fronttjänst kunde påräknas. Då insatsen slutligen gjordes, fick den ofta engångskaraktär, varvid piloterna, om de ej kunde återvända till neutral strand, i bästa fall blevo tillfångatagna. Avgången av personal liksom utbildningsbehovet var därför stort. Som rekryteringskälla stod dock hela italienska krigsmakten till förfogande.

Ett anfall krävde för att lyckas en mycket noggrann planering, innefattande underrättelsers inhämtande och specialträning. För att operationen skulle lyckas måste en mångfald detaljer "klaffa". Under de få dagar, som månen var fördelaktig, måste vädret även medge förberedande flygspaning, såvida icke den fiendliga hamnen, såsom i Gibraltar, kunde hållas under uppsikt på annat sätt. Sjön måste vara relativt lugn för sådana små farkoster, som det här är fråga om och så måste det naturligtvis finnas lämpliga mål i hamnen etc. Betecknande är vad förf. framhåller, nämligen att det i vanliga fall gäller **att finna användning för befintliga vapen, men att det vid utnyttjande av dvärgvapen är fråga om att för en given taktisk situation utforma ett lämpligt vapen och finna ett sätt att utnyttja detsamma under full kontroll.**

De italienska anfällen föranledde givetvis motåtgärder från brittisk sida i form av bevakning, skyddsnet o dyl. Bevakningsbåtar, som fälde sjunkbomber, patrullerade ständigt vid hamninloppen och bland ankarliggare på en redd, fartygsbottnarna undersöktes av brittiska grodmän, innan fartygen gingo till sjöss. (I detta sammanhang kan erinras om, att amiral Cunningham i sina memoarer rekommenderar, att ett förankrat fartyg vid fara skall ha sina propellar i gång för sakta back för att på så sätt spola bort eventuella grodmän och sprängladdningar.)

Vid krigets slut började britterna utnyttja egna dvärgvapen efter de italienska förebilderna. Men de brittiska vapnen voro ej så fullkomnade som de italienska.

De italienska anfällen mot Gibraltar och Alexandria ha förut nämnts

och äro tidigare väl kända. Härutöver bör ihågkommas anfällen med E-båtar mot Suda Bay på Kreta i mars 1941, då kryssaren York sänktes, samt ett anfall mot Malta i juli 1941, vilket anfall dock blev alldeles upprivet av försvaret. Mindre känt är måhända att landburna kolonner med dvärgvapen insattes i Svarta havet samt från kusten av Cyrenaica, varvid även vissa framgångar vunnos. Däremot lämpade sig dessa **anfallsvapen** sedermera mindre väl vid **försvaret** av det italienska hemlandet, vilket torde ligga i dessa vapens natur.

Sammanlagt tillskriver italienarna sig att ha sänkt 4 örlogsfartyg om sammanlagt c:a 75.000 ton och 27 handelsfartyg om c:a 190.000 ton, ett betydande resultat (vilket ej torde vara överdrivet), särskilt i betraktande av vad den italienska flottan i övrigt åstadkom. Otvivelaktigt måste dvärgvapnen framdeles tillskrivas stor betydelse vid sjökrig i ett innanhav, det är den slutreflexion man gör efter genomläsningen av denna spännande och välskrivna historia.

H. U.

Winston Churchill — officer, författare, politiker och statsman.

Virginia Cowles: "Winston Churchill.
The Era and the Man".

Det torde vara få statsmän i modern tid som uppnått en sådan legendarisk ryktbarhet som Winston Churchill. Det som framförallt gjorde honom känd i utlandet bland miljoner människor var hans ställning som briterernas okuvligt krigsledare katastrofernas vår 1940.

För britererna däremot hade Winston Churchill redan tidigare gjort sig känd som en orädd kämpe för brittiska intressen. Och det är väl knappast oförsynt att påstå att det som gav honom kraft under prövningens år 1940 var vetskapen om att nu stod det Brittiska imperiet inför ett avgörande som skulle gestalta dess framtid. Churchill stred säkert mer som britt än som demokrat — även om orden britt och demokrat enligt hans uppfattning säkert är synonyma.

Författarinnan, Virginia Cowles, har sökt komma fram till hur han nådde de högsta ämbetena i sitt rike. Från början var väl inte Winston Churchill märkvärdigare än tusentals andra, unga, äventyrslystna officerare som stred för det brittiska imperiet tusentals mil från hemlandet. Däremot var väl hans steg att ta avsked som officer och bli krigskorrespondent under boerkriget litet ovanligt för sin tid. Det var förresten ett steg som indirekt kom att bli av allra största betydelse för honom. Inte bara så att han var en mer än vanligt skicklig krigskorrespondent utan därför att han på några dagar nådde världs-

berömmelse genom en djärv flykt från boerna av vilka han blivit tillfångatagen. Faktum är att det under detta krig på brittisk sida gjordes hundratals om inte tusentals bedrifter lika djärva som Churchills, men dessa föll i glömska medan hans blev historia. Säkert hade han sina kontakter med pressen att tacka för att det gjordes så stor sak av just hans prestation — säkert stack han heller inte själv under stol med sin bedrift. Alltnog utnyttjade han sin berömmelse både smidigt och snabbt. Den publicitet han nått var grunden för hans inval i parlamentet som kom nästan omedelbart därefter. Men det gav honom också de ekonomiska resurser han behövde. På kort tid tjänade han 20.000—30.000 pund genom föreläsningar och föredrag i England och USA.

Men att enbart vara parlamentsledamot tillfredsställde inte Churchills våldsamma ambition. Några år före första världskriget satt han också i regeringen som sjöminister. Det var väl här som Churchills dynamiska kraft fick tillfälle att för första gången utvecklas på ett större mål. Flottan hade under tiden omkring sekelskiftet utan tvekan försummats. Churchill satte in hela sin kraft på att förstärka den med vilket han också lyckades. Utan Churchills arbete som sjöminister åren före första världskriget är det tänkbart att kampen mellan de tyska och brittiska flottorna kunnat få ett annat förlopp och att kejsar Wilhelm II:s självtagna titel som amiral av Nordsjön kunnat bli också en verklig. Den misslyckade Dardanellexpeditionen 1915, i vilken Churchill var mycket aktivt engagerad, betydde ett tillfälligt avbrott i hans karriär.

Under mellankrigstiden sysselsatte han sig ivrigt med skriftställeri vid sidan av den politiska verksamheten. Åren 1924—29 satt han också som finansminister. Efter sistnämnda år var han intill 1940 privatman. Alltsedan Hitlers maktövertagande 1933 yrkade han envetet på demokratiernas upprustning — både genom sina tal i parlamentet och på andra håll samt inte minst genom sina skrifter. Tyvärr röntes hans ord — åtminstone inte i England — någon vidare förståelse förrän det var försent.

År 1940, katastrofernas år, då hela resultatet av den brittiska efterkrigspolitiken föll samman som ett korthus, och då det började gälla själva det stolta brittiska imperiets bestånd, blev Churchill premiärminister. Hur han som sådan stod som en orubblig klippa, symboliserande hela den fria världens motstånd mot våld och diktatur, är allt för väl känt för att behöva refereras.

Churchills politiska insats har helt hållit sig på det jordbundna praktiska planet. Vad det gäller idéer och åskådningar har inte Churchill varit någon nydanare vare sig inom det konservativa parti, för vilket han nu sedan är tillbaka är ledare eller inom det liberala som han tidigare tillhörde.

Men det saknas inte kritik av Churchill i Virginia Cowles biografi över honom. Tvärtom pekar hon på ganska många negativa sidor. Främst hans maktlystnad och strävan efter ära. Lord Beaverbrook har ju också sagt att: "Churchill i medvind har i sin själ det ämne som tyranner görs av". Med maktlystnaden sammanhänger väl också hans överdrivna sätt att söka hävda sig i olika sammanhang. I Parlamentet har han redan från sin första tid tangerat det anstötliga. Hans tal där har ofta varit både oförskämda och otillbörligt aggressiva — och tyvärr har det allt för ofta varit i personliga angrepp på motståndare.

Men trots de negativa sidor författarinnan kunnat plocka fram märks de dock knappast vid sidan av den store mannens livsgärning. Kvar står endast det faktum att Churchill — mannen som redan i både brittisk- och världshistoria blivit en symbol för motståndet mot våld och diktatur — han står ännu oböjligt fast i hävdandet av de brittiska frihetsidealerna.

K. R. Perhusen.

En tvingande befälsreform.

(Sv. Underofficersförb:s förlag. Pris kr. 2: 50).

Efter fem års arbete har "Befälsutredningen" — mera känd som den Bredbergiska enhetsbefälsutredningen — nyligen avgivit sitt betänkande över "Befälsordningen vid infanteriet". I dagspressen har resultatet i korthet presenterats. Det har därvid särskilt uppmärksammat, att kommittén i slutuppgörelsen delats i två läger med en majoritet om 4 och en minoritet om 3 ledamöter, bland de sistnämnda ordföranden. Majoritetsförslaget vill i stort sett bygga på det bestående grund och endast vidtaga sådana reformer, som äro betingade av utvecklingen inom taktik, teknik och underhållstjänst. Reservanterna åter, till vilka underofficersförbundets representant hör, vilja göra en radikal omändring av befälskårerna, bl a bestående i ett inlemmande av UO i officerskåren. Grundexamen för inträdet i denna kår skulle vara realexamen. Reservanterna anse denna grund för kompaniofficersgradernas allmänbildning tillräcklig i fullt medvetande om att den värnpliktiga ungdomen i och med enhetsskolans genomförande till alla största delen kommer att i detta avseende stå på samma nivå eller högre än sina lärare — officerarna. Skälet till en sådan sänkning av officerens allmänbildning anges vara en önskad breddning av rekryteringsbasen, varigenom man skulle få större möjlighet till uttagning av dem, som lämpa sig för officersyrket, än fallet är, då studentexamen kräves. Endast för de högre graderna skulle vidgad allmänbildning erfordras och denna skulle inhämtas under särskilda kurser före

inträdet i krigshögskolan, varvid eleverna med bibehållen lön skulle frånträda sina befattningar.

För att på ett slående och lättfattligt sätt göra dessa och andra av reservanternas synpunkter mera allmänt kända har underofficersförbundet i en broschyr "En tvingande befälsreform" gjort en sammanfattning av betänkandet. Det är skada, att den lediga stil, som utmärker broschyren, på en del ställen utnyttjats på ett mindre tilltalande sätt, när man velat framhäva egna och förringa motståndarens synpunkter och förslag. Likaså kan ibland logiken ifrågasättas.

Ehuru det skulle vara frestande och enkelt att exemplifiera, vad jag här åsyftat, anser jag icke denna tidskrift vara rätta platsen här för, i all synnerhet som betänkandet rör infanteriets befälsordning. Det är att förmoda, att såväl betänkandets som broschyrens argumentering blir föremål för en saklig detaljgranskning i de yttranden, som inom kort skola avgivas.

Den fråga, som genom betänkandet och broschyren förts fram till begrundande och diskussion, är av den största betydelse för i första hand armén, men den sträcker även sina verkningar in i de båda andra försvarsgrenarna. Det är därför att hoppas, att man på alla händer söker lösa uppgiften sakligt och lidelsefritt.

J. S.

FRAKT, POST, PASSAGERARETRAFIK PÅ VÄRLDENS ALLA HAV.
PASSAGERARETRAFIK PÅ VÄRMLANDS HAV.

BROSTRÖMS
KONCERNEN

AXEL BROSTRÖM & SON · SVENSKA OASTASIATISKA KOMPANIET
SVENSKA AMERIKA LINIEN · SVENSKA ORIENT LINIEN

Broströms · Göteborg

