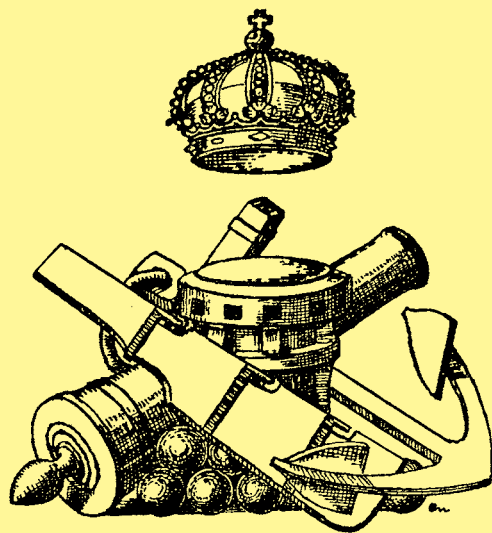


TIDSKRIFT I
SJÖVÄSENDET



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

KUNGL. ÖRLOGSMANNA
SÄLLSKAPET

N:r 9 1956

Kungl. Örlogsmannasällskapets tävlingsskrifter för år 1956.

Jämlikt Sällskapets beslut må tävlingsskrift avhandla valfritt ämne inom Sällskapets verksamhetsområde.

Tävlingsskrift bör, åtföljd av förseglad namnsedel upptagande författarens namn och adress eller ock ett valspråk, vara ingiven till Kungl. Örlogsmannasällskapets sekreterare, Karlskrona, senast den 1 oktober senastkommande september.

Finner Sällskapet inlämnad tävlingsskrift förtjänt av pris, tilldelas författaren Sällskapets medalj i silver eller — om skriften är av synnerligen utmärkt förtjänst — i guld.

Tävlingsskrift, som icke kan belönas med Sällskapets medalj, men likväl anses förtjänt av Sällskapets erkännande, erhåller på högtidsdagen hedrande omnämmande.

Utöver medalj eller hedrande omnämmande enligt ovan kan författare tilldelas penningpris, vars belopp är beroende på tävlingsskriftens förtjänster och värde samt till förfogande stående medel.

Skulle den förseglade sedel, vilken åtföljer skrift, som blivit prisbelönad eller erhållit hedrande omnämmande, endast innehålla ett valspråk, tillkännagives detta under första hälften av november månad i lämpliga dagliga tidningar med anhållan, att författaren ville till Sällskapet uppgiva namn och adress.

Kungl. Örlogsmannasällskapet förbehåller sig rätt att i sin tidsskrift offentliggöra inlämnad tävlingsskrift.

Till Försvarets forskningsanstalts disposition har Kungl. Maj:t ställt ett belopp av högst 10.000: — kronor för helt budgetår räknat för utgivande, efter prövning i samråd med Krigsvetenskapsakademien resp. Örlogsmannasällskapet i varje särskilt fall, av penningbelöningar till författare av skrifter av påtagligt värde i ämnen av betydelse för naturvetenskaplig och teknisk-vetenskaplig forskningsverksamhet för militära syften. Prisbeloppens storlek äro icke fixerade på förhand utan bliva beroende av de insända skrifternas förtjänster och värde. Ämne för skrift, som här avses, kan författare antingen själv bestämma eller välja av Krigsvetenskapsakademien uppställda ämnen eller sådana inom Örlogsmannasällskapets arbetsområde beträffande ämnen, som falla inom området för naturvetenskaplig eller teknisk-vetenskaplig forskning för militära syften.

Torpeden som forskningsobjekt

Av Marindirektör TOR ÖDMAN.

Redan före första världskriget var torpeden utvecklad till ett efter dåtida mått slagkraftigt vapen. Detta resultat hade uppnåtts i stort sett tack vare oräkneliga praktiska skjutförsök omväxlande med ändringar av form, styrorgan, propellrar m m.

Den med olika torpedproblem nu arbetande ingenjören eller officeren, som har tillgång till de senaste rönen inom hydrodynamik och servoteknik, måste beundra de män, som uppnådde praktiskt användbara resultat och som över huvud taget lyckades styra en obemannad undervattensfarkost på någorlunda rak kurs och konstant djup utan tillgång till den moderna forskningens rön, framförallt inom servotekniken.

Under årens lopp har torpedens framdrivningsmaskineri och styrapparat givetvis alltmer förbättrats i takt med de tekniska framstegen och forskningsteknikens utveckling i allmänhet. Nuvarande prestanda har kunnat uppnås endast tack vare moderna beräkningsmetoder, högt driven forskningsteknik och med hjälp av matematik- och analogimaskiner.

Av lättförståeliga skäl är den mer speciella utvecklingen inom torpedvapnet i hög grad av hemlig natur. Främmande marinens senaste utvecklingsresultat står därför inte till förfogande t ex på samma sätt som inom artilleriet, där frågan om anskaffningen av den modernaste utrustningen ofta är av rent ekonomisk art. Detta förhållande har medfört, att vi här hemma blivit hänvisade till egen forskning i utomordentligt hög grad. Därför har också tillgången till forskningsmöjligheter inom landet ökat starkt i betydelse. Möjligheterna för det svenska torpedvapnet att i fortsättningen kunna hålla jämna steg med utlandet hänger intimt samman med möjligheterna att kunna bedriva forskning på alla av vapnet berörda områden.

Det för torpedvapnet nödvändiga forskningsfältet sönderfaller i följande huvudgrupper:

1. hydrodynamik (form, stabilitet, roder, propellrar)
2. framdrivningsmetoder (grundforskning på ämnens kemiska och fysikaliska egenskaper, termodynamiska processer)
3. styrning
4. speciella instrument och anordningar.

En stor del av forskningen inom grupp 1, hydrodynamik, har varit förlagt till Statens Skeppsprovvningsanstalt (SSPA) där frågor rörande form, fartmotstånd, propellrar m m behandlats. Motsvarande problem är givetvis också under kontinuerlig behandling vid Centrala torpedverkstaden (CTV) och ett intimt samarbete i gemensamma frågor är etablerat mellan dessa båda institutioner. Givande resultat har uppnåtts för förbättring av den konventionella torpedens egenskaper.

Då det gäller mer extrema torpedproblem med tonvikt på den framtida utvecklingen mot högre farter, är emellertid möjligheterna till forskning inom detta område mycket begränsade jämfört med de relativt stora resurser, som står till förfogande för forskning på det aerodynamiska området. För aerodynamisk forskning har de senaste årtiondena flera betydande anläggningar uppbyggts, där grundforskning och målforskning kan bedrivas med sikte på förbättring särskilt av flygplanens konstruktion och prestanda. Dessa anläggningar har successivt kompletterats med hänsyn till den allmänna utvecklingen inom området, försetts med tunnlår för överljudfart o dyl.

Någon motsvarande uppbyggnad av forskningsanstalter för studium av snabba undervattens kroppars beteende i sitt rätta element har ej kommit till stånd. Detta har givetvis sin grund däri, att de stora kostnaderna för sådana anläggningar i huvudsak endast skulle komma ett enda av marinens vapen tillgodo — låt vara den lätta flottans huvudvapen — torpeden. Den aerodynamiska forskningen betjänar ju däremot flygvapnet i sin helhet. Enär möjligheterna till forskning inom hydrodynamiken är otillräckliga måste

varje tillskott inom detta fält hälsas med tillfredsställelse. Byggandet av en försöksvattentunnel eller kavitationstank planeras f n vid SSPA, där ej endast frigående propellrar kommer att kunna provas, utan där man även kan göra kavitationsförsök med propellrar placerade i direkt anslutning till fartygsmodeller av olika typer och även torpeder i full skala. Med denna kavitationstank kan emellertid endast en del av torpedvapnets problem lösas. (Inom stormaktarnas mariner, USA, Frankrike, England, har på senare år betydande anläggningar för undersökning av snabba undervattens kroppar uppförts).

Bristen på anläggningar för speciella undersökningar inom hydrodynamiken har dock hittills kunnat täckas nöjaktigt. En del av de hydrodynamiska problemen kan nämligen lösas via aerodynamiken. Torpedvapnet utnyttjar därför med tillfredsställelse denna forskningsgrens utomordentliga resurser genom anlåtande av i första hand flygtekniska försöksanstalten (FFA) för problem rörande form och stabilitet och i andra hand Kungl tekniska högskolans (KTH) flygtekniska laboratorium för vissa speciella frågor, som rör fartmotstånd, kavitationsgränser, form m m.

Beträffande grupp 2, framdrivningsmetoder, och grupp 3, styrning, bedrivs forskningen kontinuerligt dels vid CTV, dels vid Försvarets forskningsanstalt (FOA). På de senare åren har vid FOA en särskild anläggning uppförts för att bättre kunna tillgodose vissa forskningsuppdrag för torpedvapnet.

De hittills berörda huvudgrupperna av forskning omfattar i huvudsak de frågor, som berör torpedkroppens beteende under sin färd genom vattnet och syftar väsentligen till uppnående av högre farter. En annan del av forskningen och utvecklingen på torpedområdet, som är sammanförd under grupp 4, speciella instrument och anordningar, rör exempelvis den rent tekniska utformningen av styrapparaturen och framtagandet av andra mera speciella anordningar inom torpedskalet, såsom elektroniska apparater och instrument. Hit hör också utskjutningsanordningarna på fartygen liksom utvecklingen och utformningen av torpedeldledningssystem för jagare, mtb och ubåtar jämte markerings och signalanordningar för underlättandet av bärgningen av torpeder

i fredstid. Detta är ett mycket vidsträckt forskningsfält, vars objekt är fördelade företrädesvis på industrier och örlogsvarv, många gånger i samarbete med FOA. Sålunda är en del av forskningen beträffande styrapparater förlagd till CTV och visst utvecklingsarbete rörande utskjutningsanordningar till örlogsvarvens torpedsektioner. För området i övrigt är den civila industriens laboratorier i många fall lämpligt rustade och därför i hög grad anlitate.

Dessa privata laboratorier är emellertid i första hand skapade för forskning och utveckling på industriernas speciella områden. Arbetet här omfattar dels förbättring av industriernas egna produkter eller av produktionsmetoderna, dels brytande av nya vägar för tillverkningen, på vars avkastning industrierna ifråga existerar. Därför kan till industriernas laboratorier som regel endast förläggas sådana målforskningsobjekt, som — helst inom rimlig tid — kommer att leda till serieproduktion av lämpligt slag. Grundforskning, exempelvis för klarläggande av vissa termodynamiska förlopp eller av ämnenas karaktär och egenskaper, som ej leder till produktion av ett eller annat slag, förlägges lämpligen till forskningsanstalterna.

Fördelningen av forskningsobjekten kommer alltså i stort sett att bli på följande sätt:

FOA	grundforskning framdrivningsmetoder styrning, stabilitet
SSPA	form, stabilitet propellrar
FFA KTH	form, stabilitet roder
CTV	form styrning, stabilitet propellrar framdrivningsmetoder
örlogsvarven	utskjutningsanordningar krut och andra explosivämnen speciella anordningar

Industrier elektroniska och mekaniska instrument och apparater
torpedledning
styrapparater

Det är i huvudsak två faktorer, som blir bestämmande för forskningens och utvecklingens planläggning, nämligen forskningsmöjligheterna, d v s tillgången till forskningsanstalter och personal samt kostnaderna.

Enär de tillgängliga forskningsmöjligheterna är begränsade är det av vikt, att de utnyttjas på ett förnuftigt sätt. Målsättningen måste därför vara klart definierad och grundad på trängande behov eller stark önskvärdhet av att nå resultat på det bestämda forskningsområdet. Planläggningen av sådan målforskning bör om möjligt också vara grundad på kunskapen om att ett resultat är möjligt att uppnå på det bestämda området och också inom rimlig tid. Den genom erfarenhet och sakkunskap vunna nära nog intuitiva känslan för vad som är möjligt eller omöjligt att åstadkomma med tillgängliga resurser har här ett värde som ej kan överskattas. Saknas denna känsla blir forskningen planlös och resultatlös ur den synpunkten, att den ej leder till det önskade målet.

Beträffande kostnaderna gäller, att forskning fram till ett visst angivet mål — grovt räknat — alltid kräver lika stor insats var den än bedrivs, i Sverige eller i exempelvis USA. Den blir alltså relativt sett dyrbarare för ett mindre land. Det är också klart att dessa kostnaders fördelning på en jämförelsevis begränsad serie instrument eller apparater medför en i ännu högre grad ogynnsam kostnadskalkyl. Alla impulser från utlandet, vare sig det gäller uppnådda resultat eller inslagna utvecklingsvägar, är därför — om de står att få — av högsta värde.

Stormakternas resurser ifråga om forskning både beträffande tillgång till forskningsanstalter och penningmedel, är enorma i jämförelse med vårt lands, ett förhållande, som måste ge avkastning på vapenutvecklingens område. Att fördela de inhemska forskningsresurserna är därför ett operativt och analytiskt problem, som snart måste angripas för att vårt försvar skall få högsta effektivitet.

Vätessuperoxidtorpeder

Av ledamoten kommandörkapten SVEN FORSBERG.

I årsberättelse i vetenskapsgrenen torpedväsande för år 1953—1954 lämnades bl a en redogörelse om vätesuperoxid som framdrivningsmedel för torpeder. Dessutom redovisades de problem som förefunnos för förvaring och transport av detta medel.

I den tyska tidskriften Verein Deutscher Ingenieure (VDI) har E. Kruska lämnat en ingående redogörelse för den tyska Waltermetoden för att utvinna energi ur vätesuperoxid.

Walter började sina försök med detta ämne 1933 och metoden utvecklades under andra världskriget. Anledningen till att han valde vätesuperoxid var dels att få ett ämne, som kunde lämna syre vid förbränning och dels för att de förbränningsgaser, som berikats med syre, ej lämnade något spår efter sig i vatten. Då försöken voro ytterst hemliga användes ett flertal täckbenämningar, som numera förekomma i facktidsskrifter. Det kan därför vara av allmänt intresse för dem, som önska studera dessa saker, att få en översikt över de olika metoder, som kommit till användning samt vad de olika täckbenämningarna såsom auxilin, auro, ingolin, helman och T-stoff innebära samt dessutom få en inblick i vilka metoder som kunna användas för framdrivning av torpeder.

Waltermetoden har flera olika sätt att utnyttja vätesuperoxiden. I ett fall användes skallmetod och i tre andra fall varmetod.

Fall I. Vätessuperoxiden sönderdelas med en katalysator och slutprodukterna bli vatten och syre.

Fall II. Efter sönderdelningen av vätesuperoxiden i likhet med fall I insprutas syremättad bränsle i gasform (kolväte). Detta medför en temperaturstegring till 2000° C. Slutprodukterna bli vatten och koldioxid.

Fall III. I den gasblandning som erhålles i likhet med fall II insprutas vatten, varigenom temperaturen sänkes till 600° C. Slutprodukterna samma som i fall II, dock med högre tillskott av vattenånga.

Fall IV. Här användes ingen katalysator utan i stället ett självtändande bränsle (hydrazin-hydrat med metanol). Temperaturen uppgår till 1900° C och slutprodukterna utgöres av vätesuperoxid och koldioxid samt restgas av kväve.

Tabell 1.

Ämne	Kemisk formel	Täckbenämning	Användning
Vätessuperoxid	$H_2O_2 + H_2O$	auxilin auro ingolin T-stoff	Syrebärande
Kalciumpermanganat	$Ca(MnO_4)_2$	Z-stoff C	Katalysator
Natriumpermanganat	$NaMnO_4$	Z-stoff N	
Hydrazinhydrat	$N_2H_4 \cdot H_2O$	B-stoff	Självantändligt bränsle
Metanol	CH_3OH	M-stoff	Blandningskomponent
Blandning av hydrazinhydrat och metanol	57% CH_3OH + 30% $N_2H_4 \cdot H_2O$ + 13% H_2O + 0,6 g/l K_3CuCn_4	C-stoff	Bränsle för raketdrift
Blandning av hydrazinhydrat och ätanol	80% $N_2H_4 \cdot H_2O$ + 20% C_2H_5OH + 0,6 g/l K_3CuCn_4	helman	Bränsle för torpeder
Dekalin	$C_{10}H_{18}$	—	Bränsle för ubåt

Tabell 1 visar de vanligast förekommande ämnena, deras kemiska formel, täckbenämning samt användning.

Tabell 2.

H_2O_2
(80% lösning med 552 kcal/kg)
Täckbenämningar: aurool,
auxilin, T-stoff, ingolin.

Metod	Kallmetod		Varmmetod	
	I	II	III	IV
Katalysator	NaMnO ₄ eller Ca(MnO ₄) ₂ (s. k. Z-stoff)	NaMnO ₄ (lösning)	fast Ca(MnO ₄) ₂ platin (kristaller)	
Bränsle		C ₁₀ H ₁₈ (dekalin)	C ₁₀ H ₁₈ (dekalin, kogasin)	
Bränsle hydrazin- hydrat (självtä- dande)				Blandningar: N ₂ H ₄ , H ₂ O (helman el C-stoff)
Vattenin- sprutning			H ₂ O	
Sluttempe- ratur	480° C	2000° C	600° C	1900° C
Slutpro- dukter	H ₂ O + O ₂	H ₂ O + CO ₂	H ₂ O + CO ₂	H ₂ O + CO ₂ + gas (N ₂)
Använd- ningsom- råden	Raketer Syretillsats Motorer Turbopumpar	Raketer (ej reglerbara)	Turbiner för stor belast- ning	Raketdrift för flygplan (reglerbar)
Utprovad användning	Flygplan Starthjälp Ubåt Katapult	Starthjälp för flygplan	Ubåtar Torpeder	Flygplan

Tabell 2 visar fyra av Walters olika metoder samt vilka användningsområden de omfatta och vilka ändamål de utprovats för.

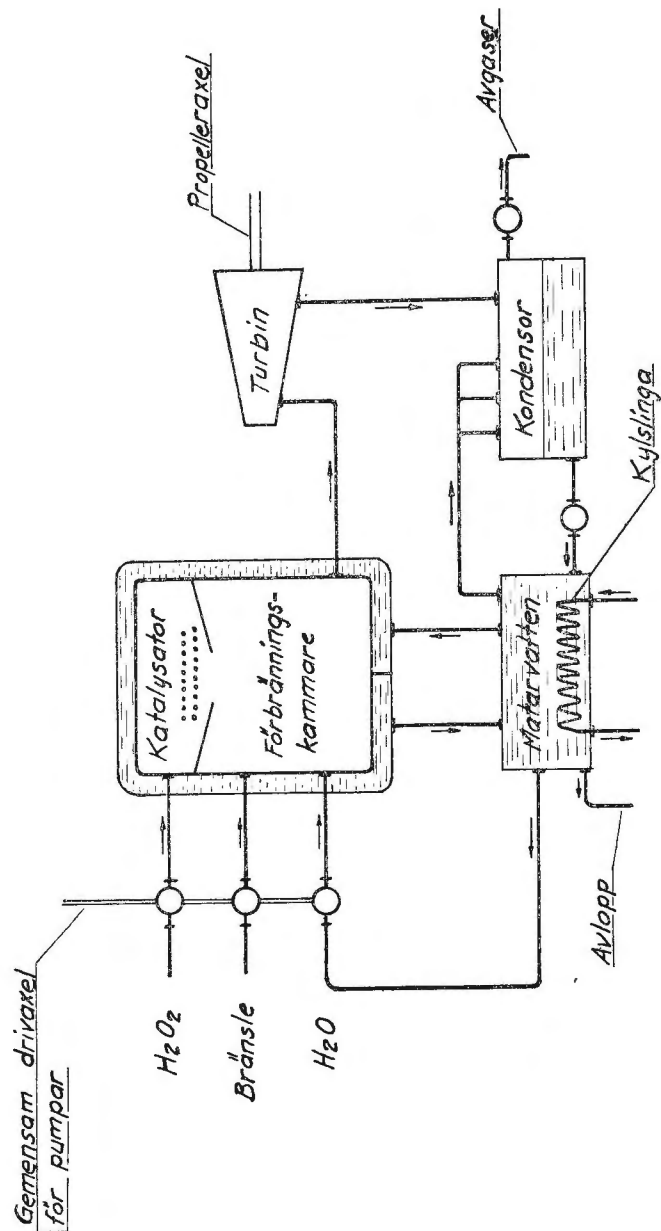
Utrymnena i en ubåt eller torped äro begränsade. Fordringarna på högre fart samt för ubåtar längre aktionsradie och för torpeder större skottvidd gjorde att utvecklingsförsöken gick jämsides.

De konventionella torpederna hade kolmaskin som drevs med bränsle och tryckluft. Tryckluftbehållaren var av anseelig storlek och därtill en dyr del av torpeden. Walter insåg, att om man kunde utnyttja vätesuperoxid för torpedens drift skulle flera fördelar vinnas.

Man erhåller större energimängd, som kan utnyttjas antingen för att öka farten eller skottvidden. Drivmedelsbehållaren, som delvis ersätter luftbehållaren, kan göras enkel och av bleck och skjutas in i torpeden, liksom fallet är med motsvarande anläggning för torpeder med elektrisk drift. Drivmedlet kan tillföras med pump. Detta medför en avsevärd viktminskning av behållaren. Sjövatten kan även användas såsom matarvatten, vilket medför förlängning av skottvidden. Om man använder turbin bortfaller dessutom de annars förrådiska spåren av olja och torpedbanan blir spårlos.

För framdrivning av torpeder användes metod III (vätesuperoxid — bränsle — vatten) Fig 1, men i motsats till båtdrift sönderdelas vätesuperoxiden i förbränningskammaren och bringas på samma gång till reaktion med bränslet (helmannssystem). Visserligen minskas säkerheten, men metoden medför fördelar i konstruktionen eftersom fördelningskammare icke behövs. För tändning vid start sprutar man ett kort ögonblick in en blandning, som är uppbyggt av hydrazin-hydrat (helman¹) till bränslet. Trycket i förbränningskammaren spärrar efter tändningen vidare tillförsel av tändblandningen. Man kan också koppla helman som tändningsmedel med dekalin. Då helman löses vid tändningen av dekalinet begränsas tillförseln i tändningsögonblicket och upphör vid torpedens nedslag i vattnet. Olägenheten med helman är den, att det innehåller kopparsalter och därför endast kan lagras några veckor, varefter förmågan att tända bedgår. För att förhindra detta införes kopparsaltpatronerna i förbränningskammaren omedelbart före skott. Då helman måste införas i förbränningskammaren före vätesuperoxiden, bygger man in i vätesuperoxidledningen ett fördröj-

¹) Helman och ingolin ha fått namn efter förnamnen till två av Dr Walters söner.



Waltermetod III för torpeddrift.

Principskiss.

Fig. 1.

Styrorganen och istället för ventil användes en spärr- och regleringsanordning. Härigenom vinnes dessutom att torpederna kunna lagras en längre tid.

Vid sådana förhållanden då man t ex ej lägger så stor vikt vid spårlos skjutning, kan Waltermetoden användas på ett enklare sätt. Därvid uttunnas vätesuperoxiden och hydrazin-hydratet med vatten (50 %), så att förbränningstemperaturen ligger mellan 500°—600°, en för maskiner ofta lämplig temperatur. På så sätt kan man erhålla en väsentlig förenkling av anläggningen (tvåämnessystem).

För att tillföra bränsle använde man sig i början av det traditionella förfaringssättet med tryckluft, som är nödvändigt för styrorganen och som förvaras i ett kulformigt tryckkärl. Bränslefördelning med pump erbjuder däremot den fördelen att om man i stället för färskvatten väsentligt ökar sjövattnet, så erhåller man en möjlighet att väsentligt öka skottvidden. Man konstruerade därför treämnepumpen som startades med tryckluft över ett frihjul och som därefter drevs med framdrivningsmaskineriet. Förbränningskammaren, en cylindrisk svetsad konstruktion av kolstål, är vägrätt inflänsad framför maskineriet. Sedan vattnet först avkylt förbränningskammaren insprutas det i botten av kammaren. Drivmedlet insprutas under ett tryck av 45 atm genom ett antal munstycken. En besvärlig del i utvecklingsarbetet var utformningen av dessa munstycken, som bestämde den bränslemängd som skulle tillföras. När katalysator och förbränningskammaren voro förenade samt då tre ämnen samtidigt skulle blandas i denna, uppstod en viss explosionsrisk om ämnena icke voro rätt avvägda. Enligt uppgifter från amerikanskt håll förlorade tyskarna på så sätt en torped på hundra.

Som tidigare nämnts användes i början som framdrivningsmaskin en kolvmaskin. Man övergick emellertid snart till turbin, som genomgick ett flertal olika utvecklingsformer. Resultatet blev en turbin försedd med en skovelkrans, som vid full fart hade en rotationshastighet av 30 000 v/m (periferihastighet 400 m/s) och gav 500 hkr. Vid en gastemperatur av 500°—550° och 40 atm tryck var ångförbrukningen 7,5 kg/hkr. Rotorn är lagrad i ett specialkullager och den minst belastade änden vilar i ett bronsfoder. Omedelbart till turbinen finns fastflänsad ett specialdrivhjul, som med sin roterande massa upphäver rotorns begynnelsekrängning. Anläggningen arbetar fritt i torpeden utan någon inbyggnad,



Fig. 2.

Maskineriet å japansk torped typ Kaiten 4.

vilket är fördelaktigt för oljekylningen. En nyhet är att avgasöppningen är placerad omedelbart vid turbinen, så att avgaserna icke inverka på propellrarna. Vid den vanliga torpeden måste avgaserna alltid ledas genom den ihåliga propelleraxeln ut bakom propellrarna.

Om sjövattnen användes såsom matarvattnen erfordras mätad ånga med 80 % fuktighet, som tilledes genom en anordning som uppsamlar pannsten. Denna pannstensuppsamlare kunde användas c:a fem gånger och måste sedan utbytas.

Waltermetoden kan alltså utnyttjas på många olika sätt vid framdrivning av torpeder. Man räknar med en högsta fart av 50 knop på ett skjutavstånd av 20 000 m.

För speciella fall kan torpeder byggas för reaktionsdrift (stråldrif). Tillverkningen är enkel, men skottvidden blir liten speciellt genom den stora bränsleförbrukningen.

I USA framställdes före och under kriget för militärt och kommersiellt bruk endast 50 % vätesuperoxid. Anledningen var att vätesuperoxiden vid högre koncentration var svår att handha och förvara. Tyskland var vid denna tid långt före andra länder när det gällde att använda vätesuperoxid med högre koncentration. Efter kriget har emellertid i USA framställts vätesuperoxid med ännu högre koncentration än vad som tidigare använts i Tyskland.

Även Japan använde i slutet av kriget vätesuperoxidtorpeder. Torpeden benämndes Kaiten 4 och var en självständig torped manövrerad av två man. Den var 16,5 m lång och deplacerade 18 ton. Diametern var 1,35 m och sprängladdningens vikt 1800 kg. Skottvidden var 27 000 vid 40 knop och 38 000 m vid 30 knop. Maskineriet utvecklade 1500 hkr.

Hur vätesuperoxiddrift kommer att utnyttjas i framtiden är svårt att säga. Beträffande ubåtar är det endast hittills känt, att de båda engelska försöksubåtarna Explorer och Excalibur använda vätesuperoxid såsom framdrivningsmedel. USA har i stället gått in för atomdrift för ubåtar och det är att förmoda att Storbritannien kommer att gå samma väg. I juni detta år undertecknades ett avtal mellan dessa stater om utbyte av informationer beträffande atomdrift för militärt bruk. De erfarenheter Sovjet erhöi om de tyska Walter-ubåtarna vid krigets slut torde medfört en viss försöksamhet även där.

I fråga om torpeder torde emellertid vätesuperoxiddrift vara av stor betydelse och en intensiv utveckling och försöksamhet synes pågå i flera länder.

Källor: TiS febr 1955

VDI nr 3, 9 och 21 1955

US. Naval Proceedings febr 1947

The Shipbuilder and Marine Engine-Builder april 1955.

Det tyska återfåget på ostfronten 1944/45

Tysk samverkan här – flotta i Södra Östersjön

Av JURG MEISTER.

översatt av Kommendör B. LINDGREN.

Vid tyskarnas återfåg efter offensiven i Ryssland stod Sovjets trupper i slutet av 1944 åter framme vid Östersjön, och tyskarnas brohuvuden vid Kurlands och Ostpreussens kuster var starkt hotade. För att lätta trycket tvingades därför tyska krigsledningen att sätta in artilleribestyckade flottenheter i södra Östersjön. Förutom mindre örlogsfartyg var SAT*- och AF*-fartyg särskilt lämpliga för dessa uppgifter. SAT-fartygen var kanonbåtar (ombyggda kustmotorfartyg), som ursprungligen tilldelats 13. och 24. L*-flottiljerna; senare användes de som eskortledarefartyg och från år 1945 ingick de i 3. AT-flottiljen (se bil). AF tillhörde 7. AT-flottiljen (se bil).

I början av november 1944 sammandrogs i Gottenhafen ytterligare ett antal SAT-fartyg och LAT*-fartyg. Sålunda anlände SAT Polaris från Kiel den 5.11.44 och LAT Orion den 6.11. Polaris förlades tillsammans med handelsfartygen Robert Ley och Pretoria samt lasaretsfartyget Oberhausen till Pillau.

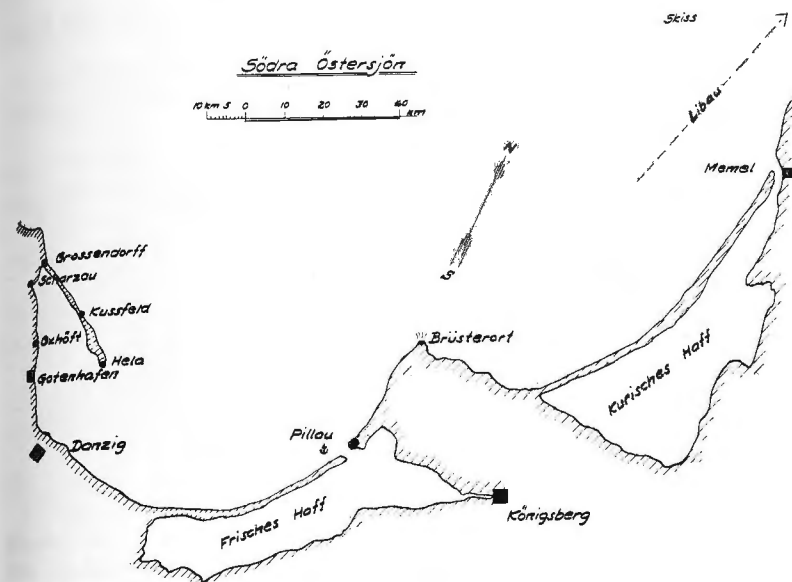
För att erhålla en bild av verksamheten vid den här sammandragna hjälplottan, i allt över 100-talet fartyg, skall i det följande i form av loggboks- och krigsdagboksutdrag lämnas en redogörelse för vissa eskorter, transporter till sjöss av trupper, flyktingar och sårade, fartygens eldunderstöd till fälthärens m m under tidsperioden från hösten 1944 till kapituleringen i maj 1945 (se skiss).

* SAT = Schwerer Artillerieträger.

* AF = Artillerie Fähre.

* LAT = Leichter Artillerieträger.

* L = Landung.



23.11.1944 lämnade SAT Polaris i egenskap av eskortledarefartyg Pillau tillsammans med LAT Beatrix, tankfartyget Ostmark, handelsfartygen Luise Schröder, Kriemhild och Pinau, bogserbåten Schwarzau samt landstigningsfarkosterna F 380 och F 355 och inlöpte i Libaus hamn 24.11 kl. 0830.

26.11 eskorterade SAT Polaris, SAT Paraat och VS* 329 fyra handelsfartyg från Libau till Pillau, nämligen Fritz Schoop, Dora Ahrens, Nordmark och Allenstein.

28.11 avgick Polaris från Pillau till Memel för att därifrån eskortera trupptransportfartyget Volta m fl till Pillau. Uppdraget utfört 29.11 kl 0930.

29.11 kl 1836 eskorterade Polaris från Pillau till Memel F 873, F 846, F 847, F 862, F 866 och trupptransportfartyget Ometa. Uppdraget utfört 30.11 kl 0700.

30.11 omkring kl 1800 påbörjade ryskt fältartilleri beskjutning av Memels hamn. Polaris utlöpte och eskorterade till Pillau fem landstigningspråmar samt trupptransportfartyget

* VS = Vorstoss.

Mimi Horn med 1.000 man och några tanks ombord. Konvojen inträffade i Pillau 1.12.44.

2.12 eskorterade Polaris tankfartyget Ostland, handelsfartygen Munge, Pinau och Fritz Schoop samt VS 343 från Pillau till Libau, där svåra strider rasade.

3.12 lämnade Polaris Libau och eskorterade tankfartyget Amrum samt handelsfartygen Munge, Pinau och Fritz Schoop till Pillau. På vägen förenade sig SAT Joost och Paraat med konvojen, vilka 4.12 NW Brusterort observerat en rysk ubåt, som just lagt ut en minspärr (4 rader engelska minor, 3 minor i varje rad). De tyska fartygen besköt ubåten, som försvann. I Pillau hade under tiden inträffat SAT Robert Müller och Helena samt LAT Beatrix.

12.12 eskorterade Polaris efter ett kort uppehåll vid Königsbergs varv handelsfartyget Hubert Schröder från Pillau till Memel.

13.12 eskorterade Polaris ett antal fartyg från Memel till Libau.

14.12 satte ryssarna in ett flertal flygangrepp i stor skala mot Libaus hamn, varvid det tyska luftvärnet nedsköt 103 plan. Några tyska fartyg, däribland transportfartyget Malgache, skadades. Under pågående anfall avgick Polaris med VP* 1603, tankfartyget Amrum och handelsfartyget Weichselriff till Pillau.

16.12 var Polaris åter på väg med en transport från Pillau till Libau. Denna utgjordes av VS 1401, VS 1918, M 155, bogserbåtarna Eisvogel och Schwalbenberg med pråmar samt motorfartyget Dieter Körner.

19.12 transporterade Polaris i dåligt väder överbefälhavaren för Kurlandsfronten, generalöverste Schörner, från Libau till Windau.

20.12 avgick Polaris med en ny transport, bestående av VP 315, M 4250, M 4252, handelsfartygen Sestrostris, Ella Holm, Luise Schröder, Weichsel och Altenbruch från Windau till Libau.

21.12 under transport från Libau till Pillau blev Polaris med SAT Nienburg, samt handelsfartygen Eifel, Ella Holm, Luise Schröder, Südsee och Weichsel anfallna av en rysk ubåt. Under natten och i tjocka skingrades konvojen, varvid ubåten kl 0255 den 22.12 dök upp mitt bland konvojens fartyg och besköt handelsfartygen med artilleri. Ubåten

* VP = Vorposten.



Artillerie Fähre AF 83

ingrades i uläge av en tysk bevakningsbåt kl 0400. Den ryska ubåten siktades senare av en tysk ubåt, U 1063.

5.1.1945 återtog Polaris eskorttjänsten efter reparationsarbeten och avgick till Memel med VS 351, F 846 och F 873 samt handelsfartygen Bake och Allenstein.

6.1 återvände Polaris till Libau med Bake och bärgningsfartyget BR 37.

8.1 eskorterade Polaris handelsfartyget Gumbinnen från Libau till Pillau.

11.1 avgick Polaris med en konvoj från Libau till Memel och Pillau bestående av M 3112 samt handelsfartygen Fritz Schoop och Charlotte.

13.1 eskorterade Polaris VP 1704, VP 311 samt handelsfartygen Weserstein, Amrum, Südsee, Ganveau, Ella Holm och Neuwerk från Libau till Pillau.

15.1 påbörjade Polaris eskort av handelsfartyget Günther Russ, som dock måste avbrytas på grund av haveri på Russ.

Samtliga här ovan nämnda konvojer var av stor betydelse för den tyska härens krigföring. Fartygen transporterade

ammunition och annan krigsmateriel till "fästningen" Kurland, och på återresorna medföljde sårade och flyktingar. Även andra SAT-fartyg, T-båtar och F-båtar förrättade eskorttjänst, och dygnet runt befann sig konvojer på väg till de olika inskeppnings- och utskeppningshamnarna.

16.1 var handelsfartyget Günther Russ reparerat och Polaris samt artilleriskolfartyget Delfin eskorterade Günther Russ samt motorfartygen Spyker I och Spyker II till Memel och Pillau, dit de försenade av storm anlände först 18.1.

Den orkanartade storm, som rasade i dessa dagar, åstadkom allvarliga haverier på de tyska örlogs- och handelsfartygen. Delfin fick läcka i maskinrum och radiohytt, Spyker I fick roderskada och tre M-båtar råkade i sjönöd. Av dessa tre kantrade M 305, varvid besättningen så när som på två man omkom. VP 1704 strandade. Övriga fartyg, som befunnit sig till sjöss, hade erhållit större eller mindre skador. Polaris tvingades sålunda att för reparation kvarligga på varvet i Pillau till 30.1.

Under tiden blev förhållandena i Pillau allt mer svårartade. Ryssarna gingo upprepade gånger till anfall både till lands och i luften, och 26.1 exploderade ett ammunitions-lager. Tusentals flyktingar trängdes ombord på de i hamnen liggande fartygen, bland dem handelsfartygen Uberia och Pretoria, kryssaren Emden samt minfärjorna M 1082 och M 802. På icke färdigreparerade M-båtar trängdes flyktingar med varvsarbetarna. Vissa M-båtar hade ända till 500 passagerare ombord. Det tyska luftförsvaret var svagt och endast sällan förekom tyska plan över den belägrade staden. För att avlasta trycket planerades en framstöt till den 28.1 av SAT Polaris och SAT Paraat jämte F 802 och F 845, vilket företag dock måste inställas på grund av haverier på de båda F-båtarna.

30.1 detacherades SAT Polaris och SAT Joost till Königsbergerkanalen för att där beskjuta ryskt pansar, som genombrutit de tyska linjerna. Fartygen kvarblev i sina positioner till den 1.2, då de återgick till Pillau för proviantering.

3.2 beordrades SAT Polaris och SAT Joost till Neukuhren för transport av sårade. Under operationen grundstötte Polaris och måste bogseras tillbaka till Pillau av bogserbåten Pfundenweg.



Polaris.

5.2 verkställdes ryskt flyganfall mot Pillau, varvid Polaris erhöll två bombträffar och sjönk med stora personalförluster. De överlevande räddades av F 802.

7.2 avgick SAT Joost och SAT Paraat till Königsbergerkanalen, där de under 8.2 hämtade flyktingar och transporterade dem till Gotenhafen. I sistnämnda hamn befann sig nu LAT Beatrix, SAT Joost, Soemba, Ostsee, Cascade m fl.

24.2 hämtade Soemba 10,5 cm ammunition i Oxhöft.

8.3 verkställde Soemba ett flertal eskorter till Hela med bogserbåtar och pråmar. Operationen pågick till 10.3.

11.3 utlöpte Soemba med VS 323 och VS 326 från Gotenhafen och förtöjde i Grossendorff (innersta delen av Putziger Wiek) kl 1045 den 12.3, där AF 21 förenade sig med det tyska förbandet. Kl 1535—1730 besköt de tyska fartygen mål i land vid Putzig, varunder Soemba avlossade 43 st 10,5 cm granater. Ryskt flyganfall mot fartygsförbandet blev utan resultat.

13.3 fortsatte de tyska fartygen beskjutningen av mål i land vid Schwarzau, Lindenthal, Tannenhof och Habitsch-

berg, varunder Soemba avlossade 235 st 10.5 cm granater. De tyska fartygen beskötts under de pågående striderna av ryskt pansar, fältartilleri och maskingevär.

14.3 avgick Soemba, AF 21 och VS 305 kl 0700 till Gotenhafen, ankomst kl 1103, för komplettering av ammunitionsförråden. Detta arbete pågick hela dagen till kl 2230. Där emot kunde ej kolförråden kompletteras, ty 40 handelsfartyg väntade på kolningsmöjligheter. På grund av rysk artillerield kunde den dagen endast tre handelsångare kolas.

15.3 lämnade SAT Joost och VS 328 Gotenhafen och ankrade kl 0420 vid Kussfeld (Helahalvön), där ASB* Drache och SAT Ostsee redan inträffat. På fartygen embarkerade en eldledningstrupp från armén och mellan kl 1110 och 2034 beskötts med fartygsartilleri orterna Ziegenhagen och Grossendorff samt ett ryskt batteri och en infanteribataljon. Under pågående strider verkställde fartygen successiva förflyttningar och ankrade kl. 1615 utanför Ziegenhagen. Förbindelse mellan fartygen och hären uppehölls med slupar. Soemba avlossade under dagens strider 83 st 10.5 cm granater förutom 37 mm ammunition.

16.3 besköt fartygsartilleriet Schwarzau med 8 granater kl 0400—0404 och Grossendorff kl 1415 med 4 skott.

17.3 öppnade ett ryskt 12.2 cm batteri eld mot de tyska fartygen, som besvarade elden. Soemba lyckades med koncentrerad eld sätta batteriet ur funktion.

19.3 återgick de tyska fartygen till Hela. Under hela stridsperioden vid Hela-halvön fick de tyska fartygen utstå svåra ryska flyganfall. De ryska flygarna var ständigt i gång, natt och dag, inom området Danzig—Gotenhafen—Hela.

22.3 avgick Soemba och AF 21 från Hela men blev mellan kl 0904 och 1500 oavbrutet anfallna av ryskt flyg, varför fartygen tvingades återgå till Hela.

23.3 anlände ett flertal SAT-fartyg ur 3. AT-flottiljen till Hela från Gotenhafen, däribland Westflandern, LAT Beatrix, eskortfartyget F 3, två S-båtar m fl, medan SAT Nienbuhr alltjämt opererade i Königsberger kanalen.

25.3 var Gotenhafen fullständigt innesluten av ryska trupper och kunde endast nattetid under svåra förhållanden an-

* = Artillerischulboot.

göras från sjösidan. Inloppet låg under ständig rysk eld. SAT Soemba lämnade Hela kl 1950 och tog ombord 600 flyktingar i Gotenhafen, som landsattes i Hela kl 2355.

26.3 lämnade Soemba Hela kl 0045 och inlöpte i Gotenhafen kl. 0311. Hon tog där ombord 500 flyktingar, som debarkerade till Hela kl 0630. Under dagens lopp transporterade Soemba 500 flyktingar ut till reddan vid Hela, där flyktingarna embarkerade på den till ankars liggande Potsdam. Alltjämt fortsatte ryssarna att hamra på de tyska fartygen och ställningarna i land med fältartilleri och flyg.

28.3 avgick SAT Soemba, Joost och Nienbuhr till Hexengrund och ilastade därstädes trupper mellan kl 0330 och 0510. Under operationen ledde de tyska fartygen stora personalförluster till följd av ryskt artilleri.

29.3 gjordes under natten försök att till fartyg på reddan vid Hela överföra 650 flyktingar, vilket emellertid misslyckades. På en samma dag överfördes dock en del av dessa personer till handelsfartyget Charlotte.

30.3 transporterades 450 flyktingar till handelsfartyget Urandi och på en samma dag ytterligare 1.020 personer till fartyg på reddan vid Hela. På kvällen avgick Soemba Joost och Nienbuhr till Hexengrund, varifrån trots svår rysk artillerield ytterligare soldater, krigsfångar och flyktingar transporterades till Hela, där de landsattes. Kontingenten måste emellertid redan samma dag åter embarkera på transportfartygen på reddan på grund av ryska flygangrepp.

1.4 avgick Soemba och F 858 till Hexengrund och ilastade under rysk eld soldater, vilka överfördes till Hela.

2.4—5.4 fortsatte transportererna nattetid mellan Hexengrund och Hela, vilka dock i hög grad försvårades på grund av att ryssarna uppsatt strålkastare på vraket av "Gneisenau", med vilka de lyste mot Hexengrund.

5.4 föll Hexengrund i ryssarnas händer och därmed hade tyskarna förlorat sin sista stödjepunkt i Danzigerområdet.

Frysningen av Oxhöft-Igelställningen över hamnen Hexengrund beordrades först den 4.4 och därmed befann sig över 50.000 man trupper (7. pansarkåren) jämte en mängd flyktingar i en säck. För evakueringen av dessa stod till förfogande:

- 25 st. KFK* (200 man vardera utan förråd)
- 27 st. MFP* (700 man vardera utan förråd)
- 5 st. övriga fartyg (tillsammans 3.300 personer)
- 5 st. SAT-båtar (600 man vardera).

Sammanlagt kunde således 30.200 man ilastas. Men om MFP skulle få med sig viktig krigsmateriel, bl a pansarvagnar, vilket ju var önskvärt, måste personalantalet minska med cirka 17.000 man. Operationen skulle genomföras under två nätter under täckordet "Valpurgisnatt".

6.4 avgick SAT Soemba och Ostsee från Hela till Grossendorff, varefter de ryska ställningarna beskötts (av Soemba kl 0815—1158 med 40 st 10.5 cm granater).

7.4 upprepade SAT Soemba och Robert Müller föregående dags beskjutning vid Grossendorff mot de ryska trupperna, varvid Soemba till kl 2010 avlossade 65 st 10.5 cm granater. Under striden låg nedslagen från det ryska fältartilleriet i omedelbar närhet av de tyska fartygen (80 st 17.5 cm granater), medan ett 20-tal ryska jaktbombplan utan uppehåll anföll fartygen med bomber och kulsprutor.

8.4 utlöpte SAT-fartygen, understödda av Z 43 och T 33, kl 0215 från Hela och besköt mellan 0730 och 2000 de ryska ställningarna vid Grossendorff, varvid Soemba avlossade 165 st 10.5 cm granater. — Genom denna insats från de tyska fartygen lyckades de tyska trupperna genom motangrepp tillfälligt erövra terräng och intaga några ryska ställningar. — Mot de ryska flygangreppen, som gick fram i vågor, insattes AF 21 och 2 st KFK. Under flygstriderna sänktes tankfartyget Franken.

Kl 2050 ankrade de tyska fartygen vid Ziegenhagen samt avgick påföljande dag tillbaka till Hela. Härunder träffades handelsfartyget Mathias Stinnes av ryska bomber och måste sättas på grund. De ryska flygangreppen mot Hela tilltog allt mera i häftighet och styrka.

10.4 koncentrerade SAT Soemba, Ostsee, Nienbuhr och Robert Müller samt AF* 21, M 57, M 391, M 203, Z 43, Z 39 och T 33 sitt artilleri mot de ryska flygplan, som med stor kraft insattes mot de tyska transportfartygen till ankars ut-

* KFK = Kriegsfischkutter.

* MFP = Marinefahrpram.

anför Hela. Tyskarna kunde dock ej undgå förluster och förlorade genom bombträffar lasarettsfartyget Posen och handelsfartyget Deutschland.

11.4 företog ryssarna upprepade flyganfall och 50—60 ryska plan befann sig ständigt över Hela, som även beskötts med fältartilleri. Vid dessa angrepp råkade lasarettsfartyget Berlin i brand. Soemba gick upp längs sidan och lyckades överföra 250 svårt sårade, som senare lämnades till Robert Bornhofen och VP 1708. Under dessa strider sänktes i Hela R 69, UJ 1102, M 376, ett tankfartyg samt två handelsfartyg.

12.4 avgick Soemba och Ostsee från Hela till Schwarzauför beskjutning av ryska ställningar. Efter återkomsten till Hela lämnade SAT-fartygen artilleristiskt skydd till de på redden ankrade handelsfartygen, av vilka handelsfartyget Pretoria träffats flera gånger (15.4).

16.4 beordrades SAT Soemba, Ostsee, Nienbuhr, Robert Müller och Kemphan samt ASB Drache till Pillau, dit de anlände samma dag kl 2130. Under den påföljande natten uppehöll sig fartygen till ankars på redden samt besköt under 17.4 mellan kl 1950 och 2050 ryska beredskapsställningar.

18.4 verkställdes ett lyckat anfall mot ett ryskt stabskvarter utanför Pillau, som besköt 0213—00350. Kl 0550 lättade förbandet och uppehöll sig under gång på Pillaus redd. De tyska fartygen anfölls därvid kl 0855—1113 och kl 1115—1330 av 110 ryska plan (typ Boston, IL-2, PE-2). Kl 1142 erhöll SAT Robert Müller två bombträffar och började sjunka. Soemba gick då upp längs sidan och räddade 35 man. Kl 1300 erhöll även Soemba två träffar av 250 bomber och strax därpå vid fortsatta flygangrepp ytterligare materielskador och personalförluster. Trots detta kunde Soemba med sakta fart gå upp längs sidan av ASB Drache, som efter två bombträffar var i sjunkande tillstånd, och räddade överlevande samt Draches kvarvarande ammunition. Bogserad av bogserbåten Schlepper och understödd av SAT Nienbuhr och SAT Ostsee öppnade Soemba Hela kl 1940. — Under dessa strider lyckades tyskarna skjuta ner tre ryska plan. Det ryska högkvarteret omnämnde i sin rapport om striderna "att tyska jagare sänkts utanför Pillau".

Efter provisoriska reparationer detacherades SAT Soemba till Köpenhamn och SAT Nienbuhr till Pillau för fullständigt iordningställande. Soemba lämnade Hela 23.4 kl 1310

tillsammans med VP 5901, F 289, F 389, F 381, fyra fiskeskuttrar, två bogserbåtar och ett verkstadsfartyg. Kl 0516 den 24.4 uppläcktes det tyska fartygsförbandet av ryskt spaningsflyg, som omedelbart tillkallade bombflyg. Ända till kl 1300 utsattes fartygen för anfall med bomber, torpeder och kulsprutor. Beträffande tyskarnas förluster är intet känt, men tyskarna lyckades nedskjuta tre ryska plan. De tyska fartygen kunde emellertid fortsätta västvärt till Rønne på Bornholm och vidare till Köpenhamn utan att störas av ryska flyg- eller sjöstridskrafter.

SAT Nienbuhr kvarlåg i Pillau till den 8.5.1945 då hon kl 2100 lämnade hamnen tillsammans med en konvoj på ett 60-tal fartyg, bestående av

- 1 SAT-fartyg
- 19 S-båtar
- 4 R-båtar
- 1 M-båt
- 3 bevakningsbåtar
- 13 KFK
- 5 AT
- 3 Siebel-båtar
- 3 MFP
- 4 flodbåtar
- 8 hjälpfartyg
- 1 depåfartyg (Tsingtau).

Organiserade i fyra grupper transporterade dessa fartyg över 18.000 man tyska soldater från Kurland och Ostpreussen med destination till hamnar besatta av de allierade i västra Östersjön. — — — Tre timmar efter avgången från Pillau skedde Tysklands kapitulation.

SAT-fartygen var under östersjökriget 1942/43 de starkast bestyckade hjälpfartygen i Finska Viken och utgjorde ryggraden i artilleristiskt avseende bland de tyska sjöstridskrafterna därstädes. AT-fartygens insats under krigets slutskede var kanske ännu mera betydelsefull. Den hjälpflotta, som tyskarna organiserade och utrustade för ändamålet i Södra Östersjön, bestående av AT-fartyg, motorfärjor, min-

sväpare, en mångfald handelsfartyg, depå- och lasarettsfartyg m fl fartygstyper, utförde ständigt pågående personal- och materialtransporter mellan olika brohuvuden och hamnar från Libau i norr till Gotenhafen i syd. Den tyska hären i Kurland erhöll på detta sätt en färdväg till sjöss för förflyttning av trupper m m i kustområdet, vilket givetvis innebär en icke obetydlig avlastning på vägväsendet i land och lättnad för härens transportmedel. Att kapaciteten på flottans transportförmåga var avsevärd framgår därav att på samtliga kölar kunde på en gång förflyttas över 30.000 man.

De fartyg som ingick i de olika förbanden var huvudsakligen handelsfartyg, som antingen utnyttjades i sitt ursprungliga skick eller också ombyggts och bestyckats för krigsändamål. Särskilt lämpliga var, som tidigare framhållits de holländska kustmotorfartygen, lätta att manövrera och billiga i drift. De nautiska förhållandena i operationsområdet vid Helahalvön, Putziger Wiek, Danziger Bucht, Frisches Haff, Kurisches Haff m fl platser erbjöd rikliga tillfällen för amfibieoperationer, och hjälpfartygen var ofta under kritiska situationer i verksamhet för eldunderstöd åt truppena i land.

En bidragande orsak till att tyskarna relativt ostört lyckades genomföra transporter över öppna havet på långa och sårbara färdvägar — avståndet Libau—Danzig omkr 120 mil — torde få tillskrivas den omständigheten, att ryska stridskrafter praktiskt taget lyste med sin frånvaro. Visserligen var det ryska flyget i oavbruten verksamhet, men trots detta kunde transporter genomföras tämligen problemfritt. Och det var huvudsakligen i och omkring hamnarna och icke på öppna havet, som flyget åstadkom en förödande verkan på fartygsmaterielen. Särskilt illa tilltygade blev sålunda SAT-fartygen (3. AT-flottiljen) vid de våldsamma ryska flyganfallen under den 18.4.45, varvid förlusterna bl a kunde tillskrivas en taktisk felbedömning från flottiljchefens sida.

Som regel har varje marin i krigstid hjälpfartyg ingående bland fartygsmaterielen. Huru dessa uttagas och utrustas samt till vilken omfattning blir beroende av en mängd faktorer av taktisk och strategisk art, av krigets växlingar, operationernas art o s v. I nu ifrågakommande fall synes den tyska krigsledningen ha följt en naturlig linje: att för här aktuella ändamål mobilisera en effektiv hjälpflotta, vari-

genom de egentliga sjökrigsenheterna, allt för dyrbara och "överkvalificerade" för denna verksamhet, kunde frigöras för andra uppgifter i sjökriget.

3. AT-flottiljen (från 1.3.1945).

Bas: Gotenhafen.

SAT Cascade (holl)	1937, 338 ton
Robert Müller	1936, 395 »
Helene	1937, 400 »
Joost (holl)	
Kemphan (holl)	1936, 343 »
Paraat (holl)	1940, 305 »
Berkelström (holl)	
Ostsee (holl)	
Soemba (holl)	1939, 314 »
Nienbuhr (holl)	
Trompenburg (holl)	1940, 379 »
Westflandern (holl)	1927, 346 »
LAT Beatrix (holl)	
Gretchen	
Verkstadsfartyget D 154, P-mot.	

Samtliga fartyg framdrevs med dieselmotorer. -- Bestyckningen kunde variera, exempelvis:

Soemba	2 st.	10.5 cm	kan	
	1 »	37 mm	»	
	6 »	20 »	»	(1-kvadrupel, 1-dubbel)
	2 »	15 »	»	
Polaris	1 »	15 cm	»	
	9 »	20 mm	»	(1-kvadrupel, 5-enkel)

Polaris efter ombyggnad:

	1 st.	88 mm	kan	
	10 »	20 »	»	(2-kvadrupel, 2-enkel)
	2 »	15 »	»	

7. AT-flottiljen (från 1.3.1945).

Bas: Adlerhorst.

Grupp A:	AF 33, 19, 26
Grupp B:	AF 38, 34, 21
Grupp C:	AF 46, 49, 37, 30
Grupp D:	AF 31, 50, 2, 23
Grupp E:	AF 5, 9, 29
Verkstadspråm A	11.

AF-färjorna hade 280 tons displacement, fart 8 knop, tre dieselmotorer, 65 mans besättning, lätt pansar över viktiga delar samt bestyckade med

	2 st.	10.5 cm	kan
	2 »	37 mm	»
	8 »	20 »	»

Ryska fartygsnamn

Av PER-OLOF EKMAN, Helsingfors.

Örlogsfartyg brukar vanligen uppkallas efter namnkunniga sjöhjältar och härförare, sjö- och fältslag, kraftfulla regenter, gestalter ur historien och mytologin, geografiska orter, djur, vapen, naturfenomen, folkstammar m m eller består namnen av adjektiv betecknande olika egenskaper. Dessa principer står även att finna i den ryska skeppsnomenklaturen.

Avsikten med denna artikel är att presentera inom den ryska örlogsfloTTan nyttjade fartygsnamn från 1700-talet intill våra dagar, med huvudvikten dock lagd å ångkraftens tidevarv, från 1860-talet framåt. Som huvudsakliga källor har härvid anlåtats: Moisejevs marinkalender "Spisok Korablej Russkovo Flota 1861—1917" och Novikovs sjökrigshistoria "Bojevaja Letopis Russkovo Flota" (båda Moskva 1948) jämte olika årgångar av de kända kalendrarna Jane's och Weyer. Detta strövtåg genom de ryska skeppslistorna gör ingalunda anspråk på fullständighet, men torde dock ge en någorlunda god bild av de ryska fartygsnamnen genom tiderna.

Först några ord om stavandet av de ryska namnen på svenska. Då en stor del av de ryska språkljuden inte kan återges med det latinska alfabetet och fonetisk skrift inte heller kan användas, har vid transskriptionen av namnen translitterationsprincipen följts. Således att varje bokstav i det ryska alfabetet motsvaras av en bokstav eller dito kombination i det latinska. Ett undantag utgör det ryska "mjuka tecknet", som betecknar muljering av föregående konsonant, men inte återges med j, då detta är missvisande ifråga om det vid muljeringen uppstående mjuka konsonantljudet, som ingenting har att skaffa med j-ljudet t ex i svenskans "batalj". Vi skriver därför Kreml, inte Kremlj. En modifiering av translitterationsprincipen i annan riktning är motiverad för att uttalet inte för mycket skall avvika från det riktiga. Detta gäller å ena sidan den ryska bokstaven e, som i vissa fall betecknas med je eller jo, såsom i Jermak, Orjol (inte

Jermak, Orel). Å andra sidan återges de ryska bokstäver, som i allmänhet motsvaras av ju och ja efter t och s med iu resp ia för att man inte skall missuppfatta kombinationen som betecknande ett tje- eller sje-ljud: alltså Tiulen, Asia (inte Tjulen, Asja). Den bokstav, som betecknar ett sje-ljud, stavas med sj (inte sch) och den, som betecknar ett tje-ljud med tj (inte tsch): Sjestakov, Tjapajev. Dessa namn är samtidigt exempel på, att den bokstav, som betecknar både tonande och tonlöst v-ljud, på svenska återges med v (inte ff). Då svenskan inte har något tecken för tonande s-ljud, som i ryskan betecknas med en särskild bokstav, användes det konventionella tecknet z och för det tonande sje-ljudet, som likaså har en speciell bokstav, användes kombinationen zj: alltså Zorkij, Zjarkij (inte Sorkij, Sjarkij). Den bokstav, som betecknar ljudförbindelsen ts, motsvaras av kombinationen ts, inte av z, som ju är förbehållet det tonande s-ljudet: således Tsesarevitj (inte Zesarevitj). Omskrivandet av tecknet för det speciella ryska väsljud, som står mycket nära sje-ljudet, med inslag av ett svagt artikulerat t-ljud, är mycket svårt. Transskriptionen sjtsj kommer uttalet närmast, men den enklare kombinationen stsj går även an: alltså Stsjuka. Ett allmänt använt tecken är y för den bokstav, som betecknar ett specifikt ryskt, öppet, dovt u-färgat i-ljud. U (inte o) användes som motsvarighet till den ryska bokstav, som betecknar o-ljudet. Den ryska bokstaven o, som betecknar ett å-ljud, återges i svenskan med samma tecken. Det hårda ryska h-ljudet återges med den konventionella sammansättningen ch: alltså Nachimov. Konsonantgruppen ks skrives lika (ej med x): således Aleksandr.

Detta vore i stora drag de principer för stavandet av ryska namn i svenskan, som användes i det följande. Några skäl att återge namnen enligt engelskt, tyskt eller franskt mönster finnes inte. Namnet på den kryssare, som 1954 besökte Stockholm, skrives av britten Ushakov, tyskar Uschakow, fransmän Ouchakoff, vi skriver alltså Usjakov.

Ryssland är en utpräglad landmakt och dess örlogsfloTTa av tämligen sent datum. Alltsedan slutet av 1400-talet hade Moskva hyst en trängtan mot havet i väster, men detta mål var ännu ouppnått under det 17. århundradet. Med Peter den Stores tronbestigning 1689 framträdde emellertid den man på arenan, som på fullt allvar skulle bana Ryssland en väg

till havet. Av en halvasiatisk barbarstat skapade denne verk-samme tsar en europeisk stormakt och grundlade den ryska militärmakten. Den ryska flottan hade tsar Peters vidsynt-het och energi att tacka för sin uppkomst. Man kan säga det var han som lärde ryssbjörnen simma. Sedan dess har detta typiska inlandsfolk rört sig på havet. Dess örlogsflotta har under seklens lopp stått på höjden av sin makt och vun-nit lysande segrar eller tillfogats svidande nederlag och sjunkit ned till närapå tomma intet. Men alltid återuppstått,

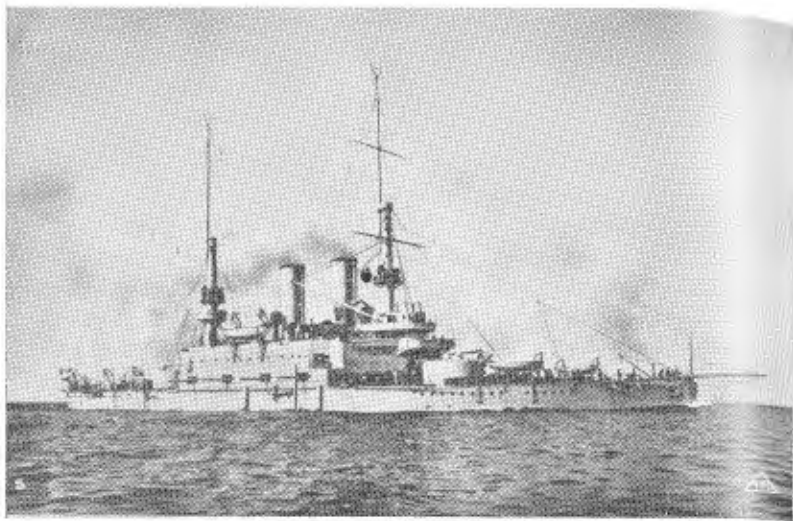
Det första i Ryssland byggda örlogsfartyget var *Orjol* (Örnen), en 22 kan. tremastare, som i maj 1668 sjösattes vid floden Oka. Örnen, symbolen i tsarrikets vapen, blev tradi-tionsnamn, som burits av flera fartyg intill nyaste tid. De närmaste åren kring sekelskiftet fortsatte tsar Peter utbyg-gandet av den flotta, som vid det Stora nordiska krigets slut skulle dominera Östersjöområdet.

Den 24 maj 1719 vann den seglande ryska flottan sin första av tsaren högt uppskattade seger mellan Gotska Sandön och Ösel, där en liten svensk styrka under kommandör Anton Jo-han Wrangel (skeppet *Wachtmeister*, fregatten *Karlskrona Vapen*, brigantinen *Bernhardus*) nedkämpades av ryssarna under kapten Naum Senjavin. Hans styrka omfattade skep-pen *Portsmouth*, *Devonshire*, *Jagudiil*, *Uriil*, *Rafail*, *Varahail* och briggen *Natalija*. I slaget vid Tjesme 1770, där turkarna förlorade nästan hela sin flotta, bestod den ryska eskadern, under am. Greigh av skeppen *Rostislav*, *Evropa*, *Ne tron menja* (Rör mig icke), *Saratov*, fregatterna *Nadezjda Blago-poputjija* (Hopp om Välgång), *Afrika*, bombarden *Grom* (Åska) och 4 brännare. Vid Fidonisi 1788 kämpade skeppen *Preobrazjenie Gospodne*, *Svjatoj Pavel*, fregatterna *Andrej Pervozvannyi*, *Georgij Pobjedonosets*, *Berislav*, *Strela*, *Kin-burn*, *Taganrog*, *Perun*, *Pobjeda*, *Ljogkij*, *Skoryi* under am. Vojnoviltj. Under turkiska kriget 1787—92 nämndes bland de fartyg am. Usjakov vann sina segrar skeppen *Rozjdestvo Hristovo*, *Marija Magdalina*, *Svjatoj Vladimir*, *Apostol And-rej*, *Aleksandr Nevskij*, *Pjotr Apostol*, *Joann Boqoslov*, *Joann Predtetja*. Till am. Dmitrij Senjavins eskader kort efter se-kelskiftet hörde *Tvordyi*, *Silnyi*, *Mostsjnyi*, *Skoryi*, *Selafail*, *Rafail*, *Uriil*, *Jaroslav*, *Retizan*, *Venus*, *Elena*. Vid Navarino förstördes den turkiska flottan 1827 av en brittisk-fransk-rysk eskader under am. Codrington. Deltagande ryska fartyg var skeppen *Azov*, *Aleksandr Nevskij*, *Gangut*, *Jezekiil*, fre-

gatterna *Kastor*, *Konstantin*, *Elena*, *Provornyj*. Upptakten till Krimkriget utspelades vid Sinope 1853, där ryssarna under am Nachimov vann en stor seger över turkarna. Hans eska-der omfattade skeppen *Imperatritsa Marija*, *Parizj*, *Velikij Knjaz Konstantin*, *Tri Svjatitelja*, *Tjesma*, *Rostislav*, fregat-terna *Kagul*, *Kulevtji*. Under detta krig uppträdde också de första ångdrivna örlogsfartygen och de rena segelfartygen försvann efterhand.

Ovannämnda axplock ur den ryska nomenklaturen under kegelepoken torde ge en bild av dåtida principer för namn-givning. Vissa namngrupper kan härvid skönjas, såsom t ex Geografiska, bibliska och historiska namn, adjektiv beteck-nande egenskaper o s v. Därvid fäster man sig vid de reli-giösa namnens starka position. Förklaringen härtill står att finna i den ortodoxa kyrkans makt och inflytande. Ryssarna älskade sin kyrka och det var med kyrkans hjälp de sins- emellan stridiga folkgrupperna en gång sammanfördes och rikets nationella enhet upprättades. Icke underligt att apost-lars, helgons och änglars namn målades å krigsfartyg, som ju kämpade för "det heliga Ryssland". Örlogsflaggan förde också ett kyrkligt emblem, det blå Andreaskorset på vit botten.

De äldsta ryska fartygen hade bibliska förebilder. Apost-larna Paulus och Petrus gav namn åt de två skepp *Apostol Pavel* och *Apostol Pjotr*, som 1695 byggdes i Voronesj. Sama namn förekommer också senare under formen *Svjatoj* (den Helige) *Pavel* och *Svjatoj Pjotr* eller rätt och slätt *Pavel* resp. *Pjotr*. Namnet *Apostol Andrej* åsyftar Andreas, Rysslands skyddspatron; det förekommer även under for-men *Andrej Pervozvannyi* (den Förstkallade). Ett av de största skeppen på 120 kan. hette *Dvenadtsat Apostolov*, vilket är uttytt Tolv Apostlar. Av ytterligare fartygsnamn med bibliska och kyrkohistoriska personer som förebilder kan nämnas: *Svjatoj Antonij* (Antonius), *Svjatoj Ilia* (Elias), *Svjatoj Mark* (Marcus), *Svjatoj Jevstafij* (Eustachius), *Em-manuil* (Immanuel), *Jezekiil* (Hesekiel), *Joann Predtetja* (Johannes Döparen, eg Förelöparen), *Joann Zlatoust* (Jo-hannes Krysostomos), *Joann Bogoslov* (Johannes Teologen), *Georgij Pobjedonosets* (Sankt Göran, eg Georg Segerbära-ren), *Maksim Ispovednik* (Maximus Bekännaren), *Marija Magdalina*, *Kir i Joann* (Cyrus och Johannes). De fyra ärke-änglarna Gabriel, Mikael, Rafael, Uriel återfinnes i skepps-namnen *Gavriil*, *Michail*, *Rafail* resp. *Uriil*. Till den religiösa



Slagskeppet *Tri Svjateljja* (Treenighet), sjösatt 1893.
(13500 t. 4—305,14—150,4—75,16 Kn.)

namngruppen kan ännu hänföras: *Rozjestvo Hristovo* (Kristi Födelse), *Preobrazjenie Gospodne* (Herrens Förklaring), *Bo-gojavlenie Gospodne* (Herrens Uppenbarelse), *Svjatoje Pro-rotjestvo* (Helig Profetia), *Svjataja Troitsa* (Helig Trefaldig-het), *Tri Svjateljja* (Treenighet), *Blagodat* (Välsignelse). Flere av förenämnda kyrkliga namn blev traditionsnamn, de fördes av pansarfartyg ännu 1917, då revolutionen utplånade dem.

Adjektiven är en liten namngrupp bland segelfartygen, de framträdde egentligen först på 1800-talet. Namn sådana som *Hrabryi* (Tapper), *Mostsjnyi* (Kraftig), *Silnyi* (Stark), *Tvor-dyi* (Stadig), *Pravyi* (Rättskaffens) var förbehållna linjeskeppen, medan *Bystryi* (Skarpsinnig), *Otvashnyi* (Dristig), *Provornyi* (Flink), *Skoryi* (Snabb), *Spesjnyi* (Skyndsam), egenskaper, som fordras av goda spanare, tilldelades fregatter o dyl.

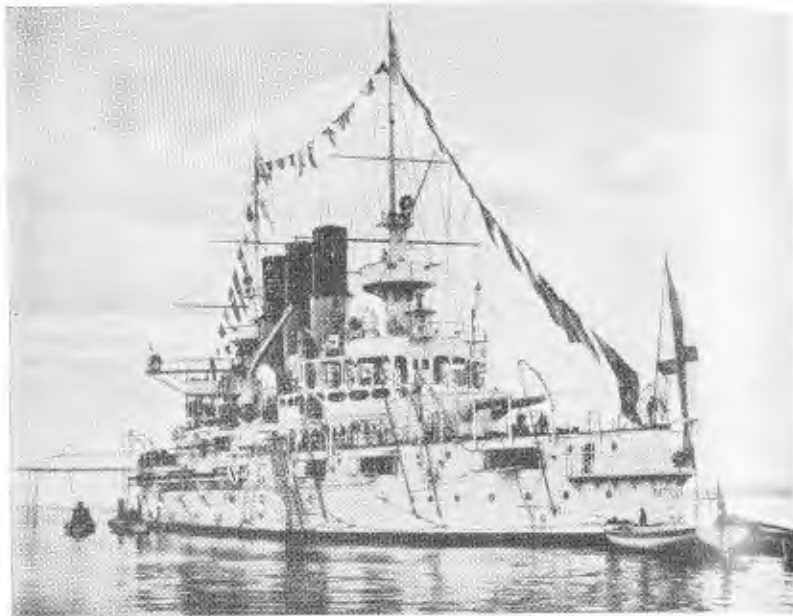
De geografiska namnen bildar däremot långa serier och vi inskränker oss till att nämna några få exempel. De är antingen allmänt hållna och uppvisar världsdelar, länder, städer såsom *Afrika*, *Amerika*, *Asia*, *Evropa*, *Rossija* (Ryss-land), *Ingermanland*, *Krym*, *Moskva*, *Peterburg*, *Parizj* (Pa-

ris) eller orter där segrar vunnits. Redan tsar Peter lät upp-kalla nybyggda skepp efter platser, där hans krigsmakt skördat lagrar, såsom t ex *Poltava*, *Riga*, *Vyborg* och flere dylika namn framträdde under årens lopp: *Azov*, *Beresina*, *Gangut*, *Kagul*, *Kinburn*, *Tjesma*, *Varna* m fl.

Kejsare, kejsarinnor, storfurstar har gett namn åt en del skepp, såsom *Imperator* (kejsare), *Aleksandr I*, *Imperator Pjotr I*, *Imperatritsa* (kejsarinna) *Jekaterina II*, *Imperatritsa Marija*, *Velikij Knjaz* (storfurste) *Konstantin*, *Velikij Knjaz Michail*. Härtill kommer en större grupp på -lav, betecknan-de medeltida furstar, såsom *Brjatzislav* (furste i Polotsk 97—1044), *Svjatoslav* (Storfurste, stupad 972), *Jaroslav* (1034—54, Olof Skötkonungs måg), *Izjaslav* (Storfurste i Kiev 1054—78), *Mstislav* (furste i Kiev, Vladimir Monomachs son).

Namn ur den antika mytologin är tämligen allmänna bland fregatter, briggar o dyl. Trots det ryska skrivsättet igenkän-ner man utan svårighet gudar, gudinnor, hjältar ur trojanska kriget m m bland följande exempel: *Amfitrida*, *Achilles*, *Ajaks*, *Argonavt*, *Ariadna*, *Avrora*, *Diana*, *Endimion*, *Flora*, *Gektor*, *Ijigenija*, *Kalipso*, *Kastor*, *Merkurij*, *Minerva*, *Pal-lada* (Pallas Athena), *Pegas*, *Prozerpina*, *Persej*, *Telemak*, *Uliss* (Odysseus).

Ett par ord om några i skeppslistorna förekommande, främmande icke ryska namn. Då tsar Peter med utlänningars hjälp organiserade sin flotta, kompletterades de inhemska nybyggnaderna genom inköp av utländska skepp, främst brittiska. Våren 1715 inköptes i England skeppen *London*, *Britannia* och fregatten *Richmond* och året därpå skeppen *Portsmouth*, *Devonshire*, *Marlborough*, vilka under rysk flagg bibehöll dessa namn. Fartyg som erövrats från fienden, införlivades med den egna flottan ofta under sina ur-prungliga namn, men skrivna på ryskt vis. Sådana var t ex fregatten *Brilliant*, briggen *Buonasorte*, brigantinen *Azard*, samtagna fransmännen 1734, 1799 resp. 1806 samt skeppen *Prins Gustav* och *Retvizan*, fregatterna *Venus* och *Avtroil* förövrade från svenskarna under 1788—90 års krig. *Prins Gustav* togs 1788 i slaget vid Hogland, *Venus* 1789 i Kristi-aniafjorden, *Avtroil* (d v s af Trolle) den 24 aug. s å vid Svensksund. Namnet *Retvizan* är en förvrängning av det svenska *Rättsisan*. Linjeskeppet upphöjns 4 juli 1790 efter svenskarnas utbrytning ur Viborgsviken av ryssarna utanför Helsingfors och tvangs stryka flagg. Både *Avtroil* och *Ret-*

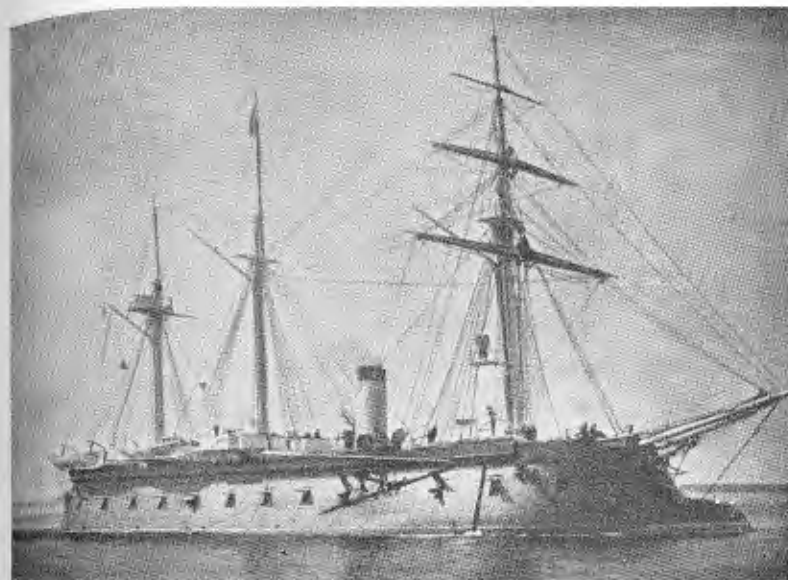


Slagskeppet *Retvizan* (1900), det sista med detta från svenska linjeskeppet *Rättvisan* (1790) härstammande namn.

vizan blev traditionsnamn och ärvdes sedermera av ett antal fartyg. Den sista *Avtroil* var en jagare sjösatt 1915, tagen av britterna 1918 utanför Reval och överlämnad till Estland i vars flotta den tjänade som *Lennuk* intill 1933, då den såldes till Peru och blev *Almirante Guisse*. Den sista ryska *Rättvisan*, ett slagskepp från 1900, föll i japanernas händer vid Port Arthurs kapitulation 1905 och införlivades med örikets flotta under namn av *Hizen*, där den förekom ännu på 1920-talet.

Detta om fartygsnamnen inom den seglande örlogsflottan. Krimkriget på 1850-talet betecknade början på en ny epok. Ångkraft, pansar och bombkanoner infördes, den gamla tre-enigheten ek-hampa-segelduk var dödsdömd, segelfartygen försvann.

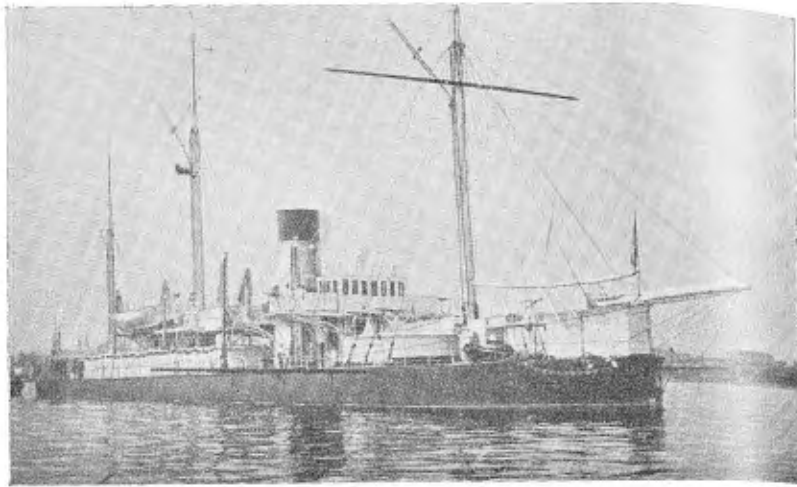
Det första ryska pansarfartyget el pansrade batteriet (bronosnaja batareja) hette *Pervenets* (Förstling) och anskaf-



Det första ryska pansarfartyget *Pervenets* (Förstling) sjösattes 1863 i England.

fades 1863 från England. Det följdes året därpå av *Ne tron menja* (Rör mig icke) och *Kreml*, som byggdes i Petersburg. Därstädes sjösattes under 1860-talet också flere monitorer. Denna John Ericssons skapelse var då på modet i de flesta mariner. Här en provkarta å namnen: *Bronenosets* (Pansarfartyg), *Latnik* (Harnesklädd krigare), *Strelets* (medlem av streltser (skytt-)kåren); *Smertj* (Skydrag), *Tifon* (Tyfon), *Uragan* (Orkan); *Perun* (Åskguden), *Koldun* (Trollkarl), *Vestsjun* (Spåman), *Tjarodejka* (Trollkvinna), *Rusalka* (Sjöjungfru), *Jedinorog* (Enhörning). Till monitorerna kan också hänföras de cirkelrunda pansarbatterierna *Novgorod* och *Vitseadmiral Popov*, efter konstruktören am Andrej Aleksandrovitj Popov (1821—98) kallade "popovkor", en fartygstyp, som visade sig vara mindre lyckad.

Pansarfregatter och korvetter var uppkallade efter berömda amiraler och härförare. En kvartett fregatter (1868) bar namn efter amiralerna Greigh, Lazarev, Spiridov, Tjitiagov. Bland korvetterna märkes *Aleksandr Nevskij*, *Knjaz Pozzarskij*, *Minin*. Det förstnämnda, f ö ett flitigt nyttjat namn,



Pansarfregatten *Admiral Greigh* (1868) tillhörde en kvartett fartyg uppkallade efter namnkunniga amiraler.

har furst Alexander av Novgorod (1220—63) till förebild. I honom såg folkfantasi och muntlig tradition en hjälte och ett helgon. Tillnamnet Nevskij erhöi han efter segern 1240 över västerländska korsfarare vid Nevan. Moskvavojvoden, furst Dmitrij Michailovitj Pozjarskij (1578—1642) ställdes 1612 i spetsen för lantvärnet i kampen mot polackerna. Hans krigskommissarie var Kuzma Minin, en f d slaktare från Nisjnij-Novgorod, som 1611 greps av en nyvaknande, nationell rörelse och uppsatte en medborgarhär.

Klipperskepp och korvetter (1855—60) hade namn sådana som *Kreiser* (Kryssare), *Vestnik* (Budbärare), *Najezdnik* (Partigångare), *Razbojnik* (Rövare), *Strelok* (Skytt), *Zabijaka* (Grälmakare), *Opritjnik* (medlem av Ivan IV:s livvakt), *Dzjigit* (tjerkessisk konstryttare), *Vsadnik* (Ryttare), *Vitiaz* (Viking), *Varjag* (Varäg), *Bogatyr* (Kämpe), *Bojarin* (Bojar), *Griden*, *Rynda* (bägge beteckning för tsarens livvakt), *Gaidamak* (gaidamaker-vilda rövare, som på 1770-talet härjade i södra Polen). Dessutom kan nämnas grupperna ädelstenar: *Almaz* (Diamant), *Izumrud* (Smaragd), *Jachont* (Rubin), *Zjemtjug* (Pärla) och djur: *Medved* (Björn), *Zubr* (Urxo), *Bujvol* (Buffel), *Volk* (Varg) m fl.

Av övergångstidens fartyg förtjänar även omnämnas ett 70-tal små kanonbåtar (kanonerskie lodki) på ca. 170 ton, som under och efter Krimkriget byggdes för kustförsvaret. De fick namn efter fiskar, fåglar, insekter, vapen, naturfenomen, sagoväsen m m som följande exempel visar:

Jorsj, Osetr, Sterljad, Stsjuka — Gers, Stör, Sterlett, Gädga
Gogol, Korsjun, Stsjegol, Tjaika — Knipa, Gam, Steglitsa, Mås
Komar, Osa, Ptjela, Sjmcl — Mygga, Geting, Bi, Humla
Kopje, Luk, Metj, Sekira — Lans, Båge, Svärd, Bila
Bronja, Koltjuga, Sjlem, Stsjit — Harnesk, Ringpansar,
Hjälm, Sköld

Jadro, Koltjan, Kartetj, Pistsjal — Kanonkula, Pilkoger, Kartesch, Muskedunder

Gul, Tresk, Vzryv, Vystrel — Buller, Brak, Explosion, Skott
Bujan, Hvat, Lichatj, Postrel — Slagskämpe, Friskus, Gåpåare, Skurk

Galagar, Prokaznik, Sorvanets, Sjalun — Skämtare, Skälm, Vildbasare, Yrhätta

Grom, Molnija, Zarevo, Zarnitsa — Åska, Blixt, Eldsken, Kornblixt

Dozjd, Grad, Inej, Sneg — Regn, Hagel, Rimfrost, Snö
Dym, Mjatel, Tuman, Tulja — Rök, Snövra, Dimma, Moln
Burja, Poryv, Sjkval, Vichr — Oväder, Vindstöt, Stormby,
Virvelvind

Burun, Priboi, Volna, Zyb — Bränning, Vågsvall, Våg, Dyrning

Morož, Otliv, Priliv, Rosa — Frost, Ebb, Flod, Dagg

Pomovoj, Lesji, Oborolen, Vedma — Hustomte, Skogsrå, Varulv, Häxa.

Därmed har vi kommit till de rena ångfartygen. I det följande behandlas de olika fartygstypernas namn intill revolutionen 1917 var för sig, först slagskepp, pansarfartyg, därefter kryssare, jagare, ubåtar, specialfartyg o s v.

Bland de större fartygen, slagskepp o dyl återfinns man företrädesvis namn efter kejsare, krigare och platser, där de ryska vapnen skördat ära och berömmelse. Det första större pansarskeppet sjösattes 1872 i Petersburg och fick namnet *Pjotr Velikij* (Peter den Store) efter den ryska sjömaktens grundläggare. Övriga slagskepp uppkallade efter härskare är: *Imperator Aleksandr II, Imperator Aleksandr III, Imperator Nikolaj I, Imperator Nikolaj II, Imperator*

Pavel I, Imperatritsa Jekaterina Velikaja (Katharina den Stora), *Imperatritsa Marija*. Kejsar Alexander II (1818—81) tillträdde regeringen under det för Ryssland så olyckliga Krimkriget. De första pansarfartygen byggdes under hans tid. Hans son Alexander III, mera soldat än stadsman, visade stort intresse för flottan. Under hans regeringstid (1881—94) anlades bl a örlogshamnen Libau 1893. Nikolaj I, som besteg tronen 1825, gjorde mycket för marinen och understödde livligt flottbyggnadsplanerna. Hans är reskriptet av 31 dec. 1825, vilket anbefalldes byggandet av en flotta, som i storlek endast skulle stå efter Englands och Frankrikes. Kvantitativt var denna nya flotta nog så imponerande, men kvalitativt stod den lägre. Under Krimkriget nödgades den stolte tsaren bevittna sin flottas undermålighet och hans besvikelse var stor. Nikolaj II (1894—1918) var som känt Rysslands siste tsar. Under hans tid utbröt det olyckliga kriget mot Japan, under vilket tragedin vid Tsushima 1905 nästan helt utplånade den ryska flottan. Sedan kom kriget 1914—18 med revolutionen i släptåget. Under kejsar Paul I:s regering (1796—1801) deltog Ryssland i koalitionskriget mot Frankrike. Hans moder Katharina den Stora (1762—96) fortsatte Peter den Stores verk att göra sitt land till en europeisk stormakt. *Tsesarcvitj*, också ett pansarskeppsnamn, åsyftar den ryske tronföljaren. Titeln infördes av Paul I år 1797. Liksom ovan nämnda härskarnamn försvann också detta definitivt vid revolutionen.

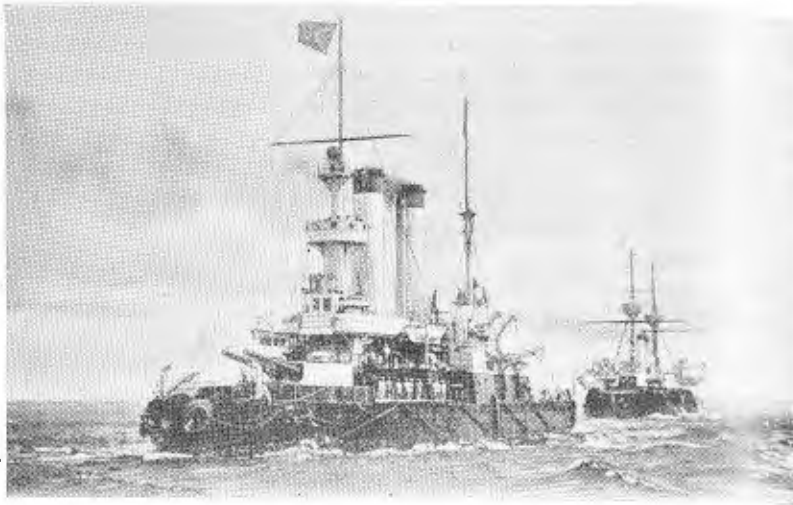
Fyra slagskepp från 1890-talet resp 1911 har uppkallats efter sjö- och fältslag: *Gangut*, *Poltava*, *Sevastopol*, *Petropavlovsk*. Det förstnämnda är en sammandragning av ryskans Gange-Udd, d v s Hangö-Udd, där den ryska roddflottan vid Rilaks besegrade Ehrenskölds hopplöst underlägsna styrka 27 juli 1714, en händelse, som tsar Peter lät utbasunera som en stor sjöseger. Vid den ukrainska staden Poltava slog hans armé avgörande Karl XII fem år tidigare. Sevastopol å Krim var station för Svartahavsflottan. Staden belägrades av de allierade västmakterna i närapå ett års tid under Krimkriget och måste slutligen efter ett hjältemodigt försvar uppgivas i sept 1855. Hamnstaden Petropavlovsk å Kamtjatka, uppkallad efter Berings båda fartyg Peter och Paul, var på 1800-talet tidvis bas för Stillahavsflottan. Orten angreps under Krimkriget av en fransk-engelsk eskader.

Namnen *Borodino*, *Ismail*, *Kinburn*, *Navarin* (burna bl a av 4 stora slagkryssare, sjösatta 1915, men aldrig färdigställ-

da), *Sinop*, *Tjesma* tillhör samma grupp. Vid byn Borodino 120 km från Moskva utkämpades 7 sept 1812 ett oavgjort fältslag mellan Napoleons Grande Armée och ryssarna under Kutuzov. Den turkiska fästningen Ismail i Bessarabien stormades 22 dec 1790 av Suvorov, avträdde 1812 till Ryssland och blev station för Donaufflottan. Vid fästningen Kinburn vid Dnjeprs mynning besegrade Suvorov turkarna 12 okt 1787. Under Krimkriget bombarderades den häftigt av de allierade — den första striden kustbatterier contra ångdrivna pansarfartyg — och tvangs 17 okt 1855 kapitulera. Vid hamnstaden Navarino å Peloponnesos förstördes den turkiska flottan 20 okt 1827 av en engelsk-fransk eskader. Utanför de turkiska hamnstäderna Tjesme och Sinope besegrade ryska Svartahavsflottan 6/7 juli 1770 resp 30 nov 1853 över den turkiska.

Slagskeppet *Knjaz Suvorov* (Furst Suvorov), som var Rozjensvenskis flaggskepp vid Tsushima 1905, var uppkallat efter en av Rysslands största fältherrar Aleksandr Vasiljevitj Suvorov (1730—1800), vilken påstods aldrig ha förlorat en batalj. Hans krigföring utmärkte sig genom snabbmarscher och våldsamma attacker, där man icke räknade på människoliv. Fartyget tillhörde en kvintett pansarskepp (13516 t) sjösatt 1901—03, vars slutliga öde var tragiskt: *Knjaz Suvorov*, *Borodino*, *Imperator Aleksandr III* sänktes vid Tsushima, *Orjol* (örnen) togs av japanerna vid samma tillfälle, medan det femte *Slava* (Äran) nedkämpades av tyskarna 17 okt 1917 i Moonsundet. Den samtida trion (12674 t) *Osljabja*, *Peresvet*, *Pobjeda* (Segern) slutade också olyckligt: det förstnämnda gick under vid Tsushima, de övriga sänktes i Port Arthurs hamn. Tvenne krigarmunkar och vid Don stupade hjältar var förebilder för *Osljabja* och *Peresvet*. Innan furst Dmitrij av Moskva drog ut i fält, berättar Nikons krönika, besökte han Troitsko-Sergievskij klostret och fann bland munkarna därstädes två resliga f d krigare Aleksandr Peresvet och Roman Osljabja, som han tog med sig. Kort före slaget vid Don 1380 utkämpades utmanade en tatarisk kämpe Telebej den modigaste ryssen till envig och utmaningen antogs av Peresvet. Under tvekampen rände de båda antagonisterna sina pansar genom varandra.

Tre 4000 t kustpansarfartyg (bronenostsy beregovojev obo-rony) sjösatta på 1890-talet, som vid Tsushima mötte sitt öde, bar namn efter framstående amiraler: *General-Admiral Apraksin*, *Admiral Senjavin*, *Admiral Usjakov*.



Kustpansarfartyget *Admiral Usjakov* (1893) sänkt vid Tsushima 1905 (4126 t. 4—254,4—120.16 kn.)

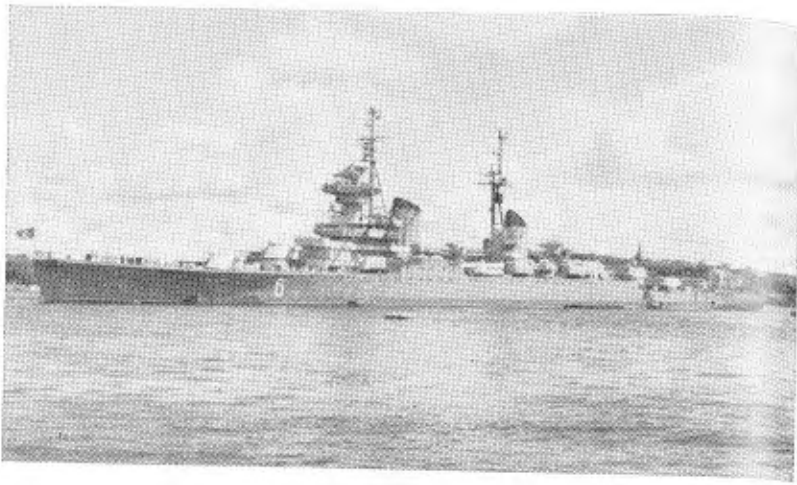
Amiralen, greve Fjodor Matvejevitj Apraksin (1661—1728) var en av tsar Peters förtrogna och en av de drivande krafterna vid den ryska flottans skapande. År 1710 erövrade han Viborg från svenskarna, 1711 var han chef för Svartahavsflottan och 1712—14 understödde han med skärgårdsflottan ryska arméns infall i Finland. Därvid vann han den firade segern vid Rilaks. Jämte furst Golitsin förde han den roddflotta, som förhärjade svenska kusten sommaren 1719. Apraksin var en av de få av tsar Peters sjöofficerare som var av rysk börd, flertalet var som känt utlänningar.

Dmitrij Nikolajevitj Senjavin deltog som kapten i kriget mot Turkiet och Frankrike på 1790-talet. I början av 1806 kommenderade han som v. am. den eskader, som från Kronstadt sändes till Medelhavet mot fransmännen. Under kampanjen i Adriatiska havet så erövrade han bl a Cattaro, Castelnovo, Brazzo. Under turkiska kriget 1806—12 intog han Tenedos och vann 19 juni 1807 sjösegern vid Athos. Efter Tilzittfreden sökte sig ryska Medelhavsflottan till olika hamnar undan britterna. Senjavins eskader internerades i Lissabon 1807, där am Cotton lade beslag på fartygen, som fördes till Portsmouth. Efter denna händelse råkade Senjavin i onåd. Han verkade sedermera i Östersjön och avled 1831.



Amiral Usjakov (1743—1817)

Amiral Fjodor Fjodorovitj Usjakov (1743—1817) deltog i rysk-turkiska kriget 1787—92 och i striderna under koalitionen mot Napoleon 1798—1800. Under turkiska kriget förde Usjakov Svartahavsflottan och besegrade turkarna i ett antal sjöstrider (Kertj, Anapa, Kaliakria). Samma dag 13 aug 1791 slaget utanför Kaliakria-udden utkämpades inleddes fredsunderhandlingar. Att freden i Jassy 1792 blev förmånlig var delvis flottans och Usjakovs förtjänst. Under kriget mot Frankrike leddes den rysk-turkiska flottan av "Usjak-pascha". Dess uppgifter begränsades denna gång till anfall mot fästningar (Kefalonia, Korfu, Zante m fl). Enligt erhållna direktiv skulle Usjakov samverka med britterna, men den självständige ryssen kom inte överens med Nelson. På väg till Malta nyåret 1800 fick han i Messina order att återvända hem, alliansen var bruten. Efter återkomsten blev han 1802 stationschef i Petersburg och tvangs på grund av ohälsa taga avsked 1807.



Våra dagars *Admiral Usjakov* (12 800 t, 12—152,12—100,10—53 T. 35 kn.)

Inom nästa fartygskategori pansarkryssare och kryssare (krejsera) märkes en namngrupp representerande gestalter ur det ryska rikets äldsta historia: *Bogatyr, Bajan, Bojarin, Varjag, Vitiaz, Kjurik, Askold, Oleg, Dmitrij Donskoj, Vladimir Monomach*. Ordet bogatyr betyder "kämpe" och kommer från det persiska "bahadur" (stark). I de ryska folksagorna (bylinerna) betecknas Kämpen med Bogatyr. Bajan var skald hos furstarna i Kiev, hjälteballaden "Igor's krigståg" tillskrives honom. Med bojar (bojarin) betecknades de personer av jordägaradeln, som bildade en sorts oligarki kring furstens person. Enligt den gammalryska krönikan grundades Ryska riket 862 av skandinaviska vikingar (vitiaz) eller varäger (varjag), som kom över havet västerifrån. Den förnämsta hövdingen Rurik, hans bröder och närmaste efterföljare, såsom Askold och Oleg, sammanförde de ryska städerna till ett välde. Storfursten och krigaren Oleg (Helge) övertog 879 efter Ruriks död styrelsen över riket. Han erövrade Kiev 882, varifrån han sedermera företog flere krigståg bl a till Konstantinopel. Med Dmitrij Donskoj avses furst Dmitrij Ivanovitj av Moskva (1350—89). Efter strider med grannfurstarna bildade han ett stort ryskt förbund och besegrade 8 sept 1380 tatariskanen Mamaj på Snäppfältet vid Don, varav hedersnamnet Donskoj (den donske). Denne ryske nationalhjälte plägar räknas som Moskvarikets egent-

lige grundläggare. Storfurst Vladimir Monomach berömmes som tapper, klok och karaktärsfast. Med framgång bekämpade han polovtserna och förmådde övriga ryska furstar till gemensamma anfall på dem. Sedan han 1113 valts till storfurste i Kiev, sökte han skaffa sin ätt herraväldet över riket med utestängande av andra grenar av Ruriks ätt. Han avled 1125 och efterlämnade ett berömt av ädel humanitet präglad testamente.

Sedan har vi kryssarna, uppkallade efter berömda amiraler: *Admiral Lazarev, Admiral Nachimov, Admiral Butakov, Admiral Kornilov, Admiral Spiridov, Admiral Greigh, Admiral Istomin, Admiral Tjitjagov, Admiral Nevelskoj, Muravjev-Amurskij, Admiral Makarov*. Av dessa byggdes *Makarov* i Toulon 1906, tjänstgjorde under I världskriget i Östersjön och såldes 1922 till Tyskland för nedskrotning. *Nevelskoj* och *Muravjev-Amurskij* var 1914 under byggnad hos Schichau i Danzig för Stillahavseskadern, beslagtogs vid krigsutbrottet och införlivades med tyska flottan under namnen *Elbing* resp *Pillau*. *Nevelskoj-Elbing* sjönk i Skagerackslaget 1 juni 1916, *Pillau* övertogs efter kriget av Italien, dess tredje och sista namn var *Bari*. De övriga låg på stapeln å ryska varv under kriget och endast *Lazarev* och *Nachimov* hann träda i tjänst. Resten ombyggdes till tankfartyg eller led skrotdöden.

Admiral Michail Petrovitj Lazarev (1788—1851) var chef för Svartahavsflottan 1833—50. Han sändes i unga år till England, där han tjänade som midshipman 1804—08. Återkommen därifrån deltog han i 1820-talets ryska antarktisk- och söderhavsexpeditioner. Som kapten 1 gr och chef å flaggskeppet *Azov* deltog han 1827 i sjöslaget vid Navarino och blev kort därpå kam, 1833 v am och 1843 amiral. Han avled 1851 och begrovs i Sevastopol, där ett minnesmärke restes över honom. Lärjungar av den lazarevska skolan var bl a Nachimov, Kornilov och Butakov.

Pavel Stepanovitj Nachimov (1802—55) tjänstgjorde 1817—21 som löjtnant vid Baltiska flottan och 1822—25 å fregatten *Krejsler* under Lazarev. Han var med vid Navarino 1827, där han sårades, innehade åren därpå olika fartygsbefäl i Medelhavet och Östersjön samt kommenderades 1834 till Svartahavsflottan. Såsom v am och eskaderchef vann han 1853 den lysande segern över turkarna vid Sinope. Under Krimkriget deltog han i försvaret av Sevastopol som chef för flottan därstädes och sårades dödligt i juni 1855.

Grigorij Ivanovitj Butakov (1820—82) utförde åren 1846—50 omfattande hydrografiska undersökningar i Svarta havet. Vid Krimkrigets utbrott 1853 förde han som kapten 2 gr ångfregatten *Vladimir*, råkade i strid med det turkiska fartyget *Pervas-Bachri* och tog detsamma som god pris till Sevastopol. Han deltog i försvaret av fästningen, blev 1856 k am och chef för hamnen i Nikolajevsk. Butakov organiserade den ångdrivna flottan och skapade en egen taktik för densamma.

Vladimir Aleksejevitj Kornilov (1806—54) blev 1823 sjökadett och var med vid Navarino 1827 å skeppet *Azov*. Åren 1834—39 innehade han olika fartygsbefäl blev 1848 k am och 1852 v am. Kornilov var en av organisatörerna och ledarna av Sevastopols försvar under Krimkriget. Hans namn i förening med Todlebens är oskiljaktliga från historien om fästningens belägring. Denne synnerligen duglige ledare, som satte sin prägel på hela försvaret, stupade 5 okt 1854 å bastion Malachov.

Grigorij Petrovitj Spiridov (f 1713) hjälten från turkiska kriget 1768—74, började sin sjömilitära bana 1728, seglade som ung officer å Kaspiska havet och Östersjön samt deltog 1760—61 i Sjuårskriget. År 1769 förde am Spiridov en eskader från Kronstadt till Egeiska havet. I sjöslaget vid Chios 1770, som föregick Tjesme, förde han avantgardet med utmärkelse. Å ön Paros upprättade han en bas och ockuperade 1771 över dussinet öar i grannskapet. Spiridov avled 1790 i Moskva.

Samuil Karlovitj Greigh (1736—88) skotte till börden, tjänade som löjtnant i brittiska flottan och gick 1764 i rysk tjänst som kapten. Han innehade fartygsbefäl i Östersjön och införde flere förbättringar i skeppens bestyckning. Under Medelhavskampanjen 1769—70 utmärkte sig Greigh flera gånger. Hans var förtjänsten av segern vid Tjesme. Då kriget mot Sverige utbröt 1788 var han amiral och kommandant i Kronstadt. I slaget vid Hogland 17 juli ledde han ryska flottan, varvid han sårades och av sviterna den 27 okt avled å sitt flaggskepp *Rostislav* utanför Reval, där han ligger begravnen.

Vladimir Ivanovitj Istomin (1809—55) blev 1823 sjökadett och var med vid Navarino 1827 som gardemarin å skeppet *Azov*. Vid Sinope 1853 förde han som kapten 1 gr linjeskeppet *Parizj*. Vid försvaret av Sevastopol sårades k am Istomin 1854 och stupade 7 mars 1855 å bastion Kamtjatka.

Vasilij Jakovlevitj Tjitjagov (1726—1809) gjorde forskningsresor i polartrakterna 1765, deltog i turkiska kriget 1768—74 och kommenderade som v am en eskader i Medelhavet. Under kriget mot Sverige ledde han ryssarna vid Öland 26 juli 1789, vid Reval 13 maj 1790 och stängde in svenska flottan i Viborgsviken. Svenskarnas djärva utbrytning 3 juli kunde han likväl icke förhindra.

V am Gennadij Ivanovitj Nevelskoj (1814—76) var en av de ryska Fjärran-Östern-pionjärerna. Som kaptenlöjtnant förde han 1848 transportfartyget *Bajkal* från Kronstadt till Kamtjatka. Sommaren 1849 utforskade han Amurflodens nedre lopp och planterade året därpå Rysslands flagga därstädes. Han ledde ytterligare expeditioner till Amurlandet och Sachalin 1851—55, varefter han återvände till Petersburg. Ett minnesmärke över honom restes 1950 i Nikolajevsk.

Greve Nikolaj Nikolajevitj Muravjev-Amurskij (1810—81) utnämndes 1847 till generalguvernör över Östsibirien. Han åtföljde Nevelskoj å dennes färder, erövrade hela Amurlandet, anlade nära flodmynningen staden Nikolajevsk 1850 och avtvang 28 maj 1858 Kina fördraget i Aigun, som tillerkände rysk överhöghet i Amurområdet. Härav hedersnamnet Amurskij. Genom en flottdemonstration mot Yedo tvang han Japan avträda Sachalin 1859. Återkommen till Petersburg 1861 blev han medlem av riksrådet.

Stepan Ossipovitj Makarov (1848—1904), en av Rysslands främsta sjöofficerare, blev 1864 sjökadett, 1869 löjtnant, k am 1891 och v am 1896. Under turkiska kriget 1877—78 förde han hjälpkryssaren *Velikij Knjaz Konstantin* och organiserade de djärva torpedbåtsattackerna. Efter kriget utförde han omfattande hydrografiska arbeten och utverkade medel för byggandet av storisbrytaren *Jermak*, med vilken ark-tiska trakter skulle utforskas. Åren 1891—94 var han flottans artilleri-inspektör och vann de närmaste åren som eskaderchef berömmelse som taktiker och strateg. Vid japanska krigets utbrott 1904 utnämndes Makarov till chef för Stillahavsflottan och hans ankomst till Port Arthur väckte den demoraliserade "fästningsflottan" till nytt liv. Olyckligtvis omkom han, då hans flaggskepp *Petropavlovsk* den 13 april stötte på en mina och sjönk på några ögonblick. Under sin 40-åriga tjänstgöring visade sig Makarov äga okuvlig energi, stor mångsidighet och betydande fackkunskap. En staty över amiralen finnes i Kronstadt.

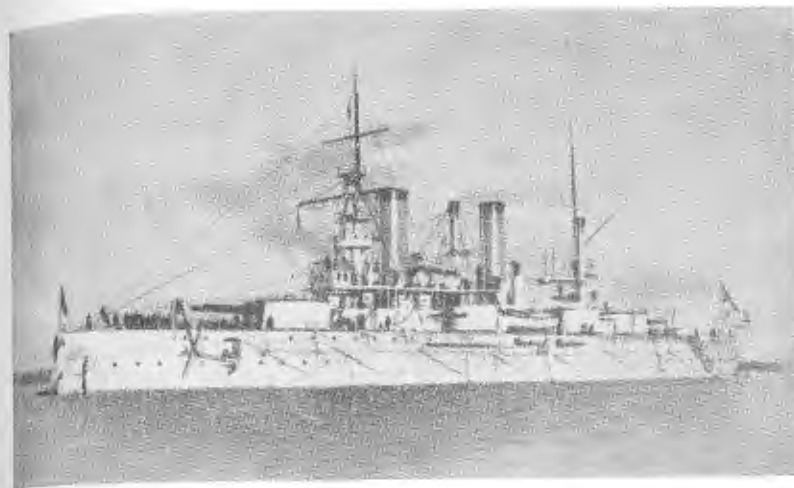


V. am. Stepan Osipovitj Makarov.

Bland kryssarnamnen finner man också de gamla traditionella *Almaz* (Diamant), *Izumrud* (Smaragd), *Zjemtjug* (Pärla). Sjösatta 1903 var alla tre med vid Tsushima och överlevde slaget. *Izumrud* strandade emellertid nära målet Vladivostok och måste sprängas. *Almaz* tillhörde sedermera Svartahavsflottan och följde 1920 Wrangels eskader till Bizerta. *Zjemtjug* sänktes 28 okt 1914 av den kända tyska pansarkryssaren *Emden* i Penangs hamn.

Kryssartrion *Avrora*, *Diana*, *Pallada* (Pallas Athena) sjösatta vid sekelskiftet förde traditionsnamn ur den antika mytologin, alltså Morgonrodnadens, Jaktens och Krigets guldinnor. *Avrora* spelade en framträdande roll vid bolsjevikrevolutionen 1917 i Petersburg och detta "Revolutionens odödliga fartyg" ligger idag förtöjt i Leningrad som minnesmärke. De två andra led skrotdöden 1920—30.

Innan vi lämnar kryssarna dröjer vi ett tag vid namnen

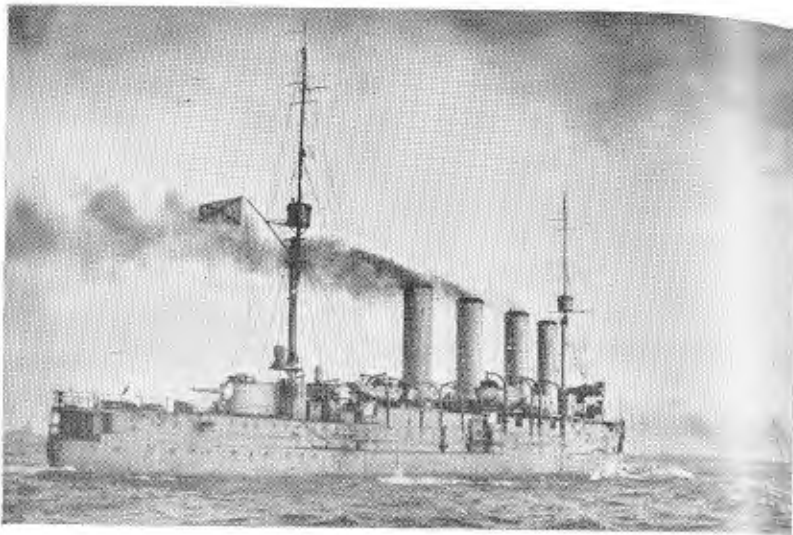


Slagskeppet *Petrovavlosk* (1894), amiral Makarovs dödsskepp, som minsprängdes 13 april 1904.

Pamjat Azova och *Pamjat Merkurija* (Azovs Minne resp Mercurius Minne) genom vilka två namnkunniga segelfartyg ihågkommit. Linjeskeppet *Azov* (74 kan) var som känt flaggskepp vid Navarino 1827 och fördes av Lazarev. Briggen *Merkurij* (18 kan) fördd av kaptenlöjtnant Kazarskij, utkämpade 14 maj 1829 en hård strid utanför Bosporen mot två överlägsna turkiska linjeskepp.

Bland de talrika torpedbåtarna (minonostsy) och jagarna (paskadrennye minonostsy) dominerar djurnamnen och de egenskaper betecknande adjektiven, men också sjöhjältar och historiska Ortsnamn förekommer i tämligen stort antal. Härtill kommer spridda namn betecknande militära yrken, namnkunniga segelfartyg, folkstammar etc.

Den första sjögående torpedbåten byggdes 1877 i Petersburg, var på 135 ton, gjorde 12 knop och fick det betecknande namnet *Vzryv* (Explosion). Bland de halvannat hundratal små 25—30 tons båtar, som året därpå sjösattes å ryska, tyska och finska varv, var flertalet (ca 60) uppkallade efter fåglar såsom t ex: *Galka*, *Soroka*, *Vorona* (Kaja, Skata, Kråka). *Gluhar*, *Kuropatka*, *Teterev* (Tjäder, Rapphöna, Örre). *Indjuk*, *Kuritsa*, *Petuch* (Kalkon, Höna, Tupp), *Aist*, *Tsaplja*, *Zjuravl* (Stork, Häger, Trana), *Snigir*, *Vorobej*, *Zjablik* (Domherre, Sparv, Bofink), *Kanarejka*, *Kukusjka*,

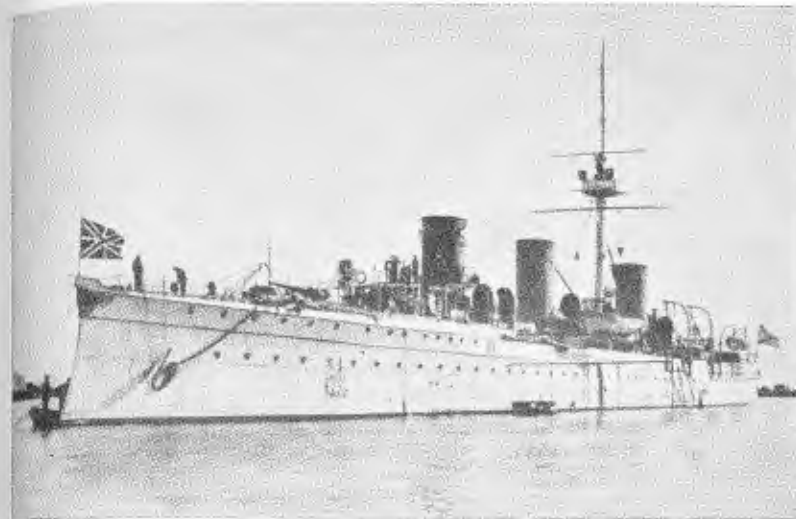


Pansarkryssaren *Admiral Makarov* (1906) var uppkallad efter v. am. Stepan Osipovitj Makarov (1848—1904).

Popugaj (Kanariefågel, Gök, Papegoja), ett 30-tal efter fiskar: *Karas*, *Korjusjka*, *Seld* (Ruda, Nors, Sill), *Lestsj*, *Sudak*, *Treska* (Braxen, Gös, Torsk) etc resten efter kräldjur: *Udav*, *Uzj*, *Zmeja* (Boorm, Snok, Orm), *Jastsjeritsa*, *Krokodil*, *Tjerepacha* (Ödla, Krokodil, Sköldpadda) eller vapen: *Bulava*, *Palitsa*, *Strela* (Klubba, Stridsklubba, Pil), *Luk*, *Prastsj*, *Sjtyk* (Båge, Slunga, Bajonett). Dessa namn slopades 2 sept 1885, då man övergick till vanlig numrering av båtarna.

Ett femtiotal ca 100 tons båtar byggda på 1880—90-talet hos Putilov, Crichton, Normand m fl hade namn efter historiskt kända platser: *Narva*, *Sveaborg*, *Vyborg*, *Biorke* (Björkö), *Transund* (Trångsund), *Gogland* (Hogland), *Revel*, *Kronsjolot*, *Rotsjensalm* (av fi Ruotsinsalmi-Svensksund), *Anapa*, *Batum*, *Suchum*, *Ismail* o s v. Också här övergick man kort före sekelskiftet till numrering.

De vid sekelskiftet sjösatta torpedbåtarna (200—350 t) fick namn efter fåglar och fiskar, men från 1902 börjar de egenskaper utmärkande adjektiven framträda. Namnen uppträdde i serier med samma begynnelsebokstav. Början gjordes med P-, R-, S- samt B-, och V-grupperna, vilka under



Kryssaren *Novik*, byggd hos Schichau 1900 och känd för sitt kända uppträdande under japanska kriget 1904—05.

och efter japanska kriget 1904—05 följdes av Zj-, Z-, G-, D-, L-, M- och T-adjektiv.

En torpedbåt av ny typ (220 t) kallad *Sokol* sjösattes 1895 hos Yarrow i England. Av denna typ byggdes sedermera åren 1898—1902 å inhemska och utländska varv ytterligare 26 båtar, vilka samtliga erhöill fågelnamn. Dessa ändrades 22 mars 1902 till adjektiv med begynnelsebokstäverna P, R och S. Dessa *Sokol*-båtar presenteras härnedan med ursprungliga och 1902 införda namn jämte deras betydelse: .

Sokol (Falk) — *Prytkij* (Flink)
Korsjun (Glada) — *Poslusjnji* (Lydig)
Berkut (Kungsörn) — *Pronzitelnyi* (Skarp)
Kretjet (Jaktfalk) — *Pylkij* (Hetsig)
Jastreb (Hök) — *Protsjnji* (Säker)
Nyrok (Skrake) — *Porazjajustsj* (Besegrande)
Gagara (Dopping) — *Prozorlivyi* (Skarpsinnig)
Albatros (Albatross) — *Podvizjnji* (Händig)

Voron (Korp) — *Reznyi* (Livlig)
Filin (Berguv) — *Retivji* (Ivrig)

Sova (Uggla) — *Rjanyi* (Obändig)
Kondor (Kondor) — *Resjitelnyi* (Beslutsam)
Drozd (Trast) — *Razjastsji* (Uppretad)
Djatel (Hackspett) — *Rastoropnyi* (Rask)

Lebed (Svan) — *Strogij* (Sträng)
Favlin (Påfågel) — *Svirepyi* (Våldsam)
Pelikan (Pelikan) — *Smellivyi* (Rådigt)
Fasan (Fasan) — *Stremitelnyi* (Häftigt)
Perepel (Vaktel) — *Skoryi* (Snabb)
Kulik (Morkulla) — *Steregustsji* (Vaktande)
Gralj (Råka) — *Storosjevoj* (Vaksam)
Gorlitsa (Turturduva) — *Smelyi* (Dristigt)
Bekas (Beckasin) — *Serdityi* (Vredgad)
Baklan (Havstjäder) — *Silnyi* (Stark)
Skvoretz (Stare) — *Strasjni* (Förfärligt)
Strizj (Tornsvåla) — *Stroinyi* (Harmonisk)
Stsjegol (Steglitsa) — *Statnyi* (Ståttlig)

Grupperna B och V byggdes vid samma tid och dessa 300—500 tons båtar erhöill först fisknamn. De följer härnedan jämte de av ändringen 1902 föranledda nya namnen:

Kit (Val) — *Bditelnyi* (Uppmärksam)
Delfin (Delfin) — *Besstrasjni* (Oförskräckt)
Skat (Rocka) — *Bespostsjadnyi* (Skoningslös)
Kasalka (Kolja) — *Bessjumnyi* (Tyst)
Som (Mal) — *Bojevoj* (Stridbar)
Akula (Haj) — *Bojkij* (Hurtigt)
Byljek (Smörbult) — *Buinyi* (Tygellös)
Makrel (Makrill) — *Burnyi* (Oroligt)
Keta (Lax) — *Bedovyi* (Djävligt)
Plotva (Mört) — *Bystryi* (Skarp)
Nalim (Lake) — *Bravyi* (Modigt)
Okun (Abborre) — *Blestiastsji* (Lysande)
Peskar (Stensimpa) — *Bodryi* (Kry)
Pallus (Helgeflundra) — *Bezupretsjni* (Oförvitligt)
Sig (Sik) — *Vidnyi* (Präktigt)
Kefal (Multe) — *Vlastnyi* (Mäktigt)
Osetr (Stör) — *Vnusjitelnyi* (Imponerande)
Forel (Forell) — *Vnimatelnyi* (Uppmärksam)
Sterljad (Sterlett) — *Vynoslinyi* (Ståndaktigt)

Mindre namnserier än dessa bildade Z-, Zj- och G-båtarna, som tillkom 1904—05 och sålunda genast erhöill adjektiviska namn:
Zavelnyi (Innerligt), *Zavidnyi* (Avundsvärd), *Zadornyi* (Grälsjuk), *Zvonkij* (Ljudligt), *Zorkij* (Skarpsynt), *Zjarkij* (Hetsigt), *Zjivoj* (Pigg), *Zjivutji* (Livskraftigt), *Zjutkij* (Kusligt), *Groznyi* (Bister), *Gromkij* (Högljudd), *Gromjastsji* (Dånande).

Flertalet av de ovannämnda torpedbåtarna var engagerade i heta duster med japanerna under kriget 1904—05 och närapå hälften gick förlorad. Deras namn, isynnerhet sådana, som utmärkt sig i strid, ärvdes av båtar, som sjösattes kort efter kriget, såsom: *Bditelnyi*, *Bojevoj*, *Burnyi*, *Vnimatelnyi*, *Vnusjitelnyi*, *Vynoslivyi*, *Silnyi*, *Setregustsji*, *Strasjni*. Hårtill kom några nya namn på D, L, M och T: *Delnyi* (Dugligt), *Dejatelnyi* (Driftigt), *Dostojnyi* (Förtjänstfull), *Letutsji* (Flygande), *Lichoi* (Rask), *Lovkij* (Flink), *Metkij* (Träffsäker), *Molodetskij* (Käck), *Mostsjnyi* (Kraftigt), *Tverdyi* (Ståndaktigt), *Totjni* (Noggrann), *Trevosjni* (Oroande).

Halvtannat tiotal torpedbåtar bär namn efter officerare, som utmärkt sig i strid. Den första uppkallad efter en sjöofficer var *Lejtenant Burakov*, byggd av Schichau 1899 för Kina och tagen av ryssarna å Peihofloden efter nedkämpandet av Taku-forten under Boxarupproret 1900. Löjtnant Burakov var artilleriofficer å kanonbåten *Korejets*, som deltog i angreppet mot Taku 17 juni, varvid han stupade. Torpedbåten med hans namn sänktes av japanerna 1904. En ny *Lejtenant Burakov* sjösattes 1905 i Frankrike, den minsprängdes 1917 i Ålands skärgård.

Till åminnelse av krigshjältar fallna under striderna vid Port Arthur har följande båtar, sjösatta 1906—07, fått sina namn: *General Kondratenko*, *Kapitan Jurasovskij*, *Lejtenant Malejev*, *Inzjener-Mechanik Dmitriev*, *Lejtenant Sergejev*, *Inzjener-Mechanik Anastasov*, *Inzjener-Mechanik Zverev*.

Gen-major Roman Isidorovitj Kondratenko (1857—1904) var fortifikationschef i den belägrade fästningen, där gen Stössel förde befälet. Men Kondratenko var den verkliga ledaren av försvaret och så länge denne eldsjäl var i livet avvissades alla japanska anfall. Men 15 dec dödades han av en granat och på nyåret 1905 kapitulerade Port Arthur.

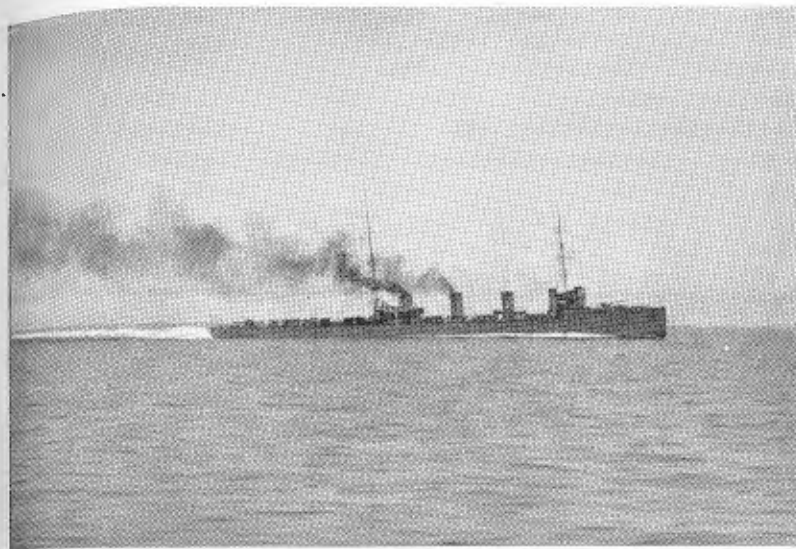
Kapten 2 gr Jurasovskij (chef), löjtnant Malejev och marineringenjör Dmitriev stupade 13 april 1904 ombord å tor-

pedbåten *Strasjni*. Denna befann sig å nattlig bevaknings-tjänst, följde av misstag en japansk torpeddivision i tron det var en egen och sökte i gryningen undkomma. Japanerna öppna snabbeld på kort distans, *Strasjni* blev illa åtgången och sjönk efter tappert försvar.

Löjtnant Sergejev var chef, Anastasov ingenjör å torpedbåten *Steregustsi*, som under strid 10 mars 1904 utanför Port Arthur led svåra haverier och blev manöveroduglig. Efter energiskt försvar blev den åntråd av japanerna som sökte bogsera bort sitt byte, men två man lyckades öppna bottenventilerna, varefter *Steregustsi* sjönk. Ett minnesmärke återgivande denna episod restes i Petersburg över torpedbåten och dess besättning. Mariningenjör Zverev stupade å torpedbåten *Silnyi*, som 27 mars 1904 svårt skadad måste sättas på land invid Port Arthur.

Sjöofficerare, som utmärkte sig i turkiska kriget 1877—78 har givit namn å torpedbåtarna *Kapitanlejtenant Baranov*, *Lejtenant Satsarennyi*, *Lejtenant Sjestakov*, *Lejtenant Pustsjin*, sjösatta 1907 för Svartahavsflottan. Kapten Baranov förde hjälpkryssaren *Vesta*, med vilken han gjorde flera djarva framstötår mot den överlägsna turkiska flottan. Den 23 juli 1877 råkade *Vesta* utanför Donaumynningen i strid med ett pansarfartyg, men Baranov lyckades sätta in några träffår i fiendens maskineri och slank undan. Löjtnant Satsarennyi utmärkte sig som chef å torpedbarkassen *Tjesme* som lillsammans med andra barkasser, ledda från hjälpkryssaren *Velikij Knjaz Konstatin* (kapten Makarov) gjorde flere attacker mot turkiska örlogsfartyg vid Sulina, Batum, Suchum m fl hamnar. Löjtnant Sjestakov förde olika torpedbarkasser, *Dzjigit*, *Tsarevitj*, *Ksenija*. Med den sistnämnda deltog han i attacken mot turkiska fartyg i Donaumynningen 26 maj 1877, varvid monitoren *Duba Seifi* sänktes. Löjtnant Pustsjin tillhörde åven han det nyupprättade torpedvapnet. Vid anfallet mot Sulina 9 juni 1877 förde han stångtorpedbåten No 1, som led svåra skador och sänktes av sin besättning.

Av torpedbåtarna förtjänår ånnu omnåmnas ett antal av typen *Kondratenko* och *Steregustsi*, som med frivilliga medel byggdes 1904—07 i Petersburg, Riga, Helsingfors, Åbo och Kiel, nämligen: *Dobrovolets* (Frivillig), *Vojskovoij* (Krigsman), *Ochotnik* (Jågåre), *Poaranitsjnik* (Grån-soldat), *Vsadnik* (Ryttare), *Gaidamak* (1770-tals rövare), *Don-skoi Kazak* (Donkosacken), *Emir Buchårskij* (Emiren av



Jågaren *Novik* (1911), förbild för en helt ny fartygstyp, som byggdes under första världskriget.

Buchara), *Sibirskij Strelak* (Sibiriske Skarpskytten), *Finn* (Finne), *Moskvitianin* (Moskovit) samt *Amurets*, *Kazanets*, *Zabajkalets*, *Ussuriets*, härledda från de geografiska namnen Amur, Kazan, Bajkal, Ussuri.

I juli 1911 sjösattes hos Putilov i Petersburg en jagare (1260 t) av helt ny typ, *Novik* (Novis, Nykomling), oljeeldad och turbindriven, som med sina 37 knop var samtildens snabbaste. Av denna nya typ gjordes en förbåttåd upp-låga, av vilken ett 40-tal jagare kölsträcktes under I världskriget. Av dessa hann blott hälften fårdigställas. Deras namn kan hänförås till tre olika grupper: a) förtjånå sjöofficerare, b) namnkunniga segelfartyg c) sjö- och fåltslag.

a) Sjöofficerare: *Kapitan Belli*, *Kapitan Izylmetjev*, *Kapitan Kern*, *Kapitan Kinsbergen*, *Kapitan Miklucha-Maklaj*, *Kapitan Konon-Zotov*, *Kapitan Kroun*, *Lejtenant Dubasov*, *Lejtenant Iljin*, *Lejtenant Lombard*.

Grigorij (Henry) Grigorevitj Belli, engelsman till bården, deltog som löjtnant med Don-flottiljen i turkiska kriget 1735—39 och som fartygschef 1787—91 i sjöslagen vid Fidonisi, Kertj, Kaliakria. Under Usjakovs kampanj mot fransmånnen

1798 förde han fregatten *Stjastlivyi*. Året därpå ledde han de ryska styrkor, som landsteg i Italien för att understöda kungariket Neapel. År 1803 fick han som kapten 1 gr befälet över skeppet *Asia*, med vilket han 1806 deltog i Senjavs dalmatiska kampanj. Efter kriget återvände Belli till Svarta havet, blev kam och divisionschef 1816. Han avled 1826 i Nikolajev.

Ivan Nikolajevitj Izylmetiev (1813—71) förde 1853—54 fregatten *Aurora* från Kronstadt till Kamtjatka och anlöpte i april 1854 Callao. Två fregatter från den anglo-franska Stillahavseskadern låg i hamnen, kriget stod för dörren, men innan de allierade hann vidtaga åtgärder för *Auroras* infångande, stack Izylmetiev till sjöss och inträffade efter en snabbseglat i destinationorten Petropavlovsk. *Aurora* deltog i avvärijandet av fiendens anfall mot hamnen i augusti och i maj 1855 i en skärmytsling med britterna i De Castries-bukten. Efter kriget återvände Izylmetiev till Östersjön, där han förde olika fartyg till 1864, då han blev kam och stabschef i Kronstadt.

Kapten 2 gr Kern var chef å torpedbåten *Gromkij*, som sänktes i Tsushimaslagets slutskede 28 maj 1905. Vid den allmänna upplösningen hade *Gromkij* först åtföljt kryssaren *Vladimir Monomach* och sökte efter dennas torpedering ensam undkomma norrut, men upphanns av tre japanska torpedbåtar. Kern upptog den ojämna striden, som fortsatte tills *Gromkij* var söndertrasad och värnlös, varefter han lät öppna bottenventilerna och kalla alle man på däck. Själve följde han sitt fartyg i djupet.

Kapten Jan Hendrik Kinsbergen (1735—1819) var holländare och trädde 1767 i rysk tjänst. Under turkiska kriget 1768—74 vann han segrarna vid Balaklava och Sudsjuk-Kale sommaren 1773. Efter fredsslutet återvände han till Holland 1775, deltog i sjöstriden vid Doggersbank 1781 och blev flottchef 1790. Amiral 1814 adlades han med namnet van Kinsbergen. För övrigt omdöptes *Kinsbergen* 27 juni 1915 till *Kapitan Miklucha-Maklaj*, till åminnelse av kaptenen, som vid Tsushima vägrade efterkomma sin eskaderchefs kapitulation och följde sitt fartyg *Admiral Usjakov* i djupet efter en heroisk, men hopplös strid mot övermakten.

Nikita Moisejevitj Zotov var en av de första officerare, som av tsar Peter sändes till England för att studera sjöväsendet. Återkommen därifrån spelade han en framträdande roll vid uppgörandet av reglementen för den nyskapade

flottan. Därjämte utgav han handböcker i taktik, navigation m m. Under Stora nordiska kriget 1700—21 förde Konon-Zotov det från England köpta skeppet *Devonshire* i striden vid Gotska Sandön 24 maj 1719, där han erövrade fregatten *Karlskrona Vapen* och biträdde vid nedkämpandet av de andra svenskarna. Han avled som kam 1742 i Oranienbaum.

Skotten Roman Vasiljevitj Kroun (Crown) tog tjänst i ryska flottan som löjtnant och utmärkte sig under kriget mot Sverige 1788—90. Chef å kuttern Merkurij tog han fregatten *Venus* i Kristianiafjorden 1789 och förde därpå detta fartyg vid Reval 13 maj och Viborgsviken 3 juli 1790. Efter svenskarnas utbrytning härjade Crown bland de flyende skärgårdsfartygen, seglade en del i sank och tvang andra stryka. Av en tillfällighet undgick jakten *Kolding*, å vilken själve kung Gustaf III befann sig, att bli tagen. Nära Helsingfors seglade den outtröttlige Crown följande morgon ifatt skeppet *Rättvisan* och när han fått hjälp av ett ryskt skepp, tvangs *Rättvisan* stryka flagg. För sina förtjänster blev Crown amiral 1824.

Löjtnant Fjodor Vasiljevitj Dubasov utmärkte sig under turkiska kriget 1877—78 som ledare för de 4 torpedbarkaserna vid den framgångsrika attacken mot fiendens pansarfartyg i Donaumynningen 26 maj 1877. Under senare delen av kriget var han chef å kanonbåten *Velikij Knjaz Nikolaj* och efter detsamma innehade han olika fartygsbefäl i Östersjön. År 1893 blev Dubasov kam och 1897 yngre flaggman vid Stillahavseskadern, som han kommenderade vid besättandet av Pert Arthur och Talienvan. Från sekelskiftet intill sin död 1912 innehade han administrativa poster i Petersburg.

Löjtnant Dmitrij Sergejevitj Iljin förde en av de fyra brännare, som vid Tjesme 6/7 juli 1770 angrep den turkiska flottan. Tre av dessa avvärijdes, men Iljin lyckades haka sig fast vid ett av de större linjeskeppen, som fattade eld. Elden spred sig och vid katastrofen förstördes nästan hela fiendestyrkan. Den djärve löjtnanten blev illa bränd, men räddade sig simmande. På grund av ohälsa nödgades han 1777 taga avsked och drog sig tillbaka till sin lantegendom i guvernementet Novgorod. Hjälden från Tjesme dog i armod 1803 och begravs i stillhet. Eftervärlden reste emellertid ett ståtligt monument å hans grav.

Löjtnant Julian Lombard utmärkte sig under turkiska kriget 1787—91. Hösten 1787 belägrade turkarna fästningen

Kinburn understödda av en överlägsen flotta. På eget initiativ gav då Lombard sin galär *Desna* utseendet av en brännare och anföll djärvt den turkiska armadan, som snabbt rymde fältet och sökte skydd i hamnen Otjakov mitt emot. Lombard råkade senare i turkisk fångenskap, men rymde och deltog med utmärkelse i operationerna mot Otjakov, Donau och Ismail.

b) Traditionsnamn, burna av namnkunniga segelfartyg. Från svensk-ryska kriget 1788—90 härstammar namnen *Konstantin*, *Vladimir* (linjeskepp), fregatterna *Gavriil*, *Brjatslav*, *Avtroil* (af Trolle) samt bombarderna *Grom* (Åska) och *Pobjeditel* (Segrare). Från franska kriget 1804—07 brigaderna *Azard*, *Letun* (Snabblöpare), *Michail*, *Zabijaka* (Grälmakare), från Stora nordiska och Krimkriget fregatterna *Samson* resp *Gromonosets* (Åskbärare) samt från de olika krigen mot turkarna fregatten *Fjodor Stratilat*, briggen *Orfei* (Orfeus), kuttern *Sokol* (Falk) och galären *Desna*.

c) Sjö- och fältslag. De flesta jagarnamnen i denna kategori hänför sig till orter i de grekiska vattnen eller Svarta havet, där för ryska flottan betydelsefulla strider utkämpats. *Patras*: Rysk eskader (Konjajev) slog en turkisk 28 okt 1772. *Hios* (Chios): Ryssar (Orlov) contra turkar (Hassan-Bey) 4 juli 1770. Turkarna retirerade till Tjesme-bukten, där nästan hela deras styrka förintades två dagar senare. *Tenedos*: Turkisk öfästning anfallen 8—10 mars 1807 av Senjavin och intagen. *Zante*: Anfölls av en rysk-turkisk eskader (Usjakov) 13 okt 1798. *Korfu*: Fästningen intogs av Usjakov 20 febr 1799. *Kaliakria*: Rysk eskader (Usjakov) segrade över turkisk (Hussein) 13 aug 1791. *Kertj*: Dito 8 juli 1790. *Gadzjibej* (Hadsjibej): Dito 28/29 aug 1790. *Fidonisi*: Ryssar (Vojnovitj) contra turkar (Eski-Hassan) 3 juli 1788. *Tserigo* (Cerigo): Öns fästning intogs av en rysk-turkisk styrka under kapten Sjostak 1 okt 1798.

Om sjöstrider med svenskarna erinra namnen *Grengam*, *Gogland*, *Stirsuden*. Vid Grönhamn el Flisö på Åland utkämpades en strid 27 juli 1720 mellan en rysk galärflotta under furst Golitsin och en svensk eskader under v am Karl Siöblad. Ryssarna tog fyra grundstötta fregatter och striden firades som en stor seger av tsar Peter. Emellertid förstörde Siöblad ett 40-tal galärer, en bragd utan motstycke i svenska flottans hävder, resten retirerade till Åbo. I själva verket

led ryssarna ett fruktansvärt nederlag. Vid Hogland sammandrabbade ryska (Greigh) och svenska (hertig Karl) flottorna 17 juli 1788. Striden blev oavgjord, men ryssarna tillskrev sig segern. Vid Styrusudden å Karelska Näset kom det åter till strid den 3—4 juni 1790. Också denna blev oavgjord, men den ryske am Krus drev svenskarna tillbaka från Kronstadtbuktens mynning.

Namnen *Smolensk*, *Kulm*, *Rymnik* har fältslag till förebilder. Vid Smolensk, nyckeln till Moskva, kämpade ryssarna framgångsrikt mot Napoleons invasionsarmé 17 aug 1812, vid Kulm besegrade de tillsammans med preussarna den franska kåren Vandamme 29/30 aug 1813 och vid Rymnik vann Suvorov en lysande seger över turkarna 22 sept 1789, varefter Katarina II upphöjde honom till greve med tillnamnet Rymnikskij.

Ubåtar brukar ganska allmänt uppkallas efter fiskar o a vattendjur. Detta är också fallet med de ryska. Den första verkliga ubåten för ryska flottan, konstruerad av Bubnov, sjösattes i Petersburg 1903 och fick namnet *Delfin*. De följande båtarna (podvodnye lodki) hade fisknamn, såsom t ex *Akula* (Haj), *Beluga* (Husblosslös), *Jaz* (Id), *Kambala* (Flundra), *Losos* (Lax), *Makrel* (Makrill), *Nalim* (Lake), *Okun* (Abborre), *Plotva* (Mört), *Stsjuka* (Gädda), *Ugor* (Ål), för övrigt samma namn, som tidigare omnämnda torpedbåtarna förde. Samtida med dessa ubåtar var *Aligator*, *Kaiman*, *Krokodil*, representerande kräldjuren och *Krab* (Krabba), den första minläggande ubåten. Kort före I världskriget tillkom däggdjurens grupp: *Kasjalot* (Kaskelot), *Kit* (Val), *Morzj* (Valross), *Narval*, *Nerpa* (Vikare), *Tiulen* (Säl) och under kriget sjöfåglar: *Burevstnik* (Stormfågel), *Gagara* (Dopping), *Lebed* (Svan), *Orlan* (Havsörn), *Pelikan*, *Utka* (And) samt en klass omfattande i huvudsak kattrovdjur: *Gepard*, *Jaguar*, *Kuguar*, *Leopard*, *Pantera*, *Tigr*, *Bars* (Panter), *Rys* (Lo), *Lvitsa* (Lejoninna), *Tur* (Urox), *Vepr* (Vildsvin), *Volk* (Varg). Ubåtarna av AG-klassen (AG 11—16, 21—23) var av Holland-typ (ry skrivsätt Golland) och hämtades från Amerika, därav beteckningen A G.

Bland kanonbåtarna (kanonerskie lodki) och med dem jämförbara märkes pälsdjur: *Bobr*, *Barsuk*, *Vydra*, *Gornostaj*, *Kunita*, *Laska*, *Sobol*, *Horjok* (Bäver, Grävling, Utter, Hermelin, Mård, Vessla, Sobel, Iller). fåglar: *Golub*, *Lun*, *Pingvin*, *Tjibis*, *Tjirok*, *Filin*, *Sova*, *Vodorez* (Duva, Kärrhöök, Pingvin, Vipa, Krickand, Berguv, Uggl, Saxnäbb), naturfe-

nomen: *Vichr, Vjuga, Groza, Smertj, Taifun, Uragan, Sjkval, Sjtorm* (Virvelvind, Snöyra, Åskväder, Skydrag, Taifun, Orkan, Stormby, Storm). De sistnämnda var flodkanonbåtar å Amur. Övriga båtar inom Amurflottiljen bildar likaså egna namnserier. Tio tillhör gruppen folkstammar: *Burjat, Kalmyk, Kirgis, Korel, Mongol, Orotjanin, Sibirjak, Zyrjanin, Vogul, Votiak*, tio gruppen vapen: *Kinzjal, Kopje, Palasj, Pika, Pistolet, Pulja, Rapira, Sablja, Sjasjka, Sjtyk* (Dolk, Lans, Pallasch, Pik, Pistol, Kula, Värja, Sabel, Kroksabel, Bajonett).

Sex systerfartyg inom Svartahavsflottan sjösatta 1887 bar namn härledda från Don, Zaporozje, Kuban, Terek, Ural, Tjernoje Morje (Svarta havet, nämligen *Donets, Zaporozjets, Kubanets, Terets, Uralets, Tjernomorets*. Baltiska flottan ägde vid samma tid en kvartett kanonbåtar med namnen *Groziastsji* (Åsklik), *Gremjastsji* (Dånande), *Otvazjni* (Oförskräckt), *Hrabryi* (Tapper).

Minutläggarna hade namn efter floder och insjöar: *Amur, Jenisei, Volga, Ladoga, Onega*, likaså transportfartygen: *Bug, Kama, Oka, Petjora, Suchona, Sever, Jug, Vostok, Zapad* d v s väderstrecken N, S, Ö, W var namn å fyra sjömättningsfartyg.

Delta om fartygsnamnen inom den kejsrerliga ryska örlogsflottan.

Bolsjevikrevolutionen 1917 betecknade en omvälvning även å fartygsnamnens område. Allt, som kunde påminna om det hatade tsarväldet utrensades obarmhärtigt. Revolutionära ideal ställdes i högsätet. Örlogsflaggan med det blå Andreaskorset slopades och ersattes med den röda regimens symboler, den femuddiga stjärnan, hammaren och skäran. På de fartyg som fanns kvar efter kriget lösslets de gamla ärofulla traditionsnamnen och nya namn med revolutionär klang målades å skroven.

De fyra slagskeppen av Gangut-klassen, *Gangut, Petropavlovsk, Poltava* och *Scvastopol*, uppträdde härefter under namnen *Oktiabrskaja Revoliutsija* (Oktoberrevolutionen), *Marat, Michail Frunze* resp *Parizjskaja Kommuna* (Paris-Kommunen). Som bekant var Jean Paul Marat (1743—93) en av franska revolutionens mest avskräckande gestalter. Michail Vasiljevitj Frunze (1885—1925) var arméchef under inbördeskriget, slog Koltjak 1919 och tillfogade 1920 med sydarmén Wrangel ett avgörande nederlag. Han efterträdde

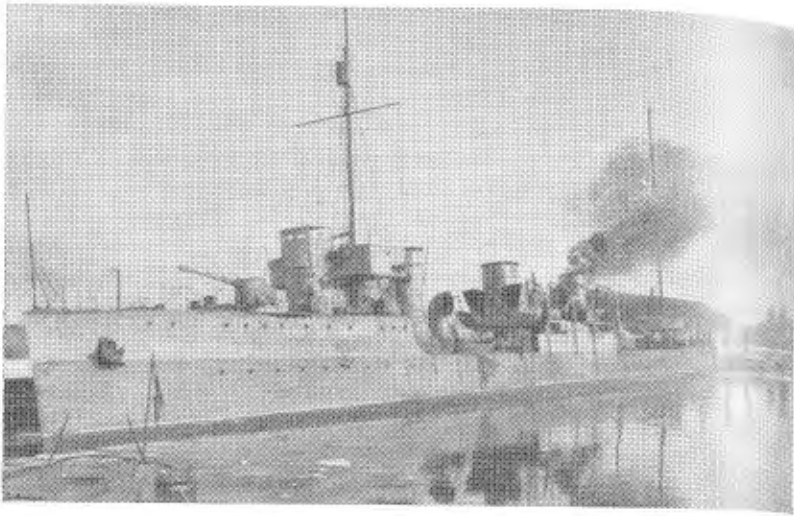
1925 Trotskij som folkkommissarie för krigsväsendet. Militärakademien bär hans namn. Paris-kommunen var namnet på den revolutionära styrelse, som under fransk-tyska kriget bildades i Paris våren 1871.

Kejsare och furstar hade försvunnit redan efter marsrevolutionen 1917 och ersatts med mera demokratiska namn sådana som: *Zarja Svobody* — Frihetens Gryning (ex Imperator Aleksandr II), *Borels za Svobody* — Frihetskämpe (ex Potemkin-Tavritjeskij), *Svobodnaja Rossija* — Fria Ryssland (ex Imperatritsa Jekaterina Velikaja), *Demokratiija* (ex Imperator Nikolaj I), *Respublika* (ex Imperator Pavel I), *Volja* — Frihet (ex Imperator Aleksandr III), *Grazjdanin* — Medborgare (ex Tsesarevitj).

De få kryssare som övertogs av Röda flottan fick också de lämpliga namn såsom t ex *Komintern-Kommunistiska Internationalen* (ex Pamjat Merkurija) och *Krasnyi Kavkaz* — Röda Kaukasien (ex Admiral Lazarev). Kryssaren *Svetlana* (Sta Klara) omdöptes hela fyra gånger, för att namnen skulle motsvara tidens krav. Först blev hon *Klara Tsetkin*, efter den tyska soc dem politikern Zetkin (f Eissner, 1857—1933) som under I världskriget övergick till kommunisterna. Nästa namn var *Sovnarkom*, en förkortning av Sovjet Narodnych Kommissarov — Folkkommissariernas Råd och härföljande Profintern, en förk av Professionalnych International — Fackförenings Internationalen. Det sista namnet var *Krasnyi Krym* (Röda Krim) och det namnet torde kryssaren bära än idag.

Tsartidens jagare fick nya namn efter bolsjevikrevolutionens män: *Lenin* (ex Kapitan Izylmetiev), *Stalin* (ex Samson), *Kalinin* (ex Prjamislav), *Trotskij* (ex Lejtenant Iljin), *Rykov* (ex Kapitan Kern), *Zinovjev* (ex Azard), *Volodarskij* (ex Pobjeditel), *Derzjinskij* (ex Kaliakria), *Petrovskij* (ex Korfu) m fl. Efter utländska förebilder omdöptes jagarna *Desna, Isjaslav* (ex Gromonosets) och *Kapitan Belli* till *Engels, Karl Marx* resp *Karl Liebknecht*.

Vladimir Iljitj Lenin (eg Uljanov, 1870—1924), bolsjevismens påve och Jossif Vissarionovitj Stalin (eg Dsjugasvili, 1879—1953), Sovjetunionens diktator, tarvar knappast någon ärmare presentation. Michail Ivanovitj Kalinin (1875—1946) deltog i revolutionen och blev 1919 ordförande i kom partiets centralkommitté. Han var 1938—46 ordf i högsta sovjetrådet, alltså Sovjetunionens egentlige statschef, men spelade ingen verklig politisk roll. Lev Davidovitj Trotskij (eg



Jagaren med de många namnen: *Kapitan Kinsbergen* — *Kapitan Miklucha-Maklaj* (1915), *Spartak* (1918), *Vambola* (Estland 1919), *Almirante Villar* (Peru 1933).

Leib Bronstein, 1879—1940) var en av revolutionens främsta män och organisator av Röda Armén. Men 1921 kom han i delo med Stalin och utvisades 1929. Han vistades från 1936 i Mexiko, där han mördades 21 aug 1940. Aleksej Ivanovitj Rykov (1881—1938) en av Lenins närmaste medarbetare sedan 1903, blev dennes ställföreträdare 1921, men störtades 1929 som anhängare av den s k högeroppositionen. I storprocessen mot trotskisterna 1938 dömdes han till döden och avrättades. Georgij Zinovjev (1883—1936) också en av Lenins medarbetare, blev 1919 Tredje Internationals ordf. Men 1926 avlägsnades han från flere förtroendeposter, anklagades 1936 för konspiration, erkände och avrättades. Moisej Markovitj Volodarskij (eg Goldstein, 1891—1918) som före kriget vistats i USA, återvände 1917 till Ryssland, där han anslöt sig till bolsjevikerna och invaldes i Petrograd sovjets presidium. Han mördades 1918. Feliks Eduardovitj Derzjinskij (1877—1926) befriades vid revolutionen 1917 från fängelset i Moskva och invaldes i kom partiets centralkommitté. Han organiserade 1918 "Tjekan", hemliga polisen, och blev dess chef. Grigorij Ivanovitj Petrovskij (f 1878)

anslöt sig tidigt till Lenin och bolsjevikerna, tog aktiv del i revolutionen och innehade sedermera flere förtroendeposter inom partiet.

Tyskarna Friedrich Engels (1820—95) och Karl Marx (1818—83) var som känt den sociologiska materialismens skapare och författare av det Kommunistiska Manifestet. Karl Liebknecht (1871—1919) var tysk radikalsocialist, skapare och ledare av Spartakistförbundet 1918. Hans anhängare spartakisterna förde under revolutionstiden nov/dec 1918 en intensiv från Ryssland ledd agitation. Under januari-ordföretagerna 1919 i Berlin blev Liebknecht nedskjuten.

Utrensningen av trotskisterna på 1930-talet hade naturligtvis en ändring av jagarnamnen *Trotskij*, *Rykov*, *Zinovjev* till följd. I deras ställe trädde andra revolutionärer: *Voikov*, *Kuibysjev*, *Artiom*. Pjotr Lazarevitj Voikov (1888—1927) blev efter revolutionen kretskommissarie i Ural. Han var 1921 medlem av den rysk-polska kommissionen och sedan 1924 sändebud i Polen. Han blev 7 juni 1927 mördad i Warszawa. Valerian Vladimirovitj Kuibysjev (1888—1935) sedan 1905 medlem av bolsjevikpartiet, övertog vid revolutionen makten i Samara och stred i spetsen för en röd armé mot Koltjak. Han innehade sedermera flere höga poster och var vid sin död vice ordf i folkkommisariernas råd. Artiom, parti-pseudonym för Fjodor Andrejevitch Sergejev (1883—1921) en av Lenins första lärjungar, blev 1917 medlem av partiets centralkommitté. Ordförande i folkkommisariernas råd 1918 var han en av organisatorerna i kampen mot de vita. Sergejev omkom vid en olycka 24 juli 1921.

Ubåtarna av rovdjurs-klassen och AG-typen, som övertogs från tsarflottan, fick också de lämpligare namn: *Bolsjevik*, *Marxist*, *Kommunist*, *Kommissar*, *Kommunar* (medlem av Paris-kommunen), *Tovaristsj* (Kamrat), *Proletarij* (Proletar), *Rabotji* (Arbetare), *Metallist* (Metallarbetare), *Sjachtior* (Gruvarbetare), *Politrabotnik* (Politisk arbetare), *Batrak* (Daglönare), *Krasnoarmejets* (Rödarmist), *Krasnoflotzjets* (Rödflottist).

De första ubåtsnybyggena på 1930-talet förde namn i samma stil: *Dekabrist*, *Narodovoljets*, *Komsomolets*, *Krasnogvardzjets*, *Revoliutsioner*, *Jakobinets* (Jakobin), *Spartakovets* (Spartakist), *Tjartist* (Chartist), *Karbonari*. Dekabrist kommer från "dekabr" (december) och betecknar deltagarna i dec-upproret 1825, Narodovoljets från "narod" (folk) och "volja" (vilja, frihet). Därmed förstås anhängarna av

en terroristgrupp på 1890-talet, som medels sammansvärjningar och bomber ville avskaffa enväldet. Komsomolets är en medlem av Komsomol (Kommunistitjeskij Sojus Molodjozji), den kommunistiska ungdomsorganisationen, Krasnogvardejets betyder Rödgardist. Jakobinerna bildade som bekant under franska revolutionen 1799 en politisk klubb, revolutionens redskap för skräckväldet. Medlemmarna av den tyska organisationen Spartakusbund 1918 kallades spartakister, vilket i sin tur kommer från Spartacus, ledaren av slavupproret mot Rom 71 f. Kr. Chartisterna var anhängare av ett engelskt revolutionärt parti på 1840-talet, som ville förbättra arbetarnas levnadsvillkor och icke drog sig för att använda våld om så behövdes. Karbonari el carbonari var medlemmar av ett hemligt politiskt sällskap, grundat 1810 i Italien, som spelade stor roll vid revolutionen i Neapel 1820.

Namn kombinerade med revolutionens röda färg var för övrigt tämligen allmänna under Sovjetunionens två första årtionden. Förutom tidigare anförda *Krasnyi Kavkaz*, *Krasnyi Krym*, *Krasnoarmejets*, *Krasnoflotjets*, *Krasnogvardejets* kan ännu nämnas bl a följande: *Krasnoje Znamja* (Röda Fanan), *Krasnaja Zvezda* (Röda Stjärnan), *Krasnyi Komissar* (Rödkommisarie), *Krasnyi Morjak* (Rödsjöman), *Krasnyi Gorn* (Röda Smedjan, verkstadsfartyg), *Krasnyi Vostok* (Röda Östern), *Krasnaja Gruzija* (Röda Grusien), *Krasnaja Karelja* (Röda Karelen).

Tungkryssarna, som byggdes under 30-talets upprustning, fick namn efter Sovjetunionens politiska ledare: *Molotov*, *Vorosjilov*, *Kalinin*, *Kaganovitj*, *Kirov*, *Maksim Gorkij*. De tre förstnämnda tarvar ingen närmare presentation. Lazar Moisejevitj Kaganovitj (f 1893) anslöt sig 1911 till bolsjevikerna och var 1918 en av Röda Arméns organisatorer. Han var 1924 ledamot av centralkommittén, 1930 av politbyrån och sedan 1947 ordf i ministerrådet. Sergej Mironovitj Kirov (1886—1934) avancerade snabbt efter revolutionen, blev 1926 parlisekreterare i Leningrad och 1934 medlem av politbyrån. Han mördades så av en oppositionell bolsjevik, vilket gav anledning till den första stora utrensningsprocessen. Maksim Gorkij (eg Aleksej Maksimovitj Pesjikov, 1868—1936) var en revolutionär författare, som till en början bekämpade bolsjevikterrorn, men senare ställde sig till deras disposition. Han blev sovjetlitteraturens högsta stilistiska smakråd och utnyttjades som ett slags kulturell galjonsfigur.

Jagarna byggda de närmaste åren före II världskriget hade ingenting revolutionärt över sina namn. Tvärtom förmärktes ett återupplivande av de gamla adjektiviska bokstavsklasserna. Om marinkalendrarnas uppgifter stämmer, fanns vid krigsutbrottet återigen G-, B-, S-, V- m fl klasser med från tsartiden bekanta namn sådana som *Groznyi*, *Gromkij*, *Grozovoj*, *Bodryi*, *Bojkij*, *Buinyi*, *Silnyi*, *Strogij*, *Svirepyi*, *Vlastnyi*, *Vnimatelnyi*, *Vnuschitelnyi* o s v. Flottiljedarna (3000 t) hade stadsnamn: *Leningrad*, *Minsk*, *Moskva*, *Baku*, *Tver*, *Tula*, *Tasjkent* m fl. Eskortjagarna (600 t) namn efter naturfenomen: *Burja* (Oväder), *Grom* (Åska), *Groza* (Åskväder), *Metel* (Yrväder), *Purga* (Snöyra), *Sjkval* (Stormby), *Sjtorm* (Storm), *Smertj* (Skydrag), *Sneg* (Snö), *Taifun*, *Tsiklon* (Cyklon), *Tutja* (Åskmoln), *Uragan* (Orkan), *Vichr* (Virvelvind), *Vjuga* (Snöstorm).

Ubåtarna av Stsja-klassen (typbåt *Stsjuka*) förde till en början fisknamn i bruk redan under tsartiden: *Beluga*, *Forel*, *Okun*, *Plotva*, *Sig*, *Treska* m fl men senare tillgreps numrering. Enbart numrerade var också båtarna av L-, S-, D-, K- och M-klasserna, den sistnämnda bestående av små kustubåtar med typbeteckningen *Maliutka* (baby).

Minsveparna av *Fugas*-typen (500 t) förde antingen beteckningen T (Tralstsjik — trålare) och nummer eller begåvades med namn hänförande sig till skeppsutrustning, vapen, sprängning o dyl såsom följande exempel visar: *Buj* (Boj), *Gak* (Hake), *Rym* (Ringbult), *Tjeka* (Hjulpinne), *Gruz* (Sänke), *Garpun* (Harpun), *Tral* (Trål), *Tros* (Tross), *Sjkiv* (Blockskiva), *Jakor* (Ankare), *Faravan*; *Fugas* (Mina), *Zarjad* (Laddning), *Kapsul* (Tändhatt), *Zapal* (Knallhatt), *Vzryv* (Explosion), *Plamja* (Flamma), *Patron*, *Mina*; *Iskatel* (Sökaren), *Provodnik* (Vägvisaren), *Vzryvatel* (Sprängaren), *Podzjigatel* (Brandstiftaren).

Under och efter det andra världskriget eller Stora Fosterländska kriget (*Velikaja Oteljestvennaja vojna*) som rysarna kallar det, har man åter börjat framhäva det patriotiska och ryskt nationella och efterhand delvis övergått till gamla fartygsnamn från tsartiden. De tidigare internationella revolutionära namnen har fått vika.

Inom Sovjetunionens flotta av idag seglar det gamla slag-skeppet *Sevastopol* (ex *Parizjskaja Kommuna*) under sitt ursprungliga namn i Svarta havet. System *Marat* heter också numera *Petropavlovsk*, men fartyget är inte mera opera-

tionsdugligt. Förekomsten av jätteslagskepp med namn sådana som *Sovjetskij Sojuz* (Sovjet-Unionen), *Strana Sovjetov* (Sovjeternas Land), *Sovjetskaja Belorussia* (Sovjet-Vitryssland), *Stalinskaja Konstitutsija* (Stalins Författning) visade sig icke ha någon verklighetsgrund.

Bland kysarnamn återfinns de gamla välbekanta *Admiral Makarov*, *Admiral Lazarev*, *Admiral Nachimov*, *Admiral Usjakov*, *Aleksandr Suvorov*, *Aleksandr Nevskij*, *Pjotr Velikij*, *Dmitrij Donskoj*. Ytterligare kryssare med namn efter berömda amiraler och härförare skall väl följa efterhand. För övrigt bär de nya kryssarna namn efter Sovjetunionens politiska ledare och hjältar från inbördeskriget: *Derzjinskij*, *Frunze*, *Voikov*, *Ordzjonikidze*, *Sverdlov*, *Zjdanov*, *Zjeleznjakov*, *Tjapajev* m fl.

Georgij Konstantinovitj Ordzjonikidze (1886—1937) av georgisk börd, sedan 1903 bolsjevik, deltog i revolutionen 1917 och inbördeskriget samt ledde 1920—21 erövringen av Georgien och Armenien. År 1932 var han folkskommisarie för tunga industrin, Stalins medarbetare och medlem av politbyrå. Men då utrensningen 1936 riktades även mot hans närmaste män, råkade han i skarp konflikt med diktatorn och dog kort därpå, officiellt i hjärtslag. Jakov Michailovitj Sverdlov (1885—1919) tillhörde bolsjevikernas kärntrupp och var en av de främsta organisatörerna av revolutionen 1917. Under den första bolsjeviktiden var han ordf i centrala exekutivkommittén. Han anses som den i främsta rummet ansvarige för mordet på tsarfamiljen 1918. Andrej Aleksandrovitj Zjdanov (1896—1948) slöt sig 1915 till bolsjevikerna och ledde under inbördeskriget en internationell brigad. Efter Kirovs död 1934 var han partisekreterare i Leningrad och 1939 ledamot av politbyrå. Han ledde stadens försvar 1941 och blev 1944 generalöverste. Efter kriget organiserade han 1947 den numera upplösta Kominform. Zjdanov omnämndes ofta som Stalins efterträdare, men han avled plötsligt 1948. Anatolij Grigorjevitj Zjeleznjakov (1895—1919) en av inbördeskrigets hjältar, var matros å minfartyget *Narova* under I världskriget. På grund av agitatorisk verksamhet dömdes han till straffarbete. Vid revolutionens utbrott utsågs han av Militärkommittén till ledare för stormningen av Vinterpalatset 7/8 nov 1917. Under inbördeskriget innehade han olika befäl vid fronten och sårades dödligt 26 juli 1919 vid Verchovtsevo. Vasilij Tjapajev, också en av folkhjältarna under inbördeskriget 1919, vann legendarisk ryktbarhet som en av de rödas skickligaste partisanledare-



Jagaren (No. 15) (*Smelyi*) av Skoryi-klassen (2 200 ton
4—130, 2—76, 10—537, 38 kn.)

Bland de traditionella jagarnamn bildade av adjektiv, idag så gott som allena rådande, kan nämnas de nya *Skoryi-* och *Ognevoj-*klasserna (2000 t) samt S- eller modifierade *Gordi-*klassen. Här några exempel: *Skoryi*, *Smelyi*, *Soverjennyi*, *Sokrusjitelnyi*, *Svobodnyi*, *Surovyi* (Snabb, Dristig, Fulländad, Förkossande, Fri, Bister), *Obraztsovyi*, *Ognevoj*, *Opasnyi*, *Osmotritelnyi*, *Otvazjnyi*, *Ozornoj* (Exemplarisk, Eldig, Farlig, Försiktig, Oförskräckt, Fräck), *Silnyi*, *Soobrazitelnyi*, *Slavnyi*, *Sposobnyi*, *Strasjnyi*, *Stroinyi*, *Vitseadmiral Drozd-ov Stojkij* (Stark, Kvicktänkt, Förträfflig, Begåvad, Förfärlig, Harmonisk, Ståndaktig). Den sistnämnda utgör ett undantag och torde vara den enda av de nuvarande jagarna med namn efter en sjöofficer.

Viceamiral Valentin Petrovitj Drozd (1906—43) utmärkte sig som chef för en jagarflottilj under senaste krig. Efter att ha varit smed vid Kirov-verken i Leningrad, inskrevs han 1925 i Frunze-akademien. Han avancerade snabbt, var kort före kriget chef för Ishavsflottan och från 1941 flottiljchef i Östersjön. I nov/dec s å ledde han med jagaren *Strojki* bl a evakueringstransporterna från marinbasen Hangö till Leningrad. Denna jagare fick sedermera hans namn.

Vid omdöpanet av de från Kriegsmarine övertagna jagarna synes man ha utvalt adjektiv på P, som följande

exempel visar: *Provornyi* (ex Z 33), *Protjnnyi* (Z 20), *Pytkij* (Z 15), *Prytkij* (Z 14) — Rask, Durabel, Hetlevrad, Hurtig — *Primejnnyi* (T 33), *Podvizjnoj* (T 12), *Poryvistyi* (T 17) — Mönstergill, Livlig, Häftig.

Fågelnamnen återfinnes bland eskortjagarna, byggda 1940: *Albatros*, *Tjaika*, *Kretjet*, *Berkut*, *Grif*, *Kondor*, *Korsjun*, *Orjol*, *Voron*, *Jastreb* (Albatross, Mås, Jaktfalk, Kungsörn, Grip, Kondor, Glada, Örn, Korp, Hök) och yrkesmännen bland patrullbåtarna: *Artillerist*, *Elektrik*, *Ljotjik* (Flygare), *Masjinist*, *Motorist*, *Mechanik*, *Pilot*, *Sjturman*, *Turbinist*.

Till slut några ord om isbrytarna, vilka ehuru de icke är krigsfartyg, dock kan hänföras till flottans hjälpfartyg. Sovjetunionen, som i stor utsträckning gränsar till havsområden, vilka vintertid är isbelagda, äger en stor isbrytarflotta av både splittrerna och över halvsekelgamla brytare. De är uppkallade efter politiska ledare såsom *Jossif Stalin*, *Vjatseslav Molotov*, *Lazar Kaganovitj*, *Mikojan*, *Lenin*, sagohjältar i de ryska bylinerna (hjältésångerna) såsom *Ilja Muromets*, *Aljosja Popovitj*, *Dobrynja Nikititj*, *Sadko*, men mestadels efter namnkunniga sjöfarare och polarforskare: *Kapitan Belousov*, *Kapitan Voronin*, *Kapitan Melechov*, *Malygin*, *Fjodor Litke*, *Georgij Sedov*, *Vladimir Rusanov*. De tre förstnämnda Michail Prokofjevitj Belousov, Vladimir Ivanovitj Voronin och Afanasij Pavlovitj Melechov verkade som befälhavare å olika isbrytare i polarregionerna mellan världskrigen. Kapten Stepan Gavrilovitj Malygin (d 1764), amiral Fjodor Petrovitj Litke (1797—1882), premiärlöjtnant Georgij Jakovlevitj Sedov (1877—1914) och geologen Vladimir Aleksandrovitj Rusanov (1875—1913) var namnkunniga polarforskare och gjorde sitt land stora tjänster. Den äldsta storisbrytaren *Jermak* (byggd 1898), vars initiativtagare var am Makarov (isbrytaren *Stepan Makarov* bär hans namn) är uppkallad efter grundläggaren av det ryska väldet i Sibirien 1581, kosackhövdningen Jermak Timofejevitj, som 1584 drunknade i en flod.

Sovjetunionen har efter kriget bedrivit en intensiv upp- rustning till sjöss och är idag en sjömaktt att räkna med. Flera av namnen å dessa nybyggnader är än så länge förborgade för yttervärlden. Men bland dessa står säkerligen att finna gamla namn anknyttande till de ryska sjötraditionerna. Huruvida den nuvarande kollektiva ledningen efter avstaliniseringen ser sig föranlåten anbefalla ändring av vissa fartygsnamn återstår även att se.

Om principer för materielanskaffning

Av kapten G. NAESMAN.

”Det är betecknande för industrialismen eller för det moderna näringslivet över huvud taget, att det oavbrutet omväxlar hävdvunna sociala former, till och med sina egna, och ständigt ger ny kraft åt föreställningarna om förändringens och framstegens betydelse”. I överförd betydelse kunde detta även gälla vår tids dynamiska förvaltning. Inte minst formerna för materielanskaffningen inom försvaret är underkastad detta växelspel. Följande lilla avsnitt är avsett som ett inlägg i debatten: för och emot centralköp. Den ekonomiska och försvarstekniska situationen kanske ger svaret: både — och. På frågan inverkan faktorer peka i olika riktningar. Författaren har med detta inpass velat dra en lans för mera lokalköp och påvisa några med centralanskaffningen förbundna olägenheter.

Försvarets anskaffningskungörelse, SF 470/54, reglerar ordningen för anskaffning av förnödenheter inom försvaret, dock att kungörelsen endast har avseende på den anskaffning som under fredstid ombesörjes av KATF, KAIF, KMF, KFF, FCF, SjöS och FortF, vilket innebär, att om t ex marinförvaltningen avstår från att förbehålla sig centralanskaffning av materiel förtecknad i TSA nr 88/47 den ej blir föremål för upphandling genom huvudförvaltning och följaktligen kan inköpas lokalt. I den mån materiel anskaffas centralt gäller, att den myndighet inom vars arbetsområde det faller att anskaffa den största mängden av en för flera försvarsgrenar gemensam förnödenhet, handhaver anskaffningen av ifrågakommande förnödenhet för försvaret i dess helhet och svarar för den krigsindustriella planläggningen därav (= huvudförvaltningsprincipen). Försvarets förvaltningsdirektion har i anslutning härtill den 20/12 1954 föreskrivet vilken försvarsgrens förvaltning, som skall fungera som huvudförvaltning för materiel upptagen i till direktionen fogad förteckning. Endast i två fall, nämligen i fråga om anskaffning av materiel för sjömålsbekämpning och sjömålsmateriel samt viss artilleriammunition är marinförvaltningen huvudförvaltning i förhållande till KATF, KAIF och KFF.

Vid envar av de fyra försvarsgrensförvaltningarna upprättades 1954 en voluminös inköpsavdelning att tjäna som ersättare för det sprängda krigsmaterielverket. För att inte "storköpen" skola kollidera med varandra, har det ansetts nödvändigt med huvudanskaffningsorgan. Av någon grundlig anledning har man desslikes ansett inköpsavdelningens verksamhet bäst betjänas av högavlönad direktör — ehuru det för inköpet ansvariga sakorganet, nu liksom tidigare måste ha ett avgörande inflytande på anskaffningen.

Eftersom även annan materiel än den som finnes förtecknad i 1947 års centralanskaffningsbestämmelser måste tillföras marinen, har vid de lokala myndigheterna inrättats inköpscentraler enligt marinförvaltningens föreskrifter, TSA II nr 37/45. För dessa inköpsorgan gäller 1952 års upphandlingskungörelse i full omfattning. De två största finnas anknutna till MVS och MVK.

Det framgår av vidstående bild, att centralanskaffningen av materiel innebär betydande omgång, stjäla tid och pengar och synes onödig vad angår nyttigheter av sk handelsvarutyp. En avsevärd stab av personal måste syssla med behovsuppgifter, sammanställning därav samt inköpsuppdrag och deras sammanställning, korrespondens och andra meddelanden i anslutning härtill. Varken i 1946 års militära förvaltningsutredning eller därpå grundad proposition, 109/54, har någon analys av merarbetet vid centralanskaffning företagits.

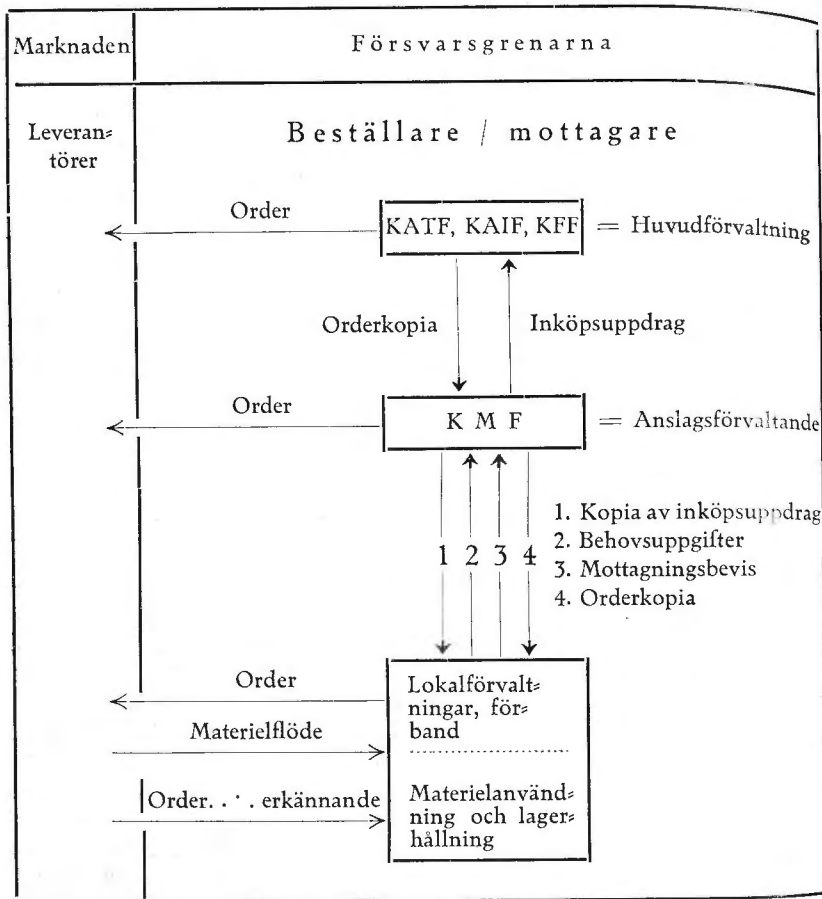
Vissa institutionella faktorer på marknaden såsom bevarandet av en viss handelsmarginal, tillgodoseende av andra kunders behov etc gör emellertid troligt att varor och tjänster i övervägande antal fall erhållas till samma pris oavsett om örlogsvärvet, marinförvaltningen eller arméförvaltningarna beställer dem. Så synes i regel vara fallet vid beställning från järnhandlare. Man börjar också inom de centrala instanserna att tänka om på den här punkten. Undersökningar pågå huruvida gängse handelsvaror kunna anskaffas lokalt genom avrop på av huvudförvaltning slutet leveransavtal. Genom kvalitetsbeskrivningar, normgivning, standardbegränsning och katalogisering kan förnödenheter av handelsvarutyp definieras. Det synes därför egendomligt, att dylik materiel i betydande omfattning finnes upptagen i den materielförteckning som enligt förvaltningsdirektionen skall anskaffas av huvudförvaltningsmyndighet. För att komma i åtnjutande av kvantitetsrabatter kan avtal slutas i mycket

större omfattning än f n och avrop på dessa få göras av lokalanskaffningsorgan. Detta gäller i eminent grad verktyg och redskap, elektrisk materiel, artiklar i allmänt materialförråd, intendenturmateriel, drivmedel, bränsle och livsmedel.

Principen blir alltså följande. Den som använder materielen känner bäst till den och kan förutsättas veta hur den skall vara beskaffad. Vid lokal anskaffning kan sakligt inflytande i regel tryggas genom direkt påverkan på inköpet. Vill centralorganen behålla en viss styrning på anskaffningen, synes villkor kunna knytas i samband med medelsanvisningarna. Villkor som måste uppfyllas för ianspråktagande av tilldelade medel. Det förutsättes nämligen att disposition av pengar i betydligt större omfattning nu överflyttas till de lokala organen. Det är ju allmänt känt, att den enklaste och mest arbetsbesparande redovisningen erhålls om kommunikationsvägarna för materiel och pengar göres korta och pappersexercisen begränsas till kontakten mellan förbrukaren och marknaden.

Den "hästskoformade" anskaffningsorganisationen (se bilden), som uppkom under världskriget och nådde sitt maximum under krigsmaterielverkets dagar, synes mig böra bestå endast som undantag för ej marknadsförda nyttigheter och lokalanskaffningen göras till regel för varor av sedvanlig handelstyp. Detta skulle också stämma bättre överens med förhållandena under krig.

De ansträngningar som inköpsavdelningen och sakbyråerna i marinförvaltningen nu nedlägga på anskaffning för förbandens räkning borde i stället inriktas på normeringsfrågor, förrådsadministration, automation och service till dessa. Samordningen av alla dessa frågor torde — det ligger i sakens natur — framtvinga en förrådsbyrå inom ämbetsverket.



Av bilden framgår att anskaffning f n sker i trenne instanser, nämligen genom huvudförvaltning, egen centralförvaltning och lokalt. Kontakterna mellan huvudförvaltning respektive centralförvaltning och marknaden är ofullständigt angivna. Förenklingen skulle bestå däri att man sopade bort det mesta av central anskaffning.

Meddelanden från främmande mariner

Meddelanden från Marinens pressdetalj.

Amerikas Förenta Stater.

Hangarfartyg.

Flottan har nu officiellt tillkännagivit att "världens modernaste jättehangarfartyg" — Ranger — skall sjösättas den 29 september.

New York Herald Tribune 17/8.

Slagskepp.

Oregon anlände till Kawasaki i Japan 19/5 för att skrotas.

Marine News juli.

Kryssare.

Den 15 juni hissades befälstecknet på robotvapenkryssaren Canberra (CAG 2). I slutet av augusti lämnar fartyget varvet och efter ombordtagning av robotar följer två veckors provturer, varefter Canberra går till hemmahamnen Norfolk.

Fartygschefen, kommandörkapten Charles T. Mauro, säger — tvärt emot tidigare uppgifter — att han starkt betvivlar att vare sig Canberra, Boston eller Northampton (CLC 1) någonsin kommer att operera i Medelhavet som en enhet. Canberra skall dock gå dit snarast möjligt efter sin "shake-down"-period.

Canberra överensstämmer i allt väsentligt med Boston, ehuru dock radarutrustningen för Terrierledning är något modifierad och förbättrad. Fartyget skall kunna avfira den mera avancerade Terrier II med små ändringar men för att kunna förses med Talos erfordras omfattande förändringar.

Canberras robotbatterier erfordrar en bemanning av 52 man.

Our Navy 15 juli.

Jagare.

Atta av femton jagare typ Forrest Sherman, som f n är under byggnad, har fått följande namn:

1954 års nybyggnadsprogram: DD 936 Decatur
DD 937 Davis
DD 938 Jonas Ingram

1955 års nybyggnadsprogram: DD 940 Manley
 DD 941 Dupont
 DD 942 Bigelow
 DD 943 Blandy
 DD 944 Mullinix

De flesta av dessa fartyg beräknas sjösättas under 1957.

La Revue Maritime augusti.

Ubåtar.

Den 29 maj kölsträcktes den atomdrivna "radarpicket"-ubåten Triton (SSNR 585). Den ingår i 1956 års nybyggnadsprogram och beräknas komma i tjänst i januari 1960. (Jmfr TiS mars, april och juli).

La Revue Maritime augusti.

Utlåning av fartyg.

Försvarsdepartementet har hos kongressen begärt tillstånd att få låna ut örlogsfartyg till allierade stater i Europa och Fjärran östern.

För Europas del föreslås att två ubåtar överlämnas till Grekland, två jagare och två eskortjagare till Västtyskland, två eskortjagare till Portugal och två jagare till Spanien.

La Revue Maritime augusti.

Nytt vapen.

Flottan förmodas i sin arsenal ha ett sensationellt nytt vapen, vilket kommer att införa ett nytt begrepp i sjökrigföringen.

Enligt vad Our Navy kan förstå torde flottan ha konstruerat en atomladdad sjunkbomb.

Navy Secretary har gått så långt, som att säga att flottan har "på hand" ett nytt vapen som kommer att revolutionera ubåtsjaktkrigföringen" men som man inte ville i detalj utforma.

Om det är en atomladdad sjunkbomb, vilket Our Navy har vissa skäl att tro, så skulle detta innebära att man kommit ett gott stycke på väg med ett motdrag till vad man anser vara det primära problemet; Sovjets överväldigande ubåtsmakt.

Sovjet har dubbelt så många ubåtar, som den fria världen tillsammans och fortsätter att på alla sätt vidmakthålla detta förhållande. Men vårt innehav av en atomladdad sjunkbomb skulle kanske i ansenlig grad taga "stinget" ur dem.

Our Navy 1 augusti.

Landstigningsbåtar.

En landstigningsbåt, som förebådar en ny era för skeppsbyggnadskonsten har nyligen sjösatts i Californien. Båten är nästan helt byggd av Douglas Aircomb (en vaximpregnerad papp med fenol-harts).

Skrovet är ett avsteg från konventionell utformning. Det består av Aircomb som huvudmaterial i en sandwichkonstruktion, förstärkt med vävd glasfiber, som ytter- och inneryta. Skrovets däcksspant, aktra däcksskarmarna och skotten är av armerad plast. Båten är 11 meter lång och 2,75 meter bred och den uppges vara osänkbar. Det är den första tillverkningsmodellen av detta slag.

Marine Corps Gazette augusti.

Chile.

Jagare.

De två jagare, som byggs av Vickers-Armstrongs, förmodas bli på 2.400 ton och försedda med ångturbiner som beräknas ge en fart på över 34 knop. De får en längd av omkring 115 meter och bestyckas med fyra 10,2 cm helautomatiska kanoner i enkeltorn, sex 40 mm akan och fem torpedtuber. Det fartyg som hittills kölsträckts skall heta Almirante Williams. (Jfr TiS aug).

Marine News juli.

Frankrike.

Namn åt nya fartyg.

Följande namn har tilldelats de fartyg, som byggs eller skall byggas under 1956 års nybyggnadsprogram:

Jagare. (Killer-typ):

T 56/1 La Galissonniere.

"Colonial Sloops":

A2 Victor Schelcher, A3 Commandant Bory, A4 Amiral Charner, A5 Doudart de Lagree, A6 Balny, A7 Commandant Bourdais.

Patrullfartyg:

P10 L'Adroit, P11 L'Alert, P12 L'Affentif, P13 L'Enjoue, P14 Le Hardi, P15 L'Ardent, P16 L'Intrepide, P17 L'Etourdi, P18 L'Effronte, P19 Le Frondeur, P20 Le Fringant.

Ubåtar: (kustubåtar):

Q245 Eurydice, Q246 Flore, Q247 Galatee.

Marine News juli.

Fregatter.

E11 levererades 12 juni.

Agenais och Béarnais av E52-typ sjösattes 23 juni.

E8, E9, E10 och E11, som byggts av franska varv under Off-Shore-programmet, skall överlämnas till franska flottan i januari 57, februari 57, november 56 och februari 57 respektive. De skall då döpas om till respektive Gascon, Champenois, Savoyard och Bourguignon.

Marine News juli.

Minsvepare.

Cephee inträdde i aktiv tjänst den 11 juni. Systerfartyget Croix du Sud sjösattes den 13 juni.

Marine News juli.

Indien.**Fregatter.**

Den fregatt som är under byggnad i England skall heta Panther och inte Jaguar som tidigare felaktigt uppgivits (se TIS aug).

Marine News juli.

Indonesien.**Kustminsvepare.**

Två kustminsvepare på omkring 140 tons deplacement har beställts hos Abeking o Rasmussen, Lemwerder. De skall bli av samma klass som Palou Raas, byggd i Vegesack 1954, med en längd av 40 meter och en bredd av 5,8 meter. Dieselmotorer på 2.800 hkr ger en fart av 24,5 knop.

Marine News juli.

Japan.**Jagare.**

Jagaren Nashi, som sänktes 1945 — sex månader efter sjösättningen — vid ett amerikanskt flyganfall, har ånyo satts istånd. Fartyget är

av Matsu-klass med ett deplacement av 1.530 ton. Det har nu ombestyckats för att tjäna som övningsfartyg. Samtidigt har jagaren döpts om till Wakata.

La Revue Maritime augusti.

Ubåtar.

USA uppges planera en ny klass av dvärgubåtar, som skall byggas på japanska varv. Om och när dessa fartyg blir färdiga skall de överföras till Japanese National Defence Board under Mutual Weapon Development Programme.

Det förmodas att de nya fartygen kommer att likna krigstidens "Kairyu"-klass. Detta förmodande grundas på studier av fotografier av en modell, som f n undergår prov.

USA är speciellt intresserat av skrovets utformning på dessa fartyg och det påstås att deras 2000 hkr dieselmotorer ger dem en ulägesfart av 20 knop och en aktionsradie av 3.600 distansminuter. Största dykdjupet uppges vara 300 meter. Andra detaljer som intresserat USA är avfyringsanordningen för torpederna samt en "cabin" av flygplanstyp med huv och sittplats för torpedoperatören. Cabinen är placerad på toppen av skrovet och har en dome av plexiglas. Risken att en sådan dome skall upptäckas är liten vid alla väderlekar. Ett periskop ingår också i utrustningen.

Efter vad man kunnat utröna av ritningarna består besättningen troligen av två man, som båda befinner sig i cabinen. Övriga kända detaljer är längden 40 meter, bredden 5 meter och deplacementet 320 ton. Bestyckningen kommer att bestå av åtta 45 cm torpeder.

Det uppges att den första offentliga provturen med modellen nu har ägt rum på öppet vatten. Modellen är två meter lång, 0,267 meter bred och har ett djupgående av 0,277 meter (inklusive fribord). En elektrisk motor på en tiondels hkr ger en ulägesfart av 4 knop, vilket skalenligt skulle representera 20 knop.

(Författarens anmärkning: vissa detaljer, såsom fart, aktionsradie och största dykdjup bör tas med reservation eftersom de inte har blivit officiellt konfirmerade).

The Navy augusti.

Kanada.**Fregatter.**

Buckingham (byggd i början av 1940-talet) håller på att förses med landningsdäck för helikoptrar.

Marine News juli.

Nya Zeeland.

Kryssare.

Royalist överlämnades officiellt till Nya Zeeland vid en ceremoni i Devonport den 9 juli.

Marine News juli.

Storbritannien.

Minsvepare.

Utöver i tidigare nummer nämnda fartyg som sjösatts under 1956 tillkommer kustminsveparna Upton den 15 mars och Wilkieston den 28 juni samt de små minsveparna Neasham den 14 mars, Shrivvenham den 28 mars, Hovingham den 24 maj och Puttenham den 25 juni.

Marine News juli.

Fregatter.

Keppel, den fjärde av Blackwood-klassens ubåtsjaktfregatter inträdde i aktiv tjänst den 6 juli. Fartyget sjösattes den 31 augusti 1954.

Marine News juli.

Västtyskland.

Den nuvarande flottan.

Man har hittills saknat en sammanställning över den nya västtyska flottans fartyg. Här följer emellertid en sådan.

Den mest enhetliga gruppen är "1. Schnelle Minensuchgeschwader", vilken skall få sin ordinarie bas i Flensburg—Mürwik. Den består f n av åtta minsvepare, vilka sammanförts i en A- och en B-division.

Fartygen har stjärnnamn från den astronomiska navigationen (R 132 Orion, 135 Rigel, 134 Merkur, 144 Sirius, 138 Castor, 140 Pollux, 133 Capella, 136 Mars). De tillhörde 13. minflottiljen under det senaste kriget men överlämnades i amerikanska händer, när "Marine-Räumverband" upplöstes 1951.

Tidigare hörde även den idag som skolfartyg utnyttjade "Kriegs-Fischkutter" Nordvind till örlogsflottan. Systerfartygen H 1—3 (f d gränsskyddets W 1—3) och H 4—10 (W 13—19) bildar idag "1. Hafenschutzgeschwader", vilken har övertagit vissa bevakningsuppgifter från övriga myndigheter. Härvid biträder "Hafenschutzboote" H 11—14, som förut var gränsskyddets patrullbåtar P 1—4. De liknar i exteriören motor- torpedbåtarna Eismöve och Raubmöve, vilka tills nu betecknats med S1 resp S2.

Motor- torpedbåtarna Silbermöve, Sturmmöve och Wildschwan är också granska lika. De beställdes ursprungligen för gränsskyddet av 1. allierade kommissionen men blev inte godkända p g a sin alltför höga fart. Dessa tre motor- torpedbåtar togs i aktiv tjänst den 29 maj i Kiel, som de första örlogsfartygen i "Bundesmarine".

Skolfartygen FM 1—3 (ex W 7—9) och UW 1—3 (ex W 10—12) faller helt ur ramen för de i tyska farvatten välbekanta fartygstyperna. Det är ursprungligen motorminsvepare, som byggdes i Kanada omkring 1944. De tre förstnämnda fartygen tjänar som utbildningsplattform för signaltjänsten, de tre sistnämnda för ubåtsjakt. För närvarande bildar de "Schulgeschwader Ostsee" tillsammans med Nordwind och Falke. Senare blir de tilldelade respektive tjänstegrensskolor.

Skolfartygen Eider och Trave är f d brittiska minsvepare av "Isle"-klass som likaledes byggts i Kanada 1945. På dessa utbildades och utbildas de första sjökadetterna i Bundesmarine. De har blivit grundligt ombyggda för att kunna utnyttjas som moderfartyg för gränsskyddets småbåtar.

En betydande utökning av fartygsbeståndet har nyligen erhållits då de första oceanminsveparna togs i bruk. Det är de av Labor Service Unit (LSU) Bremerhafen tidigare använda minsveparna av typ 43 och typ 40 som övertagits.

Till typ 40 hör fartygen med nummer 201—205 (ex 294, 278, 388, 460 och 441). Dåvarande 278 och 388 försågs under kriget med två torpedtuber på backen liksom TS4 och TS7 och tjänade som övningsfartyg för ubåtsofficerare.

Förteckning över fartygen.

- 5 Oceanminsvepare typ 40, deplacement 543, fart 17, LxBxD 62×8,5×2,8
- 1 D:o, typ 43, deplacement 605, fart 16,7, LxBxD 68×9,0×2,6
- 3 Motor- torpedbåtar, typ Silbermöve, deplacement 110, fart 38, LxBxD 35×5,1×1,8
- 2 D:o, typ Eismöve (S1), deplacement 110, fart 38, LxBxD 35×5,1×1,8
- 8 Snabba minsvepare, typ Orion (R), deplacement 150, fart 19, LxBxD 41,1×5,8×1,6
- 10 "Hamnförsvarsbåtar", typ H1 (KFK), deplacement 112, fart 9, LxBxD 24×6,7×2,7
- 1 Skolfartyg, typ Nordwind (KFK) deplacement 100, fart 8, LxBxD 26,2×6,7×2,7
- 4 "Hamnförsvarsbåtar", typ H11 (P1), deplacement 60, fart 25, LxBxD 29×4,0×1,5

- 6 Skolfartyg, typ FMI, UW1 (W7), displacement 140, fart 11, LxBxD
36×6,7×3,3
1 D:o, typ Eider, displacement 765, fart 12,4, LxBxD 54×8,4×4,5
1 D:o, typ Trave, displacement 585, fart 12,4, LxBxD 53×8,4×3,7.

Kieler Nachrichten 14/15 juli.

Jagare.

De nya jagare som skall byggas har kostnadsberäknats till 85 miljoner mark. Byggnadsvarv blir Kruppkoncernens Weser Werft i Bremen.

Der Spiegel 1 augusti.

Ubåtar.

Två tyska ubåtar från andra världskriget har bärgats i Kattegatt respektive Stora Bält och införts till Kiel. Det är U 2365 som den 8 maj 1945 sänktes av egen besättning (jmf. TiS aug) och U 2367, som den 5 maj 1945 sänktes av allierade flygbomber. Båda tillhör typen XXIII, vilket är en mindre ubåt om 232/256 ton, fart 9,7/12,5 knop, bestyckning två 53,3 cm torpedtuber (B) och med en besättning på 14 man. Tryckskrovet var 8-format liksom på den större typen XXI för att bli bereda plats för ett större ackumulatorbatteri. Om de kan sättas istånd avses de användas som skolubåtar.

Leinen los! augusti.

Landorganisationen.

Den 16 juli flyttar marinflygarkommandot in i Holtenau-kasernerna i Kiel och i Flensburg påbörjas uppsättandet av signalskolan i den tidigare "Marine-Nachrichten-Schule". Samma dag påbörjar "3. Schiffsstammabteilung" sin verksamhet i Glückstadt medan "Marine-Musikkorps Ostsee" drar in i Eckernförde.

Kieler Nachrichten 14/15 juli.

Litteratur

Henry Huddleston Rogers
Collections of Ships Models
United States Naval Academy Museum
United States Naval Institute
Annapolis 1954.

United States Naval Academy mottog genom testamente av Colonel Henry Huddleston 1935 en synnerligen värdefull samling skeppsmodeller. En över denna samling upprättad katalog har utgått från United States Naval Institute i ett vackert bokverk, som vad bildmaterial, text och utförande beträffar är den förnämliga samlingen fullt värdig.

Efter en presentation av testator, som hopbringat, iståndsatt och utställt modellerna på sin egendom å Long Island, och hans medhjälpare, modellexperten Frederick Avery, sedan 1938 knuten till United States Naval Academy Museum, från 1952 som principal assistant till the Director, lämnas i katalogen inledningsvis en översikt av samlingens tillkomst, sammansättning och betydelse.

För gåvans mottagande hade testator uppställt villkoren: 1. modellerna skulle sammanhållas i en inom akademien värdigt anordnad utställning, 2. ställas under en kompetent, tillräckligt väl avlönad "model makers" vård och 3. skulle för vården och underhållet säkerställas ett årligt anslag. Efter vederbörande myndigheters, the Navy Academy, the Navy Department och the Congress, tillstyrkan och beslut mottog the Navy Academy gåvan 1938. Samlingen var så pass stor, att den måste fördelas på flera lokaler inom akademien.

Samlingen består av 108 skepps- och båtmodeller och 72 glasmontrer. Till de värdefullaste av sistnämnda räknas 2 betecknade "Queen Anne" (från omkr. 1700) och 8 under beteckningen "William and Mary" (från omkr. 1690) försedda med samtida glas med handslipade kanter.

I samlingen ingår några ej identifierade skeppsmodeller av "Admiralty scale"-typ från tid som sammanfaller med Samuel Pepys' tjänst i Navy Board (1660-89), men det är ej känt om några av dessa ingått i den kände dagbokförfattarens samling. De två äldsta modellerna hänföra sig till Oliver Cromwells tid.

Förutom Admiralty-modellerna ingår i samlingen andra engelska samt danska, holländska, spanska, italienska, tyska och amerikanska modeller, även en del moderna yacht-modeller. Flertalet tillhör de seglande skeppens tid.

Modellerna i "Queen Anne"- och "William and Mary"-montrerna är tillverkade på engelska örlogsvarv på order av Charles Sergison, som efter Samuel Pepys innehade "the office of the Clerk of the Acts" från omkr. 1689 till 1719, en ställning ungefär motsvarande nuvarande Paymaster General, ehuru då en civil befattning. Då Colonel Rogers av Charles Sergisons ättlingar inköpte 15 av den Sergisonska samlingens mest berömda skeppsmodeller, alla i "Admiralty scale", hade dessa i 225 år förvarats ostörda i den Sergisonska egendomen i Surrey, England. Charles Sergison hade fått modellerna i sin samling på samma sätt som Samuel Pepys sina. Han betraktade dem som hinkomst i tjänsten och tog dem han ville ha med sig hem, när "Their Lords Commissioners of the Admiralty" slutat sin inspektion av modellerna vid behandlingen av "the next year's building program".

Definitionen av en "Admiralty model" är av intresse. (Statens sjöhistoriska museum i Stockholm har en typisk sådan i modellen till ett engelskt linjeskepp från 1650-talets senare del, vilken modell the master shipwright Francis Sheldon medförde från England och överlämnade till Karl X Gustaf, sedan han 1659 trätt i svensk tjänst. Bakom detta engagemang låg en framställning från den svenske kungen till Cromwell. Modellen i sjöhistoriska museet kan alltså också hänföras till Cromwells tid). "Admiralty model" är en i skala — vanligen 1/48 — på engelskt örlogsvarv utförd modell, efter vilken det större skeppet skulle byggas. Dessa modeller saknar bordläggning och visar på så sätt skrovets konstruktion till spant, däcksbalkar, vägare samt skeppets inredning och fasta utrustning. De var vanligen origgade. Riggen undergick nämligen få förändringar. Modellen gav de anslagsbeslutande myndigheterna möjlighet att bekvämt bedöma, justera eller godkänna ett byggnadsförslag. I katalogen återges en reproduktion i färg av en Victoria and Albert Museum i London tillhörande, av J. Seymour Lucas utförd oljemålning, The New Design. På denna ser man herrarna i the Navy Board samlade kring en skeppsmodell och lyssnande på vad skeppsbyggmästaren har att anföra.

Efter några enkla ritningar, dock huvudsakligast efter modellen, byggdes så skeppet. För tillverkningen av dessa modeller i exakt skala sysselsatte såväl örlogs- som privatvarven skickliga modellmakers. Modellen var även normerande för skeppets utsmyckning, ornament och målning, och för detta ändamål ofta försedd med sniderier, målade eller förgyllda, utförda av skickliga konstnärer.

I konstnärligt hänseende kan många av skeppsmodellerna mäta sig med marina konstverk i olja. Som dokument har modellerna stort historiskt värde. De ger i tre dimensioner en lätt uppfattad bild av fartyget. En samling modeller från en viss tidsperiod ger den bästa tänkbara föreställning om fartygens och skeppsbyggeriets utveckling under perioden.

Tack vare Colonel Rogers gåva kan United States Naval Academy ge en fyllig bild av denna utveckling inom engelska marinen under 1600-talets sista och 1700-talets första decennier. Det var inom relingarna av dessa skepp som sjömannandaan och segerviljan inom engelska flottan skapade den tradition, som United States unga flotta tog i arv, när den byggdes upp efter frihetskriget 1775—76. Det var samma segervilja som de båda marinerna visade under första och andra världskriget, då de kämpade sida vid sida.

Dessa små skepp erinrar på den plats där de nu står om den stora republikens kulturarv och om den stora skuld i vilken den står till sina förfäder, sjömännen som seglade och stred på de stora skeppen.

Katalogen lämnar intressanta uppgifter om de 108 modellerna och ett ypperligt bildmaterial. I ett flertal fall återges inte endast en totalbild av modellen utan också detaljer, såsom för- och rikerskepp, däckspaner m. m.

G. H-n.

The Angry Admiral. Cyril Hughes Hartmann. London 1953. 18 s.

Historiska romaner är populär läsning. Det är därför inte på något sätt märkligt, att Forresters Hornblowerböcker har blivit en sådan succé och att huvudpersonen, Horatio Hornblower, nu väl får räknas som en de mera kända, litterärt skapade gestalterna. Den väl och färgrikt skildrade segelfartygsmiljön, de många äventyren och den utsökta personteckningen har med rätta skänkt Forresters Hornblower-böcker en plats i allmänhetens medvetande som ypperlig förströelselitteratur.

Det är emellertid tydligt, att även fackmannen, sjöofficeren, visat sitt intresse för Hornblower på ett helt annat sätt än vad som vanligtvis kommer romanfigurer till del från detta håll. Kanske det beror på att denne sympatiska romanhjärte har en hel del problem att lösa, som trots skillnaden i tidsålder och miljö förefaller oss förbluffande välbekanta.

Och nog är det väl så, att i det fascinerande skådespel, som under århundradenas lopp ständigt på nytt spelats upp på havets vida scen, där män spelat huvud- och biroller, där fartyg utgjort kulisser och vapnen rekvisitan, där har intrig och aktörer förblivit märkligt lika, trots att speltempot med åren dragits upp en smula.

Många militära frågor har en prägel av tidlöshet, kanske främst strategiska och organisatoriska men även många andra. Det är detta som gör studiet av krigshistoria till en så givande sysselsättning även för kommandernas militärer, jäktade av den tekniska utvecklingen.

Den sjökrigare, Edward Vernon, Admiral of the White, som ovan rubricerade bok — *The angry admiral* — ger oss en bild av, har föga gemensamt med den romantiserade uppfattningen av en brittisk amiral från segelfartygsepoken. Han tillhörde inte en av dem, vars lysande segrar byggde upp det brittiska imperiet, ej heller var han en man av otadlig vandel och överlägsen karaktär. Ändå är hans namn — om ej hans rätta — i mången svensks mun inte så sällan. Groggens uppfinnare bör väl ha sin särskilda plats i det svenska folkhjärtat.

Boken om Vernon är inte särskilt märklig som litteratur betraktat, dess värde som vetenskapligt historiearbete kan ej bedömas av recensenten, men dess författare är en auktoritet på området. Den är emellertid hitvis ganska spännande och belyser många även i våra dagar intressanta frågor såsom den politiska ledningens ansvar för krigföringen (bl. a. genom medelanslag och personval till befälsposter), organisatoriska problem vid amfibiekrigföring, officerens ställning i det politiska livet och den offentliga debatten samt sist och icke minst de alltid aktuella spörsmål som uppstår när kraftfulla personligheter med olika åsikter och temperament skall samarbeta intimt.

Boken kan därför läsas med god behållning av den som vill skaffa sig historiskt perspektiv på dessa frågor och därmed lägga en grund — på hälleberget — till fördjupat vetande.

C.-A. von Braun.

