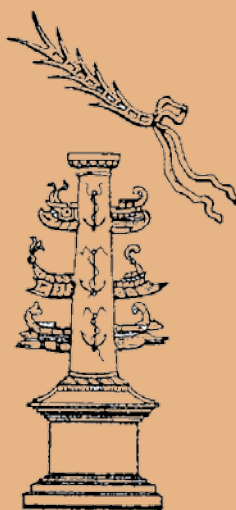


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1942.

105:e årgången.

Häfte N:r 9

Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet nr 6/42.

Ordinarie sammanträde den 7 oktober 1942.

Närvarande: 15 heders- och arbetande ledamöter.

Vid sammanträdet förekom bl. a. följande.

1. Meddelades att sedan föregående sammanträde ledamöterna 378 *C. E. Ulff* och 519 *Edström* med döden agvått.

2. Beslöts utgiva tävlingsämnen för år 1943.

3. Beviljades ansvarsfrihet för förvaltningen av Tidskrift i Sjöväsendet, 104:e årgången (1941).

4. Valdes ledamoten *Ramel* till sekreterare efter ledamoten *Hagman*, som anhållit om entledigande till följd av ändrade tjänstgöringsförhållanden.

5. Meddelades att antalet för inval av arbetande ledamöter lediga platser t. v. vore *sex*.

Föreslogos 15 till inval som arbetande ledamöter och 1 som korresponderande ledamot.

6. Ingivet förslag om Sällskapets flyttning till Stockholm

emitterades till Beredningsutskottet för yttrande.

7. Föredrog ledamoten *G. Holmberg* valda delar av ledamoten *Hults* årsberättelse i vetenskapsgrenen skeppsbyggeri och maskinväsende.

Karlskrona den 7 oktober 1942.

T. Hagman.

Sekreterare.

Amerikanskt marinflyg.

Erfarenheterna från det nu pågående kriget ha med all önskvärd tydlighet visat flygstridskrafternas stora betydelse. De båda äldre jordbundna försvarsgrenarna ha varit starkt handikapade, så snart brist uppstått ifråga om luftstridskrafter. Man behöver väl knappast peka på Libyen, Kreta och Malacka m. fl. bekanta platser. Men att tjugonde århundradets människa erövrat luften och även gjort det oändliga lufthavet till skådeplats för sina militära uppgörelser, bör inte föranleda, att man tappar kontrollen över sina nerver och i flygstridskrafterna ser något mer än de i verkligheten äro, nämligen vapen vid sidan av andra vapen. Då världens största och modernaste flygvapen sätte i gång de rullande bombangreppen mot London, visade det sig att douhatismen inte ens i modifierad form var en verklighet utan en teoretisk spekulation. Men trots detta misslyckande hålla vida kretsar det för troligt, att Tyskland kommer att störta samman under tyngden av brittiska bombanfall och därmed bevisa, att luftstridskrafterna äro den avgörande faktorn. Skulle ett sådant läge uppkomma — alltså att Tyskland i en framtid skulle duka under för bombraider — får man emellertid inte förbise, att i detta resultat äro inte luftstridskrafterna ensamma delaktiga. I åratal har Tyskland utsatts för en järnhård blockad, som minskar den materiella substansen och undergräver moralen. Förra världskriget räckte blockaden *enbart* till att krossa motståndsviljan.

Eftersom människans tillvaro är jordbunden, utgöra luftstridskrafterna element i land- och sjöstrategien. Huvudsaken är inte, att luftstridskrafterna kunna flyga, utan att de kunna spana och strida. Under det andra världskriget ha luftstridskrafterna gjort sina största och mest lysande insatser *i förening med* de äldre försvarsgrenarna. Genom de tyska flygstridskrafternas exemplariska samarbete med armén ha stora delar av den europeiska kontinenten erövrats, och borta i Stilla havet har samarbetet flotta-flyg vunnit väldiga segrar. Det är kanske av mindre betydelse huru flygstridskrafterna äro organiserade, blott de utbildas och tränas för att bli ett effektivt instrument i riksstrategiens tjänst.

Äro luftstridskrafter och flottstridskrafter av organisatoriska skäl skilda åt i två försvarsgrenar, ligger det vikt uppå, att förståelse för varandras möjligheter och begränsningar finnes och att samverkan så gestaltar sig, att de båda elementen väl kunna fylla sina höga uppgifter, nämligen skyddet av en nations intressen på havet. Ty för en marin nation är begreppet sjömakts självfallet en kombination av flottmakt och luftmakt.

Att en marin disponerar egna flygstridskrafter, över vilka den i alla avseenden har absolut kontroll, är av en sådan stor betydelse, att den knappast behöver betonas. Ett dylikt system medger fullständig enhet beträffande organisation, utbildning och operativt insättande av sjömakts alla medel. Det är för en marin nation en första försvarslinje av gigantisk styrka och hållfasthet.

Förenta staternas försvarsproblem äro utpräglat marina. En väldig upprustning av sjömakten har satts i gång borta i Nya världen. Den amerikanska flottan, som på några år skall fördubbla sin styrka, åtnjuter fördelen av att disponera ett eget flygvapen. Världens största örlogsflotta kommer om några år även att äga världens största och bästa marinflyg. Medan den amerikanska sjömakts flytande del skall fördubblas, ämnar man femdubbla dess flygande del.

Det var en novemberdag 1910, som en Curtiss-pilot, Ely, lyckades lyfta med sitt flygplan från en plattform, som byggts upp ombord å pansarkryssaren Birminghams fördäck. Marinmyndigheterna visade ett visst intresse för saken, och vid en ny demonstration ombord å pansarkryssaren Pennsylvania både landade och startade Ely med sitt plan. Marinministern påpekade, att flottan icke kunde acceptera flygplanet i annat fall, än att det kunde gå ned på vattnet intill fartygssidan och sedan hissas ombord. Curtiss satte i gång med en mängd experiment. Efter ihärdigt arbete kunde han i februari 1911 demonstrera ett flygplan, som kunde landa på och åter lyfta från vattnet. Flottan lyckades övertyga kongressen om att flygväsendet kunde bliva av framtida betydelse, och 1911—12 beviljades de första penningmedlen för utvecklandet av det samma. De första officerarna, som anmälde sig för utbildning till marinflygare, voro löjtnant Towers (1942 konteramiral och chef för flygbyrån i marindepartementet) och löjtnant Rodgers. År 1912 hade flottan tio piloter och tre flygplan. På ett tidigt stadium började man fundera på ett lämpligt sätt att från fartyg kunna starta flygplan och i slutet av år 1912 gjordes den första lyckade katapultstarten.

Under vintermanövrerna i januari 1913 deltog för första gången flygplan i flottans övningar. Om många dittills inte väntat mycket av nymodigheterna, fick man efter dessa manövrer upp ögonen ordentligt. Marinministern tillsatte en kommission, som fick i uppdrag att grundligt utreda frågan om marinens flygväsende. Denna rekommenderade bland annat upprättandet av en central marinflygskola och anvisade även lämplig plats. År 1914 blev denna verklighet. Då föddes den nu världsberömda flygskolan i Pensacola med en första uppsättning av femton piloter och elva flygplan. Grunden var lagd till en lysande utveckling.

Då Förenta staterna inträdde i det första världskriget, hade marinflygvapnet nått en styrka av 38 piloter och 54 flygplan. Kriget medförde ett storartat uppsving, och många marinflygare och flygplan sändes bort till andra sidan haven.

Vid krigets slut räknade marinflyget 3,049 officerare, 43,452 man och 2,107 flygplan.

Omedelbart efter krigets slut avsåg marinmyndigheterna att pröva en typ av tvåmotorig flygbåt, som konstruerats. Under befäl av kommandörkapten Towers lämnade tre flygbåtar Newfoundland för att flyga till England. Vägen togs närmast till Azorerna, där en av båtarna måste lämnas kvar. En följde med ännu ett stycke, men det blev till slut endast en flygbåt förunnat att över Lissabon nå England. Den hade som befälhavare kapten Read (1942 kommandör och chef för marinflygskolan i Pensacola).

Som alltid efter ett stort krig inträdde en viss krigströtthet och intresset för krigsmakten blev hos folket mattare. Penningmedlen flöt inte så rikt som tidigare. Men marinflygets representanter lågo inte på latsidan. Ett handelsfartyg inköptes och ombyggdes till hangarfartyg. Det var Langley och erfarenheterna från detta fartyg begagnade man sig av, då de båda påbörjade stora slagkryssarna Lexington och Saratoga omändrades till hangarfartyg. Med dessa gjorde flygstridskrafterna sitt intåg som operativt element även i den oceana örkrigföringen.

Som ett samlande och auktoritativt organ för allt marint flygväsende inrättades i juli 1921 i marinministeriet en flygbyrå, Bureau of Aeronautics. Dess förste chef var konteramiralen Moffett.

År 1925 antogs en femårsplan, som avsåg att uppbringa marinflygets styrka till 1,000 plan. Även tre luftskepp skulle konstrueras som försökstyper. Luftskeppen skulle det gå lyckligt för. Vi ha säkerligen inte glömt luftjättarna Akrons och Makons förolyckande vid mitten av 1930-talet.

Den amerikanska marinen fick 1934 en ny utbyggnadsplan, den så kallade Vinson-Trammel-billen. Enligt denna skulle marinen äga cirka 1,900 flygplan. Men ute i världen började det att bli oroligt och överallt tog upprustningen jättesteg. Om inte Förenta staterna ökade farten, skulle de bliva efter. Kongressen insåg det allvarliga läget och antalet flyg-

plan ökades vid flera tillfällen. Flygstridskrafterna skulle räkna enligt beslut av juli 1938 3,000 flygplan, juni 1940 10,000 plan och juli 1940 15,000 plan. Sedan Förenta staterna inträtt i kriget, ha kraven ökat än mera. Härav framgår, att marinmyndigheterna förstått tidens krav och handla därefter. Principen är tydlig och klar: *sjömak*t är *flottmakt plus luftmakt!*

De marina flygstridskrafterna ingå som integrerande delar av de amerikanska flottstyrkorna och kustkommandona. Sin grundläggande organisation måste dessa luftstridskrafter givetvis ha i bassystemet i land. Marinflygstationerna svara för flygplanens utrustning och underhåll, större besiktningar, härbärgera dem, då de inte äro ombord, samt utbilda och hålla i tjänst både flygande personal och markpersonal. Markorganisationen, som tar avsevärd tid att utbygga, hade under efterkrigstiden kommit något på efterkälken i förhållande till det snabbt växande flygplansantalet. När julibeslutet av 1938 kom till, ägde marinen följande sju flygstationer: Pearl Harbor, San Diego, Seattle, Coco Solo, Pensacola, Hampton Roads och Anacostia. De kunde absorbera omkring tusen flygplan och då julibeslutet annonserade en utökning till tre tusen plan, förstår man, att en kraftansträngning var nödvändig för att utbygga bassystemet.

Med känd amerikansk energi och snabbhet sattes arbetet i gång, och sommaren 1942 hade de sju stationerna vuxit till tjugo, som kunde härbärgera omkring 8,500 flygplan av alla typer. De summor, som nedlagts på dessa marinflygstationer, äro liksom allt i U. S. A. av väldiga dimensioner. De uppgå till i runt tal sexhundra miljoner dollars. Principiellt består en amerikansk marinflygstation av en huvudstation, tre eller flera hjälpbaser och tjugo till tjugofem framskjutna flygfält. Huvudstationen, som alltid ligger vid kusten, omfattar ett landområde av ända upp till 2,000 tunnland, medan hjälpbaserna nöja sig med upp till 500 och de framskjutna fälten c:a 200 tunnland. I enstaka fall kunna de sistnämnda dock omfatta ända upp till c:a 500 tunnland. Avstånden mellan de olika

slagen av baser måste ju variera efter de geografiska förhållandena, men man strävar efter att hjälpbaserna skola ligga inom 10—30 km från huvudstationen, medan de framskjutna flygfälten böra ligga inom c:a 6 km. avstånd från hjälpbasen. Pengar tycks betyda mindre, huvudsaken är att allting är tilltaget, så det räcker, att det är ultramodernt och att det har maximum av militär effektivitet. Man blir helt enkelt tillplattad vid ett studium av marinflygvapnets utvecklingslinjer både i fråga om själva flygplanen som basorganisationen. Det är överallt tydligt, att allt som hör ihop med kostnadsfrågan helt skjutits i bakgrunden.

Flygstridskrafterna stå, då de äro inskeppade å fartyg, under befäl av respektive förbandschefer. De landbaserade flygplanen lyda under marindistriktscheferna med undantag av marinkårens, kustvaktens och Panamakanalzonens. Undantag utgöra också de landbaserade marinflygplanen på Hawaii samt de stora kustbaserade flygbåtar, som lyda under chefen för hemmaflottan (högsjöflottan). Kustvaktens flygstyrkor lyda i fredstid under finansministeriet, men träda i krigstid under flottans befäl. Flottan svarar alltid för materielen och för personalens flygutbildning, som sker vid de ordinarie utbildningsanstalterna.

För att få en överblick över de marina luftstridskrafternas indelning i taktiskt hänseende kan följande uppställning tjäna som vägledning. Några styrkeangivningar äro inte lämpliga, då ju förbandens storlek ständigt växla, utan vi få nöja oss med den principiella indelningen.

Amerikanska marinens flygstridskrafter:

A. Hemmaflottan:

I. Slagflottan:

1. Slagskeppen (eldledningsflygplan).
2. Lätta kryssarna (spaningsflygplan).
3. Hangarfartygen (jakt-, bomb- och torpedflygplan).

II. Spaningsflottan:

1. Tunga kryssarna (spaningsflygplan).
2. Flygspaningsstyrkan (två- och fyrmotoriga flygbåtar).

III. Stödjepunktsstridskrafterna: Station San Pedro, Transportflottiljerna (flygplan av olika typer).

IV. Flottans marinkår:

1. Flygavdelningen i Ouantico (landflygplan av olika typer).
2. Flygavdelningen i San Diego (landflygplan av olika typer).

B. Marindistriktet:

I marindistriktet ingå de flesta landbaserade flygplanen. Flygskolan i Pensacola lyder exempelvis under chefen för 8:e marindistriktet.

C. För specialtjänst:

1. Marinskolan (sjökrigsskolan i Annapolis).
2. Flygstationen Anacostia (försöksflottiljer).
3. Försöksanstalten Dahlgren (försöksflottiljer).

D. Marinreservens flygstationer:

Omkring 16 st. flygbaser fördelade över hela landet.

E. Kustvaktens flygstationer:

9 st. flygbaser utmed såväl Atlantkusten som Stilla havskusten.

Vi skola med ledning av den uppställda tabellen ge oss in på ett strövtåg bland de många olika flygplantyperna för

att göra närmare bekantskap med deras utseende och funktioner och börja med slagflottans flygplan.

Det moderna svåra artilleriet har fått en skottvidd av uppemot 30,000 m. På avstånd av över 20,000 m. underlättas slagobservationerna i hög grad av tillgången på eldledningsflygplan och på de största stridsavstånden äro de en grundförutsättning för tillfredsställande skjutning. Flygplanen utskjutas med katapult och tagas ombord med kranar. Varje slagskepp är utrustat med två katapulter och tre flygplan. Slagskeppen äro i regel sammanförda tre och tre till divisioner. De nio eldledningsflygplanen tillhöra då den taktiska enhet, som slagskeppen bilda, exempelvis 3. slagskeppsdivisionen och formerna följaktligen förbandet »Observation Squadron Third» med chefen embarkerad på det slagskepp, som tjänstgör såsom flaggskepp. Alla divisioner av eldledningsplan äro sammanförda till ett högre förband »Observation Wing Battleship». Man brukar beteckna flygplanen med bokstäverna VOS, där V anger, att det rör sig om luftfartyg tyngre än luften, O att de tillhöra kategorien observation d. v. s. eldledningsplan, samt slutligen S, vilket anger scouting, d. v. s. spaning. Flygplanen äro nämligen inte endast avsedda för eldledning utan även för spaning, men eftersom det förra är deras främsta funktion, står bokstaven O först.

De lätta kryssarnas flygplan indelas efter samma grunder om slagskeppens, men erhålla beteckningen VSO, vilket alltså anger, att spaningen är den primära funktionen. Som en parallell till eldledningsdivisionerna sammanföras spaningsdivisionerna till det högre förbandet »Scouting Wing Light Cruiser». Genom de lätta kryssarnas spaningsflygplan har flottchefen fått skarpa ögon och ett ypperligt hjälpmedel för den taktiska spaningen under gynnsamma väderleksförhållanden.

Flygplanen på slagskepp och lätta kryssare äro enmotoriga och tvåsitsiga samt i regel utrustade med centralflottör. Deras uppgiftskrets har efterhand utökats, och de ha fått på

sin lott såväl ubåtsjakt och lätt störtbombfällning som läggning av rökridåer. Med tanke på det rabalder, som den så kallade störtbombfällningen åstadkom här hemma hos oss vid mitten av 30-talet — man talade nästan om en revolutionerande ny metod — kan påpekas, att denna typ av bombfällning användes av nästan alla enmotoriga flygplan i den amerikanska flottan sedan slutet av 1920-talet.

De kombinerade eldlednings- och spaningsplanen ha genomgått en lång utveckling från den första metallplanstypen 1928 med en fart av 215 km per timme och en uthållighet av c:a 5 ½ timmar till den ultramoderna Vought-Sikorsky »Kingfisher». På dessa flygplans besättningar ställas stora krav, då ju deras rapporter skola ligga till grund för högre chefs handlingar. De måste vara fullständigt inne i allt, som hör ihop med sjötaktiken, och vara framstående navigatörer. De få också tjänstgöra ombord i fartygen som exempelvis vakt-havande officerare både i hamn och till sjöss och i andra tjänster för att få en grundlig inblick i sjöatmosfären.

Huvuddelen av den sjögående flottans slagstyrkor i luften äro baserade på hangarfartygen, vilka helt enkelt äro rörliga flygfält. Flygdivisionerna på dessa brukar flottan kalla för marinflygets knytnävar. Genom sin stora ömtålighet ha hangarfartygen blivit flottornas sorgebarn. Någon bättre lösning att medföra starka flygstridskrafter utanför de landbaserades räckvidd har ännu inte sett dagen, och trots sin sårbarhet äro hangarfartygen bland de viktigaste flottenheterna nu för tiden, och deras betydelse kommer att stiga allt mera vad tiden lider. De på hangarfartygen baserade stridsplanen kunna i ett tidigt stadium, långt innan fartygen på ytan fått kontakt med varandra, på hundratals kilometers avstånd från den egna flottan utdela snabba och hårda, ja kanske dödande slag mot fienden. De kunna hjälpa en flottechef att gripa initiativet och påtvinga motståndaren hans vilja, innan den avgörande drabbningen inletts.

Hangarfartygets, eller om vi skola ordagrant översätta det engelska ordet, flygplanbärarens, hela stridskraft ligger i antalet medförda flygplan. Den amerikanska flottans första

flygplanbärare var som redan nämnts Langley. Den kom att användas som försöksfartyg och man vann många erfarenheter om det ombordbaserade flygets teknik. Taktiskt kunde Langley knappast insättas i flottoperationerna. Först i och med färdigställandet av de båda 33,000 tons flygplanbärarna Lexington och Saratoga 1928 gjorde stötstyrkorna i luften sitt inträde i det dagliga livet hos den amerikanska flottan.

En flygplanbärarens viktigaste anläggning är själva flygdäcket. Av största betydelse är dettas längd. Med tanke på dels startlängden och dels möjligheten att ha många flygplan i beredskap stående på däcket har man kommit fram till en absolut minimilängd av cirka 200 m. Bredden bör naturligtvis vara så stor, som de tekniska möjligheterna medgiva. Överbyggnaderna göras små och förläggas till ena sidan, där de bilda en ö. Flygplanens start sker som på ett vanligt flygfält, sedan flygplanbäraren gått upp mot vinden. Vid landningen griper någon av de tvärs över däcket spända linorna fast i en krok i flygplanet's stjärtparti och bromsar så småningom upp detsamma. Från och till flygdäcket transporteras planen medelst hissar. Det finns en mängd svåra konstruktionsproblem i fråga om flygplanbärarna, som inte här böra upptagas till behandling. Farten håller sig genomgående kring 30 knop. Bestyckningen hos de amerikanska består uteslutande av luftvärnsartilleri, åtta 12,7 cm kanoner och ett stort antal automatkanoner och kulsprutor på de nyaste enheterna.

Vid det andra världskrigets utbrott ägde Förenta staternas flotta fem färdiga flygplanbärare, nämligen Lexington, Saratoga, Ranger, Yorktown och Enterprise. Därjämte befunno sig under byggnad Wasp och Hornet. Sedan beslutet om skapandet av en två-ocean-flotta satts i funktion, ha lagts på stapeln inte mindre än elva enheter med namnen Essex, Bon Homme Richard, Intrepid, Kearsarge, Franklin, Hancock, Randolph, Cabot, Bunker Hill, Oriskany och Ticonderoga.

Taktiskt sammanföras flygplanbärarna i divisioner under en flaggmans befäl. Divisionerna sammanföras till en enhet inom en flottstyrka exempelvis:

Aircraft, Battle Force, U. S. Fleet.
Carrier Division One.
Carrier Division Two o. s. v.

Amerikanarna ha som princip, att fartygschefen, sekonden och navigeringsofficeren å en flygplanbärare alltid skola vara marinflygare. Flygtjänsten, Air Department, ledes av kommandörkapten, som givetvis är flygutbildad. Även de flaggmän, som inneha befattningen som chefer för flygplanbärardivisionerna, inneha flygcertifikat.

Antalet flygplan per fartygsenhet kan ju alltefter dessas storlek något variera, men normalt är flygstyrkan fyra taktiska divisioner och tre hjälpdivisioner (utility squadrons). Sammansättningen blir ungefär den nedanstående:

En jaktdivision: Fighter squadron.

En spaningsdivision: Scouting squadron.

En bombdivision: Bomber squadron.

En torpeddivision: Torpedo squadron.

Flygplansantalet varierar från 50 upp till 90. Flygplanen kunna användas till alla funktioner men äro så konstruerade, att de bäst tjäna sin grunduppgift. Men ingenting hindrar, att vid ett tillfälle kanske alla plan användas för spaning eller att alla utrustas för bombfällning.

Jaktflygplanen äro av typen Brewster »Buffalo» och Grumman »Wildcat». Den senare är utrustad med en motor på 1,200 hkr och når en hastighet av omkring 560 km per timme. Redan 1926 utrustades den dåvarande typen av jaktplan, Curtiss Hawk, med lätta bomber för störbombfällning. De ombordbaserade jaktplanen måste ha ett visst handikap gentemot vanliga landbaserade plan. Radioutrustningen är mera omfattande, bränsleförrådet oftast mer än femtio procent större och hela flygkroppen starkare byggd för att tåla påfrestningarna vid en landning i svårt väder på det krängande flygdäcket. Genom ett intensivt experimentarbete och en minutiös kontroll vid tillverkningen ha emellertid de amerikanska jaktplanen nått en standard, som ligger blott obetydligt efter andra länders landjaktplan. Om jaktflygets stora

betydelse i sjökriget behöver väl knappast några ord egentligen yttras. Nästan dagligen ha vi blivit medvetna om den på olika sätt.

De i spanings- och bombdivisionerna ingående flygplanen, med beteckningen VSB, äro enhetsplan, som alltefter de taktiska kraven utrustas med bomber eller med extra bränsletankar. Bombfällningen sker såsom störbombning och det är denna VSB-typ, som är världens första genuina störbombplan, dive bomber. År 1927 införde flottan reglementerad störbombfällning, i vilken gren de olika divisionerna tävlade med varandra. Alla typer av flygplan utom flygbåtarna och torpedplanen kunna användas för dylik bombfällning, för vilken också deras piloter utbildas. I slutet av tjugotalet kunde ett par bomber å c:a 50 kg. vikt medföras. År 1930 kunde vikten något ökas, men först året därpå infördes på typen Boeing F4B en bomb om c:a 200 kg. och på typen Martin XT5M-1 en om c:a 400 kg. Sedan följde nya typer slag i slag, och i slutet av 1940 kom den verkligt förnämliga störbombfällaren, Curtiss »Helldiver», i tjänst. Den är utrustad med en motor om 1,700 hkr. Av andra goda typer kunna nämnas Vought-Sikorsky »Vindicator» och Douglas »Dauntless», som sedan några år äro i allmän tjänst och visat sig fylla högt ställda krav.

Den sista men inte oviktigaste typen av stridsplan ombord å flygplanbärarna är torpedplanet. En hel del svårigheter ha varit förenade med detta. Främst har stått fällningen av torpeden. Många skakade på huvudet, andra voro fulla av entusiasm för torpedflygplanet. Egentligen är det den idealiska torpedbäraren, snabbt, litet, relativt billigt och mycket »sjögående». I det nu pågående kriget har det fått i praktiken visa, vad det duger till, och se — det har blivit en av de allra farligaste motståndarna även till de största fartyg: Kap Matapan, Taranto, Malacka och Bismarck, idel namn, som vittna om torpedflygets utomordentliga betydelse.

De första torpedplanen på flygplanbärare uppträdde i amerikanska flottan 1928, då en torpeddivision av typen Mar-

tin T3M-2 inskeppade sig på U. S. S. Lexington. Ännu så länge funnos en hel del brister att arbeta bort. År 1937 igångsatte Douglasverken byggandet av de moderna torpedplanen. De kunna även göra tjänst som bombplan. För närvarande är Douglas »Devastator» den enda representanten för torpedflygplanet i amerikanska flottan.

Högsjöflottans spaningsstyrka består av tunga kryssare och flygbåtar. Kryssarna äro utrustade med katapulter och flygplan av samma typ som på slagskeppen och de lätta kryssarna, alltså VOS-typ.

Flygbåten, The Patrol Bomber, intar i den amerikanska flottan en framskjuten plats, ja bokstavigt till och med, ty deras främsta funktion är fjärrspaning för att skydda flottan mot överraskande anfall. Det är tydligt, att man genom en oförklarlig slöhet inte begagnade sig av deras tjänster, eftersom händelsen i Pearl Harbor kunde inträffa.

Redan under förra världskriget konstruerades flermotoriga flygbåtar och den första atlantflygningen med en dylik har ju redan omtalats. Under åren närmast efter den stora sammandrabbningen höllos intensiva övningar med förhandenvarande materiel, och man samlade en stor erfarenhet rörande både deras strategiska betydelse och tekniska utvecklingslinjer. Vid mitten av 20-talet var flygbåtmaterielen så försliten, att en helt ny måste anskaffas. Men det dröjde och under flera år visades föga intresse för denna flygplantyp. Men i och med 1930-talets ingång blev intresset desto större, och en väldig utbyggnad tog vid. Långdistansflygningen blev ordinarie arbete, och över Stilla havets vattenvidder svävade hundratal två- och fyrmotoriga flygbåtar.

De äro mycket okänsliga för dålig väderlek och baseras på kusterna, där de komplettera sina förråd från tendrar av olika slag. Utmärkande för dem är vidare god sjövärdighet och beboelighet, som gör, att de kunna operera självständigt under långa tidsperioder. Besättningarna räkna från sju upp till femton man.

De äro idealiska härare av bomber, torpeder och minor. För att inte behöva ha några luckor i flygkroppen fästas dessa under eller inne i vingarna. Defensivkraften utgöres av ett flertal kulsprutor. Flygbåtarna skola både kunna operera självständigt och i nära samverkan med stridskrafter på havsytan. Om spaningsplanen på hangarfartyg och kryssare äro flottchefens »taktiska ögon», utgöra de stora flygbåtarna hans »strategiska ögon». Även för fotografering och transport av trupper äro de väl ägnade. Eftersom de utan vidare kunna gå ned på vattnet, även i mycket dåligt väder, äro de operativt mycket rörliga och kunna använda sig av framskjutna baser av ytterst blygsamma dimensioner — en atoll med en tender räcker bra tillfälligtvis.

På besättningarna ställas stora krav inte blott i fråga om förmåga utan även beträffande förbindelsetjänsten, taktisk kunskap, kännedom om främmande flottors olika fartygstyper och flygplanmotorernas skötsel. I början stod inte fallbombpiloternas yrke så högt i jämförelse med djärva jaktflygares och fruktade störtbombfällares, men efter hand ha ögonen öppnats för de mycket höga krav, som flygbåtarnas piloter måste fylla inte minst på grund av de ofta självständiga uppgifter, som skola lösas.

Av de nu i bruk varande flygbåtarna äro tvåmotoriga Consolidated »Catalina» och den nyare Martin »Mariner» de främsta och mest kända. Speciellt den förstnämnda har ett stadgat rykte. Det var ett plan av denna typ, som rapporterade och skuggade det tyska slagskeppet Bismarck på dess ödesfärd ute i Atlanten. Catalinaflygbåtarna äro utrustade med två 1,000 hkr motorer och kunna med maximumförråd av bränsle flyga en sträcka av något mera än 6,400 km. Som bomb- eller torpedplan kan det föra antingen 4 bomber à 454 kg, 8 bomber à 227 kg eller 2 torpeder à 908 kg. Högsta farten är 330 km per timme. Dess större broder är Consolidated »Coronado» med fyra 1,000 hkr motorer. Dessa äro samma luftens slagskepp, men rekordet slås av den nya typen Martin »Mars» på 70 ton med fyra 2,000 hkr motorer.

Huvuddelen av flygbåtarna äro sammanförda till ett högre förband benämmt »Patrol Wing». I en flotta samlas flera dylika till ett enhetligt kommando. Vid det andra världskrigets utbrott hade U. S. A. fem patrulleskadrar, som ingingo i hemmaflottan:

Aircraft, Scouting Force, U. S. Fleet.

Patrol Wing One.

Patrol Wing Two o. s. v.

Som flaggskepp för den konteramiral, vilken förde befälet över patrullbombskadra, tjänstgjorde en lätt kryssare. Flera flygmoderfartyg och flygtendrar voro tilldelade de olika taktiska enheterna. Den exakta styrkan av spaningsflottans flygbåtar är svår att angiva, men den uppgick i varje fall till över ett par hundra plan, enär en »Wing» i regel räknar 48 flygbåtar.

Vi komma så över till stödjepunktstridskrafterna. Flottan behöver en lättroilig och snabb hjälpstyrka för alla upptänkliga ändamål, som beröra de flygande stridskrafterna. Fem stora avdelningar hjälpflygplan äro sammanförda till flottans »Utility Wing». Begreppet »utility» betyder egentligen nyttighet och i denna uppsats har det översatts med »hjälp».

Dessa hjälpstyrkors arbetsområde är mycket vidsträckt. Transport av personal och gods, målflygningar, fotografering, postflygningar och ambulanstjänst, biträdande vid torpedskjutningar m. m. omspanner verksamheten. Tag exempelvis fotograferingstjänsten. Den består dels av kartläggning från luften av väldiga områden, dels av fotografering av salvornas nedslag både vid artilleriskjutningar och bombfällningsövningar, luftfoton av fartyg och anläggningar i land o. s. v. En avdelning hjälpplan, som står till tjänst vid torpedskjutningar, har fullt upp att göra med att fastställa, var torpederna flyta upp. Är det fråga om torpedfält på mellan 60 och 70 torpeder, som avgivits av jagare och torpedflygplan i samverkan, gäller det att ha ögonen öppna, så att inga torpeder gå förlorade.

Den amerikanska flottans anläggningar av olika slag äro spridda över väldiga distanser och för att underlätta inspektioner av statsmän och högre militärer stå »utility squadrons» alltid till tjänst med snabba passagerarplan.

För att giva en liten bild av vilka flygplan som ingå i hjälpstyrkorna, anföres här en provkarta på dylika:

Sikorsky JRS-1, 2-motorig flygbåt för personaltransport, 15 passagerare,

Grumman JRF-4, 2-motorig flygbåt för vertikal fotografering.

Ford RR-4, 2 motorigt landflygplan för diverse ändamål.

Beechcraft JRB-1, 2-motorigt landflygplan för transporttjänst.

Lockheed R40-1, 2-motorigt landflygplan för snabb passageraretransport.

Grumman J2F-1, 1-motorigt centralflottörplan för fotografering.

Den sista huvuddelen av hemmaflottans flygstridskrafter utgöres av marinkårens flygplan. Marinkåren är den amerikanska flottans privata armé och avsedd för offensiva landföregångsoperationer. Den organiseras och utbildas av de marina myndigheterna och utgör en del av den amerikanska sjömakten och har ingenting att skaffa med den amerikanska armén. Marinkåren är en institution, som kan föras tillbaka ända till 1775. Den har en fast tradition att bygga på och har många gånger varit i elden. Nu senast har tydligen spetsen av de på Salomonöarna landstigna trupperna utgjorts av marinsoldater.

Marinkåren fick sin första pilot 1913. Sedan dess har kårflyget gått stadigt framåt och enligt två-ocean-programmet skall det bestå av två »wings» med vardera fem »air groups». De sistnämnda räkna ett flertal flygdivisioner. Marinkårsflyget har en mycket specialiserad karaktär, emedan dess grundläggande uppgift är understöd, vanligtvis direkt taktiskt, åt landstigningsavdelningar. De flygplantyper, som äro representerade dels av samma typer som flottans exempelvis jaktplanen och störtbombplanen, dels av speciella kårtyper. En sådan är Douglas R3D-2, tvåmotorigt landflygplan för trans-

porttjänst av bland annat fallskärmsjägare. Inom marinkåren organiseras också ballongavdelningar till skydd för vissa betydelsefulla marin anläggningar i land.

De enmotoriga flygplanen på hjul äro avsedda att kunna användas från däck av hangarfartygen och utgöra därför ett slags reserv åt de ordinarie ombordbaserade flygplanen.

För att marinkårsflygets organisation skall bli så effektiv som möjligt, finns i marindepartementets flygbyrå en speciell kårdetalj.

Den amerikanska kusten är indelad i ett stort antal marindistrikt och varje distrikt disponerar över vissa flygstridskrafter. Dessa äro av såväl stridskaraktär som hjälpkaraktär och dessutom ingå som redan nämnts flygskolorna.

I flygstyrkorna för specialtjänst ingå de flygplan, som användas vid sjökrigsskolan för att göra sjökadetterna »air minded». En mycket omfattande specialtjänst är den verksamhet, som bedrivs vid försöksanstalterna. Här utprovas nya flygplantyper och här taga djärva tankar sig uttryck i praktiken. Den nya typen av tvåmotoriga flygbåten Martin »Mariner» byggdes först som miniatyrplan och genomgick många experiment och prov vid försöksanstalterna, innan masstillverkning av originalplanen sattes i gång. Vid årsskiftet 1941/42 höll man på med provflygningar av den tvåmotoriga, ensitsiga jaktflygplanstypen Grumman XF5F och det enmotoriga jaktplanet Bell XFL-1, även kallat »Airabonita», båda typerna med hjullandningsställ.

Marinreservens sexton flygstationer härbärgera mängder av träningsflygplan för reservpersonal av olika kategorier.

Vi äro nu framme vid den sista kategorien i den förut anförda tabellen över de amerikanska marinflygstridskrafterna, nämligen kustvaktens flygplan. Kustvakten, the Coast Guard, är en institution, som till och med är äldre än själva flottan. Den bildades år 1790. I augusti 1916 fick kustvakten sitt eget flygväsende. Kustvaktens verksamhetsfält är ofantligt på grund av de långa kusterna utmed två oceaner. Dess flygplan äro dels specialbyggda och dels sådana från flottan överförda,

som tjänat ut som krigsflygplan. Kustvakten svarar för att de amerikanska lagarna efterlevas beträffande sjöfarten, den ombesörjer lots- och fyrväsendet, räddningstjänsten av i sjö nöd befintliga fartygsbesättningar, ombesörjer ispatrullering m. m. Många flygplantyper finnas, både flygbåtar, flottörplan och plan med hjullandningsställ. Med sina nio flygstationer och ett stort antal flygplan och med besättningar, som väl känna till kustområdena, utgör kustvakten ett gott tillskott till flottans övriga flygtillgångar.

Under förra världskriget var det tyskarna, som hoppades mycket av sina luftskepp. I detta krig har ingen velat taga luftskeppet i militär tjänst — utom amerikanerna. Förutsättningen för att militärt kunna göra bruk av detta är dels möjligheten att få heliumgas, dels ett sådant geografiskt läge, att luftskeppshallarna inte kunna utsättas för täta bombanfall. Båda dessa förutsättningar finnas i Förenta staterna och följaktligen se vi där en livlig verksamhet utvecklas på fronten »lättare än luften».

Trots de svåra olyckorna med jätteluftskeppen Akron och Maken ha de amerikanska marinmyndigheterna inte givit upp hoppet om att kunna skapa en stark luftskeppsflotta. I planerna på två-ocean-flottan ingår bland annat byggandet av 48 luftskepp.

Luftskeppsstationer finnas i Lakehurst, Camp Kearney, Cape May och Parris Island.

Luftskeppens konstruktion går efter två huvudprinciper, den stela och den mjuka linjen. I den förra finnes ett skelett av duraluminium, på vilket höljet fästes, och gasen pumpas in i ett flertal ballonger. I den mjuka konstruktionen saknas skelettet och flygkroppen får sin form genom gasens tryck.

Några upplysningar huruvida amerikanerna planera byggandet av några stora luftskepp av den stela typen har inte stått att få. Det är de små mjuka luftskeppen, så kallade »blimps», som nu tilldra sig intresset. Deras aktionsradie uppges röra sig omkring 2,000 sjömil och de kunna utrustas med kulspjut och sjunkbomber mot ubåtar. Den stora fördelen

med dem är givetvis deras förmåga att kunna patrullera över vissa områden med mycket låg fart och därför effektivt kunna spana efter såväl ubåtar som minfält.

De luftskepp, som äro under konstruktion bruka benämnas K- och L-typen. Det är att förmoda, att Förenta staterna, sedan de inträtt i kriget, komma att utveckla flygtjänsten enligt principen »lättare än luften» i ännu högre grad, än vad som framgår av den ovan anförda siffran. De långa kusterna och de långt framskjutna ögrupperna kräva en patrullorganisation av stora dimensioner.

Utbildningen av marinflygare ägde rum vid flygskolan i Pensacola i Florida. Den räckte väl till ända så långt fram som freden ännu varade. Men den vändning den internationella utvecklingen tog i slutet av 1939 medförde kravet på tvåocean-flottan och marinflygets femdubbling. Drastiska åtgärder voro nödvändiga och — med välkänd amerikansk fart stod inom kort tre nya marinflygskolor färdiga att taga emot kadetter. De äro belägna i Jacksonville, Corpus Christi och Miami. Lärarna komma från moderskolan i Pensacola och dess snart trettioåriga erfarenhet av marin flygutbildning genomsyrar nu även dessa yngre skolor. Arbetsprogrammet är också ståtligt. Vid mitten av 1940-talet avser man att ha sammanlagt 23,000 utbildade marinpiloter. Av dessa skola 17,000 utbildas från och med år 1940.

Flygkadetterna anmäla sig vid någon av de många flygstationerna, som tillhöra marinreserven, för att sedan flytta över till någon av de fyra skolorna.

Anordningarna för flygutbildningen äro unika i fråga om modernitet och ändamålsenlighet. Flygkadetterna, som till omkring 85 procent komma från Förenta staternas hundratals civila skolor, ha i regel där avlagt någon examen. Den dominerande gruppen av elever avses alltså att utbildas till reservofficerare vid marinflygvapnet. Den övriga delen utgöres av flottans och marinkårens statofficerare samt en del utvalt manskap. En sjöofficer måste efter avlagd examen vid sjökrigsskolan i Annapolis tjänstgöra viss tid ombord i fartyg,

innan han får påbörja sin flygutbildning. På detta sätt minskas risken för att han släpper jorden med sina fötter och blir så »air minded», att han har svårt att se problemen klart.

Flygtjänsten betraktas som en specialgren inom flottan, exempelvis som ubåtstjänsten hos oss, och de sjöofficerare, som specialisera sig som »naval aviators», inta precis samma ställning som alla andra. Det kan ju vara intressant att konstatera, att den amerikanska flottans högste chef just nu, amiral E. J. King, är marinflygare.

Följa vi en reservkadetts utbildning vid flygskolan, ter den sig på följande sätt:

Under två veckor lektioner i marin disciplin och drill. Under sex veckor lektioner i navigation, radio, motorlära och meteorologi. Under de fyra sista av dessa veckor alternerar han mellan teoretiska studier och grundläggande flygutbildning vid den så kallade »Squadron 1». Efter 90 timmars flygning förflyttas han till »Squadron 2», där han lämnar skolflygplanen och övergår till tyngre tjänsteflygplan. Efter utbildning i denna får han välja vidare utbildning inom någon av de tre grenarna:

»Squadron 3», sjöflygplan för slagskepps och kryssares kapulter.

»Squadron 4», tvåmotoriga flygbåtar.

»Squadron 6», flygplan baserade på hangarfartyg.

Hela utbildningen har tagit endast sju månader. När den är avslutad, får han »vingarna» och graden »Reserv Ensign», närmast motsvarande vår fänriksgrad, och sändes ut till något av flottans aktiva flygförband för att visa vad han duger till.

Statofficerarnas utbildning vid marinflygskolan blir givetvis mycket grundligare och går helt andra vägar.

Samtidigt med utbildningen av den flygande personalen måste markpersonal av många olika slag givas specialutbildning. En omfattande verksamhet i detta hänseende inom skolor tillhörande marinflygstationerna är organiserad och om

några år beräknar man kunna disponera en markpersonal av omkring 150,000 man.

För sina flygplan är marinen till största delen beroende av den civila flygindustrien, som ständigt utbygges. Emellertid disponerar flottan en egen flygindustri »Naval Aircraft Factory». Efter världskrigets slut gick flygplanproduktionen tillbaka, och man avsåg, att inte längre nybygga plan, men efter 1934 blev det åter liv i flottans egen flygindustri, och i slutet av år 1941 var antalet arbetare uppe i omkring 4,600. Numera konstrueras flygplan av flera typer, både träningsplan, jaktplan och bombplan. En annan, mycket betydelsefull detalj är tillverkningen av fallskärmar. Kapaciteten är så stor, att den torde täcka halva behovet för marinflyget.

Denna lilla snabbskiss av det amerikanska marinflygvapnet kanske kunnat giva en inblick i det arbete, som nedlägges på andra sidan Atlanten i strävan att skapa ett effektivt hjälpmedel i den amerikanska politikens tjänst. Som avslutning kan det vara lämpligt att anföra några ord av marinflygets chef, konteramiralen John Henry Towers:

»Jag är flygentusiast, men jag hoppas, att jag inte låter min entusiasm besegra min omdömesförmåga. Som jag vid flera tillfällen påpekat, känner jag det nödvändigt att ånyo uttala en varning mot att godtaga de många överdrivna uttalanden, som gjorts vid krigets utbrott såsom »slagskeppen dömda till undergång», »Förenta staterna öppna för luftinvasion», »krig kunna vinnas på 72 timmar genom flyget». Flygplanet är inte något universalt botemedel för anfall eller försvar. Det har sin styrka, såsom fart, lastförmåga och överraskningsförmåga; men det har också sin svaghet, såsom känslighet för väderlek, oförmågan att taga och behålla land- och vattenområden och den tid, som erfordras för att utbilda personalen effektivt.»

Då och då ha röster höjts för en sammanslagning av arméns och flottans flygvapen till en enhet. Detta har alltid stött på patrull inte minst hos flottans män. Man vill inte släppa ur händerna en sådan tillgång som marinflygvapnet för

att sedan i orostider behöva, kanske förgäves, anhålla om samverkande flygstridskrafter.

Enligt tvåoceanprogrammet skall den amerikanska flottan om några år räkna c:a 32 slagskepp, 18 flygplanbärare, 91 kryssare, 365 jagare och 185 ubåtar. Det är den ena näven. Den andra består av minst 15,000 flygplan och ett 50-tal luftskepp.

Det amerikanska sjöflyget är framfött, organiserat, uppfostrat, utbildat och bemannat av marinen och utgör en del av Förenta staternas sjömaktt.

Carl Erik Claesson.

Handelfartygens skyddande under krigstid.

D. Daragan.

Det nuvarande kriget är visserligen ännu icke avslutat, dock torde man redan nu vara berättigad att framhålla den stora del i samtliga operationer såväl till lands som till sjöss, som är tilldelad örlogs- och handelsmarinerna och detta i en utsträckning, som gemene man knappast kan föreställa sig. Man behöver endast tänka på, att alla förråd, ammunition o. d., vanligtvis måste sjöledes transporterats till de olika krigsområdena, och att dessa transporter icke blott skola genomföras utan även därunder beredas allt det skydd, som är möjligt. Huru detta krig än kommer att sluta och huru länge, som vi därefter kunna beräkna att få bibehålla en fredsperiod, är omöjligt att förutse, tyvärr synes det dock ej vara omöjligt, att efter en sådan period på nytt kunna uppkomma krigiska förvecklingar. Utan tvivel är det möjligt, att i viss utsträckning kunna organisera hela världen och i detta fall speciellt Europa på det mest fulländade sättet, men anledningarna till ett krig äro dock icke uteslutande att finna inom det ekonomiska och politiska området, utan ofta blir det därvid den mänskliga karaktären, som bliver den bestämmande, ty livet än nu en gång sådant, att människan icke alltid vill behandla sina medmänniskor och icke heller av dessa bliver behandlad på ett broderligt sätt. Om vi därför efter en viss tidsperiod av

fredliga förhållanden på nytt skulle råka in i samma elände, som just nu, synes det ur alla synpunkter vara det lyckligaste, om vi på förhand hava förberett oss på detta kommande krig och därvid söka nyttiggöra alla de lärdomar, som det nuvarande kriget kan lämna oss. Den romerska tesen: »Vill Du fred, så bered Dig för kriget» torde alltjämt äga sin riktighet, dock måste man därvid se till, att de egna förberedelserna icke vidtagas först i sista stund, utan att dessa äro systematiskt förberedda, så att de utan svårighet kunna genomföras i god tid, innan de behöva träda i kraft.

Det nu pågående kriget utvisar i förhållande till föregående krig mycket stora skiljaktigheter, icke blott på grund av tillkomsten av nya vapen, vilket ju mest är att hänföra till taktikens område, utan framför allt på grund av den helt nya ställning, som de neutrala staterna principiellt kommit att intaga. Intill nu pågående krig kallade sig varje icke krigförande land neutralt och blotta principen av neutralitet skyddade deras handelsfartyg även i de krigförandes vatten. För närvarande måste man säga, att denna princip utan något som helst betänkande är helt och hållet annullerad och de större krigförande makterna fordra helt enkelt, att de mindre staterna skola besluta sig för att helt sluta upp på den ena eller den andra sidan. Mången gång lyckas det en neutral stat att för en tid kunna jonglera på sådant sätt, att den skenbart visar sina sympatier för en makt, då den befinner sig i deras område, för att sedan visa samma sak mot en annan i deras höghetsområde. En dylik kompromisspolitik torde dock icke i längden vara hållbar, förr eller senare synes man bliva tvungen att helt och hållet sluta upp på den ena eller den andra sidan. Intill dess så skett, möter man många underliga begrepp, bl. a. neutralitetsskydd, vilket strängt taget är någonting alldeles nytt, då ju enligt gamla begrepp enbart deklarationen av den egna neutraliteten var tillfyllest för att säkra landet mot anfall av båda de krigförande parterna. Om man däremot vill skydda sin proklamerade neutralitet med vapenmakt, så finnes det egentligen icke längre någon skillnad mellan

fartyg från en krigförande och en icke krigförande nation, allt under förutsättning, att båda hava för avsikt att skydda sig mot oberättigade angrepp från andra makter.

Avsikten är dock icke, att i detta sammanhang ingå på de frågor, som ovan behandlats och skärskåda dem ur allmän politisk synpunkt, utan här skulle endast verkställas en undersökning, i vad mån dessa förhållanden kunna tänkas och även böra utöva inflytande på frågan om lämpligaste skydd för handelsfartyg under ett kommande krig. Såsom fiende anses härvid varje örlogsfartyg vara, som vill förhindra ett handelsfartyg tillhörande en fredlig (icke krigförande) nation att fortsätta sin lagliga verksamhet. Men är det då möjligt att utrusta varje handelsfartyg på ett sådant sätt, att det självt kan försvara sig? Innan något svar kan lämnas å denna fråga, måste först undersökas vilka faror, man måste skydda sig mot och i samband därmed undersöka på vilket sätt ett handelsfartyg som regel bliver skadat eller sänkt.

Ett handelsfartygs vanliga fiende är dels varje örlogsfartyg, som på långt håll kan utsätta detsamma för artilleribeskjutning, dels varje undervattensbåt, som på ett betydligt närmare avstånd kan upphinna ett handelsfartyg och utsätta detta för torpedering samt slutligen dels varje luftfartyg, som från luften kan utsätta ett handelsfartyg för bombning eller torpedbeskjutning, men som därefter i normala fall icke kan utträta något vidare.

Därest ett handelsfartyg i öppen sjö möter ett örlogsfartyg av tillräcklig artilleristisk styrka, så torde man vara berättigad till det påståendet, att handelsfartyget i ett sådant fall icke torde hava möjlighet att vidtaga några åtgärder, som med utsikt till framgång kunna utnyttjas för att nedkämpa örlogsfartyget, då ju detta senare besitter en betydande artilleristisk överlägsenhet. Emellertid kan dock icke denna fråga anses vara tillfyllest behandlad genom vad ovan framhållits, då det ju mycket väl kan tänkas, att om ett handelsfartyg upptäcker örlogsfartyget på stort avstånd och det förre

besitter en relativt hög fart, så kommer ju härigenom örlogsfartygets tid för att komma inom verksamt beskjutningsavstånd att förlängas och om förhållandena äro sådana, att handelsfartyget därunder kan hinna framföras till sådant område, varest det kan erhålla skydd av egna örlogsfartyg eller eget flygvapen, bliver förhållandet ett helt annat. Man synes därför hava rättighet att konstatera, att hög fart å handelsfartyg utgör en mycket viktig skyddsfaktor med hänsyn till möte med starkare bestyckade örlogsfartyg.

Den andra faran som möter ett handelsfartyg utgöres av undervattensbåtarnas anfallsmöjligheter. Man måste erkänna, att undervattensbåtarnas möjligheter att komma ett handelsfartyg till livs äro mycket stora, framför allt är det deras förmåga att osedda kunna närma sig sitt mål av mycket stor betydelse, varför undervattensbåtarna alltid måste bedömas såsom en mycket allvarlig fiende till den fria sjöfarten. Trots detta hava dock icke undervattensbåtarna alla trumf på sin hand, deras främsta svaghet utgöres av deras relativt ringa fart i undervattensläge och deras relativt svaga artilleribeskjutning. Därest en undervattensbåt i övervattensläge angriper ett handelsfartyg, som är försedd med erforderlig artilleristisk styrka, så förefinnas stora möjligheter för handelsfartyget att kunna klara sig, ty dess artilleri står högre och arbetar från en bättre skjutplattform och kan dessutom eventuellt vara av grövre kaliber. Framhållas måste dock, att en dylik artillerikamp aldrig kan utföras med utsikt till framgång med mindre undervattensbåten befinner sig på så stort avstånd, att möjligheten till torpedskjutning kan bedömas vara mer eller mindre utsiktslös. Den största faran för ett handelsfartyg med avseende på torpedanfall från en undervattensbåt förefinnes, då handelsfartyget av en eller annan anledning har stoppat eller endast förflyttar sig med låg fart. Det är nämligen icke så enkelt för en undervattensbåt att med torped träffa ett enstaka fartyg, som rör sig med hög fart eller att i förhållande till detta kunna intaga ett sådant läge, varifrån ett verksamt torpedanfall kan insättas. Skulle

dessutom handelsfartyget hava den turen, att undervattensbåten upptäckes, innan den avskjuter sin torped och därvid omedelbart sätter högsta fart från densamma, så torde möjligheten för undervattensbåten att komma till skott vara relativt minimal och handelsfartyget hava stora utsikter att undkomma.

Den tredje faran, som möter handelsfartygen, kommer från luften. Den enda möjligheten härvid för ett försvar torde vara, att handelsfartyget är utrustat med sådana vapen, vilka med utsikt till framgång kunna taga flygvapnet under beskjutning. Anfallet från luften kan utföras antingen såsom ett höganfall eller såsom ett låganfall. I det förra fallet håller sig flygplanet på en sådan höjd och faller även därifrån sina bomber, att utsikten att med å handelsfartyg vanligen förekommande artilleri kunna utsätta det för verksam beskjutning äro minimala, men å andra sidan äro utsikterna att mot ett enstaka mål erhålla träff icke så stora och förminskas därjämte alltefter som farten hos målet ökas. Utföres anfallet åter från låg höjd, vare sig det gäller bombfällning eller torpedskjutning, torde även ett å handelsfartyg apterat artilleri med relativt stor utsikt till framgång kunna upptaga kampen mot flygplanet. Om i detta fallet handelsfartygets egen fart är stor eller liten spelar praktiskt taget ingen roll. Handelsfartygens fart överstiger sällan 20 knop, d. v. s. c:a 35 km per timma under det att flygplanets är 10 à 15 gånger så stor, varför en höjning av farten med 5—10 knop icke spelar någon roll i praktiken i detta fall.

En sammanställning av de resultat, vilka ovanstående utredning kan anses hava lämnat, giver anledning till följande antaganden, nämligen, att ett ensamt handelsfartyg

- a) icke kan skydda sig mot ett större örlogsfartyg,
- b) skyddar sig på bästa sätt mot en undervattensbåt förmedelst hög fart och tillgång till artilleri, samt
- c) endast kan undvika luftfartygsfaran genom tillgång till ett för detta ändamål lämpligt artilleri.

De taktiska möjligheter, som stå ett handelsfartyg till buds för att undvika eller försvåra respektive anfalls utförande, såsom kursförändringar m. m., behandlas icke i detta sammanhang.

Här skall endast beröras de försvarsmöjligheter, som kunna tänkas stå till förfogande för ett handelsfartyg och tills vidare skall frågan angående angreppsmöjligheter o. d. helt och hållet lämnas åt sidan.

I det föregående kan anses vara fastställt, att ett handelsfartyg bäst skyddar sig genom att äga tillgång till hög fart och en artilleribestyckning av tillräcklig styrka för att kunna användas mot såväl övervattens- som undervattensfartyg samtidigt som det även kan utnyttjas mot mål i luften. Beträffande båda dessa faktorer, så torde det kanske vara onödigt att framhålla, att det är för sent att utrusta handelsfartygen med dessa egenskaper först vid ett krigsutbrott. Som detta förhållande dock icke alltid synes vara tillräckligt beaktat, skall det dock här göras till föremål för närmare behandling.

Den enklaste frågan är handelsfartygens förseende med erforderlig artilleribestyckning. Meningen är givetvis icke den, att handelsfartygen redan under fredstid skola vara försedda med artilleribestyckning och därigenom redan under denna tid mer eller mindre komma att likna ett örlogsfartyg. Ett uppmonterande av kanoner måste nämligen anses vara en synnerligen enkel sak, allt under förutsättning, att, innan denna fråga bliver aktuell, fartygen i fråga äro försedda med härför erforderliga plattformar, så konstruerade och placerade, att de väl tåla de påfrestningar, som uppkomma vid skottlossning samt att de giva lämpliga skjutfält. Dessutom måste i närheten av kanonernas uppställningsplatser anordnas lämpliga förvaringsplatser för ammunition, så att denna på ett enkelt och bekvämt sätt kan framföras till kanonerna, med andra ord man måste skapa ett slag av ammunitionsdurkar, vilka böra givas sådan placering och sådan utformning, att desamma under fredstid kunna utnyttjas för andra ändamål, vare sig man därvid tänker på lastutrymme, stuvning av för-

råd eller dylikt. Ur byggnadssynpunkt torde ett tillgodoseende av dessa fordringar icke uppställa några som helst svårigheter och kunna dessutom anses i mycket ringa grad behöva inverka på byggnadskostnaderna eller fartygens räntabilitet, allt under förutsättning, att man redan vid fartygets konstruerande haft dessa synpunkter för ögonen.

Den andra faktorn vartill hänsyn bör tagas, då det gäller att förse handelsfartygen med erforderliga skyddsanordningar, nämligen hög fart, är mera komplicerad och bjuder dessutom på relativt stora svårigheter. Det måste nämligen anses vara omöjligt, att beträffande handelsfartyg uppställa den generella fordringen, att de skola vara i besittning av högre fart, än vad som en undervattensbåt i regel kan prestera. Dyliga fartyg kunna nämligen icke anses vara konkurrenskraftiga, enär härigenom deras driftkostnader måste anses stegrade i större utsträckning än vad man kan beräkna att få ut genom ökade fraktsatser genom den kortare tid, som det tager att få en viss vara transporterad. Frågan torde härvid i stället vara den, huruvida det icke är möjligt, att över huvud taget kunna bygga fartyg på ett sådant sätt, att dessa vid behov kunna givas en avsevärt utökad fart? En lösning av denna fråga är givetvis mycket svår att omsätta i praktiken, men torde dock knappast anses såsom olösbar. Visserligen stå faktorerna, fartygets fart och den härför erforderliga maskinkraften, i ett kubikförhållande till varandra, varav följer, att en utökning av farten till det dubbla skulle medföra att maskinkraften måste utökas 8 gånger i förhållande till den ursprungliga, men lyckligtvis kan man säga sig, att dyliga fordringar icke behöva förekomma. Kan man exempelvis öka farten å ett fartyg från 10 till 14 knop, så vore härigenom ett mycket stort steg taget i avsikt att därigenom öka försvarskraften och försvarsmöjligheterna. Man frågar sig härvid, om det icke vore möjligt, att förse handelsfartygen med en betydligt kraftigare maskinanläggning än vad som erfordras för normala förhållanden och under fredsförhållandena låta framföra dem med en reducerad fart? Ännu för 10—15 år sedan vore en

dylik installation omöjlig att tänka sig ur ekonomisk synpunkt, men nu för tiden finnes dock möjlighet att leverera motorer, som, även om de köras med mindre varvantal än det för vilket de äro konstruerade, arbeta förhållandevis ekonomiskt. Men det torde icke heller vara omöjligt, att tänka sig ungefär samma arangement vid användandet av ångmaskinläggningar. Härvid kan man tänka sig att beträffande maskineriet använda sig av två turbiner, vilka kopplas till samma propelleraxel, men att under normala förhållanden endast den ena är tillkopplad. Till turbinerna erforderlig ånga levereras under normala förhållanden av en vanlig större ångpannetyp under det att under krigstid denna kompletteras med en modern högtrycksångpanna, som redan finnes inmonterad på lämpligt ställe å fartyget, men vilken endast kommer till användning under krigstid.

Författaren är icke kompetent att behandla dessa frågor i detalj, men man torde kunna utgå från, att, med den utveckling tekniken för närvarande har, dessa frågor skola kunna lösas på ett godtagbart sätt, vilket också bekräftats av specialister på detta område. Givet är, att en dylik maskininstallation kommer att bliva betydligt dyrare än en normal, man torde kunna räkna med ungefär dubbelt så stora kostnader, vartill kommer, att en del utrymmen, som annars kunnat disponeras såsom lastutrymme, kommer att gå förlorat, men allt detta måste skrivas på handelsfartygens skyddskonto. Det torde nämligen icke vara möjligt att genom ökade fraktsatser, motiverade av den kortare tid transporten kommer att taga, kompensera dessa extrakostnader, ty det torde alltid finnas sådan last som sådant lastutrymme, vilket på ett ur handelsynpunkt fullt tillfredsställande sätt både kan taga och på tillräckligt kort tid kan framföra varan i fråga till bestämmelseorten utan att dessa extrakostnader behöva inräknas. Trots detta måste man dock anse, att risken för ett handelsfartyg i samband med krigiska förvecklingar är så stor, att det torde vara ett livsvillkor, att åtminstone varje större handelsfartyg erhåller en sådan fart, att denna överstiger den, som vanligen innehaves av en undervattensbåt.

De fordringar, som man ur skyddssynpunkt anser sig böra uppställa å handelsfartygen, böra givetvis även anpassa sig efter fartygens storlek. Så synes vid byggandet alla fartyg över 500 tons storlek böra förses med anordningar, så att desamma på kortast möjliga tid och utan särskilda arbeten eller dockningar kunna förses med artilleri och därtill hörande ammunitionsutredningar m. m. Fartyg med ett tonnage upp till 2—3,000 ton kunna alltefter behag förses med motorer eller ångmaskineri för en fart av c:a 10 knop, under det att fartyg mellan 2—3,000 ton och 8—10,000 ton böra hava möjlighet att under krigstid utöka sina farter, eventuellt genom förefintligheten av ovan föreslagna men dock ännu icke utprövade metoder. Alla fartyg över 8—10,000 tons storlek böra redan från början innehava en sådan fart, att de icke kunna upphinnas av en undervattensbåt. Genom att tillämpa här ovan förordad uppdelning beträffande erforderliga skyddsåtgärder å de olika fartygsstorlekarna, torde kostnaderna generellt sett kunna minskas. Alltjämt uppkommer dock vissa extrakostnader och sådana anordningar, vilka kunna förminska fartygens räntabilitet, varför det synes nödvändigt, att dessa kostnader åtminstone till viss del övertagas av staten. Redan nu torde man kunna anse, att praktiskt taget i alla länder samtliga handelsfartyg blivit beslagtagna eller på annat sätt inpassats i landets befordringssystem och man torde kunna utgå därifrån, att vid ett eventuellt nytt krig en av de första åtgärderna, som respektive regeringar kommer att vidtaga, är att på lämpligt sätt centralisera och leda allt tillgängligt tonnage och detta på ett sätt, att man måste säga sig, att det fria dirigerandet därigenom kommer att helt upphöra. I samband därmed komma även fraktsatser och försäkringar att regleras samtidigt som för handelsfartygen planerade skyddsåtgärder komma att vidtagas. Det är därför fråga, om det icke ur denna synpunkt kommer att ställa sig fördelaktigare för staten, att redan under fredstid övertaga en del av kostnaderna för fartygens förseende med skyddsanordningar och därigenom förminska risken för far-

tygens sänkande. Huruvida det även kan tänkas ställa sig mera ekonomiskt för staten att vidtaga dessa skyddsåtgärder i god tid före ett krigsutbrott, d. v. s. i detta fall redan vid fartygens byggande, eller först senare, torde icke kunna bedömas förrän man erhållit exakta uppgifter från nu pågående krig beträffande antalet fartygsförluster och de kostnader, som man behövt vidkännas för att förse handelsfartygen med erforderliga skyddsanordningar.

Frågan angående konvojeringsförfarandet för handelsjöfartens skydd, vilket numera tillmättes sådan stor betydelse, har ännu icke behandlats, dock är frågan om de enskilda fartygens skyddsåtgärder och därmed ökad säkerhet för dessa i mycket hög grad hopkopplad med användandet av konvojerande fartyg och det skydd dessa kunna anses erbjuda. Dess- to större varje enskilt fartygs förmåga är att själv kunna undandra sig fientliga motåtgärder, dessto större måste även möjligheten bliva för ett eskorterande förband att kunna genomföra sitt uppdrag utan förluster. Man måste även framhålla, att en konvojering av ett antal handelsfartyg, vilka gemensamt icke kunna prestera mer än c:a 10 knop, med örlogsfartyg, vilkas fart regelmässigt utgöres av 30 knop och mera, är oekonomiskt och dessutom mången gång rätt så besvärligt att genomföra. På detta sätt bliver också alltför dyrbar och för andra ändamål mera lämpad fartygsmateriel bunden till uppgifter, vars genomförande mycket väl och i lika hög grad kunnat fyllas av andra och billigare fartygstyper. Av denna anledning har man också på senare år låtit bygga särskilda för konvojerings tjänst avsedda fartyg. Dessa äro dock förhållandevis dyrbara att anskaffa, varför man med allt skäl torde kunna fråga sig, om det icke hade varit billigare, att redan från början förse handelsfartygen med sådana anordningar, att dessa kunnat normalt inpassas i konvojer ledda av ordinarie örlogsfartyg under sådana förhållanden, att utnyttjande av dylika fartyg kunnat anses motiverat. Dessa för konvojerings tjänst speciellt byggda fartyg synas dessutom icke vara några typer, vilka rationellt kunna utnyttjas under freds-

tid, varför byggandet av dessa i stort sett måste betraktas såsom en engångsutgift direkt betingad av att under nu pågående krig kunna lämna sammandragna konvojer största möjliga skydd.

Det torde ännu vara för tidigt, att söka analysera konvojsystemets för- och nackdelar, så mycket torde man dock kunna säga, att hitintills synes konvojsystemet icke hava erbjudit den säkerhet, som man nog från början var benägen att tillskriva detsamma. Om trots detta antalet sänkningar av fartyg, då dessa ingått i en konvoj, ännu så länge är relativt litet, så torde detta i mycket stor utsträckning kunna hänföras till, att det som regel rört sig om enstaka undervattensbåtar, vilka utfört sina anfall. Skulle däremot en konvoj om 10—20 fartyg påträffas av icke endast en utan av en hel samling med undervattensbåtar, så torde man nog få anse denna konvojs belägenhet såsom relativt tröstlös, framför allt om antalet undervattensbåtar överstiger antalet konvojerande örlogsfartyg. Den största utsikten för ett handelsfartyg, att trots faran från undervattensbåtar kunna genomföra sina uppdrag synes alltså förefinnas, därest de äro i besittning av en så hög fart, att den överstiger undervattensbåtens. Det är mycket möjligt, att man genom att införa ett system av koncentrerade handelstransporteskadror kan erhålla ett bättre skyddresultat, dock torde det utan vidare vara klart, att ju högre handelsfartygens fart är ock därmed hela konvojens, desto större utsikter förefinnes för konvojen att i sin helhet och utan större förluster kunna uppnå sitt mål. Så snart som den förste fienden kommer i sikte eller på annat sätt har upptäckts, måste man nämligen låta samtliga i konvojen deltagande fartyg företaga vissa självständiga manövrar för att därigenom bringa sig själva i det ur försvarssynpunkt lämpligaste läget. Den ursprungliga marschformeringen kommer härigenom att bliva mer eller mindre upplöst samtidigt som varje fartyg bliver i stor utsträckning hänvisat till sina egna försvarsresurser, varvid givetvis tillgång till hög fart är av mycket stor betydelse.

Därest handelsfartygen avses att tilldelas viss militär utrustning, måste man givetvis även tillse, att bemanningen bliver sådan, att ombord befintliga försvars- och anfallsmedel kunna betjänas på ett rationellt sätt. Denna fråga torde icke vara svår att lösa, då ju detta endast är en organisationssak. Efter varje krig bliver alltid ett flertal specialister inom det militära området arbetslösa, varför det torde vara enkelt att föreskriva, att å varje handelsfartyg skola, alltefter storleken å detsamma, finnas såsom däcksmatrosor ett visst antal i artilleriskjutning o. d. utbildade specialister. Men även ombord kommenderad befälspersonal måste vara i besittning av viss militär skolning, framför allt gäller det att de äro väl insatta i sådana frågor, vilka äro av betydelse, då det gäller att manövrera på ett ur skydds- och anfallssynpunkt lämpligt sätt. Dessa bemanningsfrågor äga emellertid blott en sekundär betydelse, huvudvillkoret är och förbliver, att fartygen först förses med eller förberedas för de åtgärder, som i händelse av ett krig anses erfordras å ett fartyg av dess storleksordning.

Hitintills har det endast varit tal om försvarsmedel mot fiendliga anfall å handelsfartyg, däremot har icke alls framhållits, hurusom i vissa fall ett mera aktivt ingripande mot en undervattensbåt bör äga rum. Det viktigaste motmedlet mot en undervattensbåt måste alltså anses vara sjunkbomben, vilka av mindre fartyg fällas i så omedelbar närhet till undervattensbåten, som använda lokaliseringsmedel tillåta. Vid konvojerering tillkommer detta arbete de konvojerande fartygen, här må endast påpekas, att man för detta ändamål icke erfordrar några större fartygstyper, tvärtom kan man ofta med fördel använda mindre och snabbgående motorbåtar, vilka dessutom många gånger utan svårighet kunna medföras å större fartyg. Så torde det till exempel å fartyg av 15—20,000 tons storlek förefinnas erforderliga utrymmen, så att man utan svårighet kunna taga ombord lämpliga motorbåtstyper å däck och jämväl hava möjlighet att snabbt kunna sätta dem i sjön. Därest ett fartyg utrustas på detta sätt, så kommer detta att

icke blott bliva i besittning av passiva försvarsmöjligheter mot en undervattensbåt utan kan jämväl biträda vid det aktiva bekämpandet. Avsikten är icke, att dessa båtar skola ingå såsom någon som helst standardutrustning å fartygen, hänsyn härtill behöver blott tagas vid fartygens konstruktion. Fartyg av denna storleksordning äro som regel försedda med ett så stort antal räddningsbåtar, att det icke synes föreligga någon som helst svårighet för att under krigstillfälle utbyta dessa mot lämpligt antal för undervattensbåtjakt utrustade motorbåtar. Å fartyg av denna storleksordning kan man dessutom tänka sig att medföra ett eller flera flygplan, vilka kunna starta från fartyget och utnyttjas för bevakningsändamål, nedkämpande av siktade undervattensbåtar m. m. Men det är icke blott mot undervattensbåtar på sådant sätt medförda flygplan kunna göra nytta, deras tjänster kunna användas för ett flertal andra uppgifter, varpå också det föregående kriget giver belägg.

Här behandlat system för omvandling av handelsfartyg för krigsändamål är ingenting nytt, icke heller byggandet av fartyg med större fart, än vad som rätteligen erfordras. För mer än 50 år tillbaka bildades i Ryssland ett speciellt och av staten understött roderi — »den frivilliga flottan» —, som visserligen var organiserat såsom ett privat företag, men som dock stod i nära kontakt med de statliga institutionerna och alltid hade en av regeringen utsedd representant i sin styrelse. Detta rederis fartyg kunde enligt dåvarande förhållanden benämnas oceanfartyg och voro till hälften passagerare- och till hälften lastfartyg om 10—15,000 tons storlek med en fart av c:a 20 knop, vilket på den tiden var mycket högt. Fartygen trafikerade Ostasien och uppehölo regelbunden trafik mellan hamnarna härstädes och hamnarna i Östersjön och Svarta Havet. På den tiden existerade icke järnvägen genom Sibirien, varför fartygen alltid hade full last och företaget såsom sådant var relativt räntabelt. Samtliga fartyg voro så byggda, att de på kortaste tid kunde förses med en betydande artilleriutrustning och därigenom förvandlas till goda hjälpkryssare. Under det rysk-japanska kriget hava dessa fartyg, tillhörande

»den frivilliga flottan», spelat en betydande roll, varför man synes berättigad till det yrkandet, att man aldrig borde bygga större handelsfartyg utan att vid deras konstruerande hela tiden hava deras användbarhet under krig för ögonen.

En sammanfattning av vad som ovan behandlats giver vid handen, att, då det gäller att ordna bästa möjliga skydd för handelssjöfarten, måste man se till, att nedanstående villkor bliva tillgodosedda, nämligen:

1) ett fartygs fart måste anses såsom ett av de viktigaste skyddsmedlen, varför staten bör vara beredd, att vid byggandet av handelsfartyg över viss storlek, ekonomiskt stöda detta, därest farten överstiger den för undervattensbåtar gängse. Vid krigsutbrottet böra dessa fartyg övertagas av staten, som tidsbefraktar dem och som garantera rederiet det fulla värdet. Dessutom torde föreskrift böra utfärdas, att fartyg över viss storleksordning icke få byggas, utan att deras fart överstiger den för undervattensbåtar vanliga,

2) alla fartyg över 500 tons storlek skola så planeras, att desamma hastigt och utan förberedande arbeten vid varv eller dockning kunna förses med artilleribestyckning,

3) fartyg över viss storlek böra förses med sådana anordningar, att de kunna ombordtaga och bekvämt hantera en eller två motorbåtar avsedda för ubåtsjakt,

4) de största fartygen böra dessutom kunna medföra åtminstone ett flygplan ombord, varifrån detta också kan starta,

5) ombord å handelsfartygen böra finnas ett efter fartygets storlek anpassat antal manskap, vilka äro i besittning av erforderliga kunskaper för betjänandet av det för fartyget avsedda artilleriet, samt

6) ombord kommenderat befäl skola utbildas i de frågor, som äro av betydelse att känna beträffande fartygens uppträdande under kristid med hänsyn till ubåtsfaran m. m.

Till sist må endast ännu en gång understrykas, att vad som här föreslagits beträffande handelsfartygens utrustning och vid deras planerande, givetvis måste bliva förbundet med vissa utgifter, men dessa måste betraktas såsom försäkrings-

avgifter samt såsom förhandsbetalningar i avsikt att sedermera kunna nedbringa de dyrbara konvojeringskostnaderna. Kunde man uppnå det stadiet, att samtliga fartyg, vilka äro avsedda att förflytta sig i ubåtsinfekterat vatten, kunde erhålla högre fart än den som undervattensbåtar regelmässigt innehava, då skulle hela principen för konvojeringsförfarandet förändras samtidigt som kostnaderna härför skulle avsevärt minskas. Handelsfartygen kunde härvid tänkas uppträda mera självständigt och det synes icke längre föreligga något skäl för att bereda varje enskilt fartyg något extra skydd och konvojeringsystemet skulle eventuellt kunna utbytas mot ett övervakande av vissa router.

Uppgifter angående främmande mariner (U F M n:r 9—10/42)

hämtade ur fack- och dagspress av Marinens pressdetalj
under tiden 16 augusti—15 oktober 1942.

Innehållet i här återgivna uppgifter står helt för de som källa
angivna pressorganens räkning.

I. Aktuella spörsmål, översikter, jämförelser m. m.

Något om flottbyggnadsverksamheten

Sistlidna juni tillkännagav ordföranden i representanthusets flottkommitté att byggandet av USA:s fem nya slagskepp av Montana-klassen »tillsvidare uppskjutits». Skälet för denna förändrade politik uppgavs vara nödvändigheten att koncentrera produktiv energi och materiella resurser på snabb framställning av nya hangarfartyg. Montana-klassen var avsedd att bli den största, kraftigaste och dyrbaraste slagskeppsserie, som någonsin byggts. Med en längd av 903 fot och en bredd av 123 fot skulle fartygen säkerligen ha fått ett displacement av 60,000 ton. Den avsedda bestyckningen, farten och skyddet har det icke sagts någonting om.

Enligt »tvåocean»-programmet skulle man bygga sju slagskepp, därav fem av Montana-klassen. De två andra voro »Illinois» och »Kentucky», som anses vara de femte och sjätte enheterna av 45,000-tonnarna av Iowa-klassen. »Kentucky» kölsträcktes den 16 februari 1942; något exakt datum för påbörjandet av »Illinois» har icke meddelats. Även om man satt i gång arbetet med det ena eller båda fartygen, kan man ej ha hunnit långt, och det är därför troligt, att dessa två fartyg liksom de fem kolosserna av Montana-klassen komma att tillhöra de fartyg, som planerats men uppskjutits. Två far-

tyg av 45,000-typen (»Iowa» och »New Jersey») påbörjades 1940 och ytterligare två, »Missouri» och »Wisconsin» i mitten av 1941. Arbetet på dessa fyra skall fortsättas, till de äro färdiga att sjösättas. När alla fyra skroven lämnat stapelbäddarna, kommer man att taga en överblick över läget och besluta, om man skall arbeta vidare på fartygen eller ej. Det är möjligt, att de kunna fullbordas som fyra mycket stora hangarfartyg. Den 1 mars 1942 voro fyra slagskepp av 35,000-tonstypen — »South Dakota», »Indiana», »Massachusetts» och »Alabama» — sjösatta och nära fullbordan. De ha prioritet i flottbyggnadsplanen, och arbetet påskyndas med största energi, så att alla kunna vara i tjänst denna höst.

I det sista numret av »Fighting Ships» finnas inga nya konstruktioner eller detaljer av några slagskeppstyper. I denna publikation få vi emellertid veta, att de amerikanska »North Carolina» och »Washington», den tyska »Tirpitz» och den japanska »Nissin» alla fullbordades 1941. De tre första äro av 35,000-ton-klassen, och de andra två anses vara fartyg på över 40,000 ton. Ett japanskt slagskepp med ovisst namn säges också vara klart för leverans under 1942.

Detta krig har givit dyrköpta bevis för att de stora slagskeppen äro alldeles olämpliga för operationer i trånga vatten. Denna läxa kunde verkligen ha lärts långt tidigare av katastrofen med de gamla slagskeppen i Dardanellerna under förra kriget, då flyget ännu inte hade blivit en sådan fruktansvärd motståndare, som det nu är.

Behovet av små, starka, kraftigt bestyckade kustpansarfartyg — efterträdare till de ovärderliga monitorerna under förra kriget — har upprepade gånger med eftertryck framhållits i denna tidskrift. Det är därför intressant att i »Fighting Ships» se ritningarna av ett fartyg av denna typ, avsedd för en neutral inakt, Sverige, vars flottverksamhet och erfarenheter hänföra sig till trånga vatten och operationer invid kusterna. En närmare undersökning av dessa ritningar ger vid handen, att dessa fartyg äro avsedda att få en storlek av 8,000 ton och en bestyckning av fyra 25 cm kanoner, fyra 15 cm och åtta 40 mm automatkanoner. De komma att ha ett 250 mm sidopansar och 23 knops fart.

Det kan vara på sin plats att jämföra denna typ med den gamla monitoren HMS »Terror», vilken gjorde en sådan värdefull tjänst vid den nordafrikanska kusten under detta krig, innan den sänktes. »Terror» hade ett deplacement på 7,200 ton, två 38 cm kanoner, tre luftvärnskanoner och ett dussin mindre kanoner. Den hade 350 mm pansar för huvudbestyckningen, men dess pansar för övrigt var icke tjockare än 102 mm. Då fartyget var nytt, var dess fart endast 12 knop.

Enligt senaste rapporter skola de sex 27,000-ton amerikanska tunga kryssarna av Alaska-klassen fullbordas som hangarfartyg. Endast ett nytt hangarfartyg återfinnes bland illustrationerna i »Fighting Ships». Det är det amerikanska »Long Island». Ursprungligen var det meningen, att det skulle bli ett handelsfartyg på 7,889 brutton med 16 knops fart. Det skulle drivas med dieselmotorer och en enda propeller, men det ändrades till ett eskorthangarfartyg med plats för 30 jaktplan eller 15 till 20 bombplan. Det har ingen skorsten eller brygga på flygdäck. Ytterligare sex eller sju fartyg ha ombyggt på samma sätt. Improviserade hangarfartyg som dessa ha begränsad användbarhet, men de kunna anskaffas snabbt och i stort antal, då behovet av hangarfartyg är överhängande. De kunna ge konvojer jaktplanskydd, och de kunna ge säker landningsplats för flygplan, som avskjutas med katapult från andra fartyg.

Man har förklarar, att vissa ofullbordade amerikanska kryssare skola omändras till hangarfartyg, men vilka fartyg som utvalts för detta ändamål har ännu ej avslöjats. Frånsett slagkryssarna, som redan nämnts, äro tre olika slags kryssare bestämda för den amerikanska flottan. Den första är Baltimore-klassen om åtta fartyg på 13,000 ton. Endast på fyra av dessa arbetade man intensivt under förra hösten. Den andra är Cleveland-klassen på 10,000 ton, som omfattar 32 fartyg, och av dessa har redan över ett halvt dussin sjösatts. Den tredje gruppen är Atlanta-klassen på 7,000 ton, och av dessa äro omkring hälften fullbordade och de andras fullbordan påskyndas. De sjösatta skroven av 10,000-typen — sådan som »Cleveland», »Columbia» och »Monpelier» — bli troligast de första, som komma att omändras till hangarfartyg, därför att de äro närmast fullbordan. Det är ej troligt, att Atlanta-kryssarna kom att byggas om, ty behovet av snabba lätta kryssare som eskort till hangarfartyg är för tillfället mycket stort.

»Fighting Ships» innehåller för i år fotografier och ritningar över den fullbordade »Atlanta», vars huvudbestyckning är sexton 12,7 cm kanoner och ej tolv, som man hittills trott. För första gången avbildade engelska kryssare äro »Nigeria» av Fiji-klassen och »Naiad» och »Hermeine» av Dido-klassen. Det finnes också en stor helsidesbild av den tyska »Prinz Eugen». De enda verkligt nya kryssarna, som visas oss, är emellertid de svenska »Göta Bejon» och »Tre Kronor». Måttfullhet i allt tycks vara grundprincipen för denna typ, ty de äro medelstora — 7,000 ton, ha medelsvårt artilleri — nio 15 cm kanoner och blygsam fart — 30 knop.

Det är kanske ett tidens tecken, att huvudinnehållet i den nya årgången av Jane's rör sig mer om små än stora fartyg. Attiosex nya engelska jagare ha omnämnts i den för första gången; av dessa

tillhöra tjugonio Onslow-, Penn-, Quilliam- och Raider-grupperna, och återstoden äro »Repeat Hunts». Den 1 sept. 1939 hade vi omkring 170 fullbordade jagare. Enligt »Fighting Ships» ha sedan dess ytterligare 210 trätt i tjänst eller påbörjats. Om man räknar med de från U. S. A. och Brasilien förvärvade blir totalantalet 380, men därifrån få vi dra de 70 fartyg, vilka gått förlorade under kriget. Den reservationen måste också göras, att boken ej kan ge uppgifter om alla nya jagare, som ha fullbordats eller påbörjats för imperiets olika flottor. Man får emellertid det allmänna intrycket, att trots förlusterna i kriget vår jagarstyrka ökats avsevärt.

På varven i Amerika ha jagarna prioritetsrätt, och stora framsteg göras genom byggandet av nästan 200 nya enheter, av vilka några redan levererats. Från början var det meningen, att 193 fartyg skulle byggas. Inofficiella rapporter försäkra, att två fartyg av en speciell typ komma att bli de första jagarna i världen med dieselmotorer.

Ej mindre än 189 korvetter nämnas vid namn för första gången. Några uppgifter lämnas om kanadensiska fartyg, och genom dessa kunna vi få en uppfattning om hur korvetttypen ter sig. Deplacementet uppges vara 725 ton och besättning 58 man. Längden är 193 fot och bredden 32. Bestyckningen består av en 10,2 cm kanon och åtskilliga mindre. Farten är 17 knop.

Vi lägga märke till det betydande antal stora minsvepare, som nu byggas på andra sidan Atlanten för amerikanska flottans räkning. Endast en klass — »Conqueror» kommer att räkna mer än 200 enheter. Vi notera med glädje, att en ny serie engelska minsvepare fått namn efter berömda gamla kanonbåtar — »Cadmus», »Rinaldo», »Rosario» o. s. v. — av vilka en del var de sista fartygen i flottan, som voro utrustade med segel och förskönade med galjonsbilder.

Till att börja med brukade man hyra, köpa eller på annat sätt förvärva vanliga ångträlare, sådana som användas av fiskeflottan, och anpassa dem efter flottans behov. För omkring fem år sedan bestämdes emellertid, att en ny fartygstyp skulle ritas, byggas och prövas till sjöss, vilken med bibehållande av de för trälare karakteristiska egenskaperna skulle utföras så, att den bättre tillgodoser flottans krav och mera liknar örlogsfartyg. Resultatet blev »Basset» och »Mastiff». Det nya numret av »Fighting Ships» har en bild av den beväpnade trälaren »Rowan» av den nya Tree-klassen, som i sin tur är en förbättrad upplaga av »Basset». Att kalla dessa fartyg »trälare» är ganska olämpligt nu, ty de förete föga yttre likhet med den typiska trälaren: de likna mycket mer små korvetter eller patrullbåtar. Många flera sådana »super-tractors» synas så

småningom sättas i tjänst. Somliga uppkallas efter danser, andra bära namn efter hjältar och hjältinnor i Shakespeares skådespel.

Om nya ubåtar få vi veta mycket litet, och de få brittiska båtar av detta slag, som nämnas i årsboken, äro antagligen kopior av förkrigstyperna »Triton» och »Ursula». Därefter kommer en stor mängd fartyg av varierande type. Så ha vi t. ex. den ständigt växande »motoriserande» divisionen — motorkanonbåtar, motortorpedbåtar, ubåtsjagare, patrullbåtar och minsvepare. Vidare ha vi den väldiga gruppen, som omfattar depåfartyg för flygplan, jagare, ubåtar etc., tankfartyg, transportfartyg, förråds- och ammunitionsfartyg, reparationsfartyg o. s. v., ända ned till små bogserbåtar och kolbåta. U. S. A. skaffade sig snabbt oerhörda mängder av alla dessa typer genom skaffnader, köp och rekvisitioner.

Av alla neutrala flottor är Sveriges den enda, som aktivt arbetar på att skapa nya örlogsfartyg eller bygga om gamla. Det är intressant att med hjälp av ritningarna studera den fortskridande utvecklingen av den svenska flushdäckade jagartypen.

(R. U. S. I. Journal, augusti 1942.)

U. S. A:s slagskepp.

Vid det första världskrigets utbrott hade Förenta Staterna nått fram till platsen som tredje sjömak. Under världskriget utnyttjades skickligt den dåvarande förbindelsen med England till att ta itu med ett nytt väldigt program för byggandet av slagskepp, som skulle skapa en U. S. A.-flotta, överträffad i hela världen. År 1921 var detta program så långt framfört, att Förenta Staterna kunde tvinga England och Japan till förhandlingsbordet i Washington och föreskriva dessa sjömakter styrkeförhållandet: U. S. A. — England — Japan såsom 5—5—3 i slagskeppsklassen. Teoretiskt uppgav därmed England sina gamla anspråk på obetingad hegemoni till sjöss. I motsats till England gjorde nu Förenta Staterna efter att ha nått detta mål (att inte stå efter någon annan flotta) emellertid föga för att underhålla slagkraften hos sin slagflotta. Visserligen moderniserades de äldre slagskeppen under åren 1927—35. Förbättringen inskränkte sig dock huvudsakligen till avlägsnandet av de föråldrade fackverksmasterna, modernisering av elldledningen, förbättring av undervattensskyddet och ökning av lvbestyckningen. En ökning av farten, vilket skulle ha varit av väsentlig betydelse för användbarheten av slagflottan i de vidsträckta Stilla Havs-områdena, medförde icke dessa ombyggnader.

Vad beträffar de slagkraftiga enheterna i slagflottan, fartygen av California- och West Virginia-klasserna, utblev denna ombyggnad överhuvudtaget. De ombyggnader som naturligtvis också företogs på dessa fartyg inskränkte sig till modernisering av lyartilleriet och elledning för det grova artilleriet. Inte ens de omantedeluvianska tider påminnande fackverksmasterna blevo ombyggda.

Sedan utbyggandet av de lätta sjöstridskrafterna till den enligt fördraget högsta tillåtna kapacitet energiskt påbörjats redan år 1932, kort efter Franklin Delano Roosevelts tillträdande av presidentposten och framför allt på dennes tillskyndan, började U. S. A:s flotta, sedan restriktionerna i Washingtonfördraget upphört att gälla med utgången av 1936, planmässigt ersätta sin föråldrade slagflotta. Två av dessa nybyggen ha sannolikt blivit färdiga i början av 1942. Med fullbordandet av flera nya slagskepp kan man inte räkna före nyåret 1943.

I dag — i början av 1942 — förfogar Förenta Staternas flotta över högst 12—13 slagskepp, av vilka en del dessutom ännu äro svårt skadade och därför satta ur funktion för månader framåt.

»Arkansas», U. S. A.-flotans äldsta slagskepp, sjösattes 1911. 1927 blev fartyget genomgripande moderniserat. Förutom de redan ovan generellt omnämnda förbättringarna, blev en del av det medelsvåra artilleriet flyttat upp ett däck högre för att minska den begränsning i användbarheten, som gjorde sig gällande vid stark sjögång. På »Arkansas» blev blott aktra fackverksmasten ersatt med en tripodmast, medan den främre återstod. Vidare utrustades fartyget med tre flygplan, en katapult och två kranar. 30,5 cm-kanonerna äro fördelade på sex dubbeltorn. Det medelsvåra artilleriets kanoner stå till en del helt utan skydd på däck, till en annan del bakom opansrade skott. Bestyckningens uppställning motsvarar ej moderna krav. Kanonernas skjutvinkel är otillfredsställande, kanonbetjäningarnas skydd obetydligt.

Luftvärnsartilleriets kanoner äro uppställda i oskyddade enkelavettage. Detta placeringssätt är fullkomligt föråldrat. Det erbjuder inte kanonen och dess betjäning det ringaste skydd. Vid luftanfall måste man för den skull räkna med stora förluster i döda bland manskapet. Utrustningen med lvkanonerna måste betecknas som synnerligen torftig och kan inte ens jämföras med de äldsta brittiska slagskeppens. Emot 60 lvkanoner och lvkulsprutor av olika kaliber på »Queen Elisabeth» stå på »Arkansas» endast 16.

Bepansringen är med en maximal tjocklek av 279 mm hos vattenlinjepansaret att anse som otillräcklig för moderna förhållanden, likaså är kanontornens 305 mm pansarskydd för svagt. Om pansar-

däckets tjocklek föreligga inga uppgifter. Det horisontala pansarskyddet har sannolikt förbättrats under ombyggnaden. Systerskeppet »Wyoming» har i överensstämmelse med Londonfördraget av 1930 ombyggt till skolskepp. Sidopansaret och tredje, fjärde och femte tornen avlägsnades. Det är möjligt, att »Wyoming» till följd av de katastrofala slagskeppsförlusterna åter rustats, ty i U. S. A:s nuvarande läge är ett dåligt slagskepp dock bättre än intet alls. Enligt andra förljudanden skall »Wyoming» ha ombyggt till hangarfartyg. Närmast i raden följa syskonfartygen »Texas» och »New York», vilka ävenledes äro att anse såsom fullkomligt föråldrade. De sjösattes 1912. Även de undergingo 1927 genomgripande ombyggnad, som tidigare nämnts. Ombyggnaden av det medelsvåra artilleriet och inmonterande av flygplananläggning hade här samma framgång, som i fråga om »Arkansas». Liksom hos alla äldre USA-slagskepp är fartyget utrustat med tre flygplan. Det tunga artilleriets 35,6 cm-kanoner ha redan de en väsentligt större verkningsgrad än »Arkansas» 30,5 cm-kanoner. Det medelsvåra artilleriet och lvartilleriet äro lika »Arkansas» och ha sålunda även samma brister. Under de sista åren har luftvärnet något förstärkts genom att man ställt upp sannolikt åtta luftvärnskulsprutor av mycket stor kaliber på plattformar, som dels byggts till vid sidan av bryggan, dels byggts in på densamma. Vattenlinje- och tornpansaret är med sina 305 ibland 356 mm väsentligt bättre, liksom överhuvudtaget en förstärkning och förbättring av bepansringen och övriga skyddsmedlen har företagits.

Med slagskeppet »Nevada» och det i Pearl Harbour sjunkna sisterskeppet »Oklohama» övergick USA:s flotta till trippeltorn. De ryska och österrikisk-ungerska flottorna hade visserligen redan tidigare valt detta sätt att ställa upp det tunga artilleriet, men Förenta Staterna var den första stormakt, som beslöt sig för denna till en början mycket omstridda, i våra dagar allmänt tillämpade typ av kanontorn.

»Nevadas» bestyckning är nästan densamma som »Texas-klassens. Den enda skillnaden är, att 35,6 cm kanonerna är uppställda i två trippeltorn och två upphöjda dubbeltorn. Det medelsvåra artilleriet äro svagare och består blot av tolv kanoner. Ombyggnaden 1929 medförde samma förbättringar och kompletterande tillbyggnader som den tidigare moderniseringen av de äldre slagskeppen. För skeppets flygplan, som omfatta tre spaningsmaskiner, finnas två katapulter.

Vid konstruktionen av pansarskyddet vände sig den amerikanska marinen beträffande denna skeppsklass från det inom andra mariner alltför tillämpade bepansringssystemet och försåg skeppen i stället med ett smalt men i gengäld mycket starkt vattenlinjepansar, vilket

sträckte sig längs fartygets alla vitala delar. Det låga, tungt bepansrade skrovet bildade med pansardäcket en praktiskt taget osänkbar flotte, ur vilken blott de fyra kanortornen, den pansrade kommandobryggan med sin pansarskyddade förbindelse med eldledningscentralen samt den likaså pansarskyddade skorstensfoten skjuta upp. Den maximala tjockleken hos vattenlinjepansaret höjdes till 342 mm och hos tornskyddet till 457 mm. Uppgifter angående det genom moderniseringen sannolikt väsentligt förstärkta däckspansaret föreliggande icke. Ursprungligen var pansardäckets styrka 76 mm. Samtliga hittills skildrade slagskepp tillhörde under förra världskriget de USA-stridskrafter, som opererade i europeiska farvatten som förstärkning åt den brittiska slagflottan. Det näst yngsta slagskeppet »Pennsylvania» löpte av stapeln 1915 och ombyggdes 1931 på samma sätt som nyssnämnda slagskepp. Till det yttre liknar det nästan fullständigt »Nevada». Endast bryggorna, den högre av skorstenarna och masttopporna uppvisa små silhuettdifferenser. Trots detta ha »Pennsylvanias» offensiva och defensiva stridsvärde avsevärt stegrats i förhållande till »Nevadas» genom en storleksökning på 3,600 ton under bibehållande av samma konstruktiva grundform. Det tunga artilleriet förstärktes till tolv 35,6 cm-kanoner. Genom utbyggande av samtliga torn till trippeltorn undgick man en ökning av tornantalet. Det långsamma införandet av trippeltornen och omvägen över den blandade uppställningen (dubbel- och trippeltorn) har sin grund i artillerisakkunnigas och teknikers avvisande hållning gentemot denna uppställning av kanonerna. Bepansringen har i jämförelse med föregående klass ytterligare förbättrats. Pansaret har en maximaltjocklek av 356 mm. Tjockleken på kanortornens pansar bibehölls.

Systerfartyget »Arizona» sänktes den 8 dec. 1941 av japanska luft- och sjöstridskrafter i Pearl Harbour på Hawajöarna. Fartyget bröts mitt itu.

De nu följande slagskeppen »Idaho», »Mississippi» och »New Mexico» äro i praktiken systerskepp till »Pennsylvania». Före ombyggnaden skilde de sig endast i fråga om stävkonstruktionen.

En annan i det yttre märkbar men icke oväsentlig skillnad bestod i bestyckningen med en modern kanon. »Idaho» och dess systerskepp ha 50 kaliber långa 35,6 cm kanoner, under det att »Pennsylvanias» är endast 45 kaliber.

Ombyggnaden som genomfördes under åren 1933—1935 gav skeppen ett fullständigt nytt utseende. I stället för den nedre bryggan och den förliga fackverksmasten reser sig nu ett väldigt bryggkomplex, i vilken samtliga utrymmen för navigering och eldledningen sammanförts. Denna mäktiga tornbyggnad krönes av en kort men kraftig mast, som uppbar en plattform med en avståndsmätare.

Skorstenen flyttades för att undvika rökeläggning på bryggan ungefär 10 m. akterut och gjordes mycket hög.

»Idaho» och dess systerskepp äro de enda slagskepp, som vid ombyggnaden erhöilo nyare och starkare maskiner. Vid en maskineffekt av 40,000 hkr. nå de en max-hastighet av 22 knop och äro därmed de snabbaste USA-slagskeppen från tiden före avrustningsperioden.

De yngsta slagskeppen från denna period före »Washington» äro »Tennessee» och »California», som sjösattes 1919, liksom »Maryland», »West Virginia» och »Colorado», som lämnade varvet 1920 och 1921. Systerskeppet »Washington» blev på grund av bestämmelserna i avrustningsfördraget i Washington icke färdigbyggt utan användes till försök rörande motståndskraften hos moderna slagskepp mot bombträffar och artillerield och sänktes därvid. Ett skepp av vardera »California»- och »Maryland»-klassen gingo förlorade vid de japanska aktionerna den 8 december 1942 i Pearl Harbour, ett annat skepp av »California»-klassen i sjöslaget i Korallhavet. En italiensk ubåt sänkte den 22 maj 1942 ett andra slagskepp av »Maryland»-klassen i Sydatlanten på höjden av Fernando Noronha. Om man får tro dessa meddelanden finns alltså idag endast ett slagskepp av »Maryland»-klassen. »California»- och »Maryland»-klassernas skepp äro praktiskt taget systerskepp. Till det yttre d. v. s. sedda från sidan kunna de överhuvud taget inte skiljas från varandra. Skillnaden, som inte är iögonenfallande, ligger i den grova bestyckningen och i bepansringen. Från sina föregångare skilja de sig genom bryggkonstruktionen och de två skorstenarna. Då dessa slagskepp icke ha blivit moderniserade, ha de ännu kvar fackverksmasterna.

Med dessa sista slagskeppskonstruktioner från perioden före »Washington» har USA-marinen på slagskeppsbyggnadsområdet även infört enhetliga typer och standardisering. Motsvarande världskrigets fordringar hade redan tidigare vid byggandet av jagare och smärre stridsfartyg byggts jätteserier på över 250 jagare, 60 större och 441 mindre ubåtsjagare, nästan som på löpande band med stark rationalisering och enhetlighet. I den europeiska skeppsbyggnadens historia var aldrig ett sådant fastläsande av en viss typ för en örlogsfartygsklass möjligt ens under kriget.

Slagskeppen av »California»- och »Maryland»-klassen och av den före Washingtonkonferensen dessutom under byggnad varande »South Dakota»-klassen liksom även slagkryssarna av »Lexington»-klassen gingo eller i vissa fall skulle ha fått exakt lika bryggor (Standard Bridge) och lika master.

Denna strävan till seriebygge t. o. m. av slagskepp blir under krig en nödvändighet. Ty därigenom sparar man arbetskraft, mate-

riel och framför allt tid. Väsentligt kortare byggnadstider torde härigenom kunna ernås även vid slagskeppsbygge.

Nästan 20 år ha nu förflutet, sedan ett slagskepp åter fogats till raden av USA-fartyg. Ty det var år 1923, som flagg och vimpel hissades på »Colorado», och den 15 maj 1941 insattes i Philadelphia »Washington» i tjänst såsom det första nybyggda slagskeppet i USA efter avrustningsfördraget i Washington. Sekreteraren i marinministeriet, Knox, Rocsevelts marinminister, höll i anledning av slagskeppets inträdande i tjänst ett tal vari han betecknade »Washington» som »the finest man of war in the seven seas». Att detta anspråksfulla yttrande inte finner något stöd i de tekniska data, som publicerats om det nybyggda fartyget, skall i det följande i detalj påvisas. Själva ceremonien var ren propaganda. Arbetet på »Washington» och dess systerskepp »North Carolina», som efterhand trätt i tjänst, och »Massachusetts», »South Dakota» och »Alabama», som lämnat stapelbädden tidigare än förutsett, befrämjades med alla medel. Självklart är, att detta forcerade färdigställande av enstaka enheter sker på bekostnad av andra delar i USA-flottans jättestora upprustningsprogram, ty varvsarbetarnas antal är begränsat, så att redan nu en påtaglig brist på fackkunniga arbetare har uppstått inom skeppsbyggnadsindustrien. Det snabba ibrukttagandet av några slagskepp skulle med drastisk tydlighet visa världen och framför allt England den amerikanska rustningsindustriens snabba tempo. Vad vet världspressens lekmannamässiga läsekrets om skillnaden mellan att »taga i bruk» och att »använda i strid». Den läser den stort upplåsta nyheten och ser därtill ett foto, som visar det väldiga nya slagskeppet. Att på detta slagskepp ännu eldledningsinstrumenteringen för det grova artilleriet liksom lvartilleriet, en del av strålkastarna och flygutrustningen saknas, det ser inte lekmannen. Självklart är, att pressen förtiger det faktum att ännu 6 å 8 månader måste gå, innan skeppet verkligen blir stridsdugligt.

»Washington» hör till en grupp på slagskepp, vilka påbörjades under åren 1937—1939. Det och dess systerfartyg, de fem slagskeppen »North Carolina», »Alabama», »Indiana», »North Dakota» och »Massachusetts» äro USA:s första slagskeppsbyggen efter en nära tjugoförårig byggnadspaus. De till tiden yngsta av de USA-slagskepp, som höra till tiden före avrustningsperioden, löpte av stapeln år 1921. Denna nya slagskeppsklass är fördenskull särskilt intressant. Deplacementet anges officiellt till 35,000 ton. Eftersom de kvalitativa inskränkningarna i avrustningsfördraget till en början kvarstodo för sjömakterna även efter bortfallet av de kvantitativa gränserna, kunde dessa nybyggnader inte få större deplacement, även om konstruktörerna gärna låtit deplacementet stiga.

Liksom redan tidigare, i sina slagskepps konstruktioner har USA-flottan i dessa nya slagskepp lagt största vikten vid att uppnå stor motståndskraft. Vattenlinjepansaret har, liksom bruket var redan vid USA:s tidigare slagskepp, utformats såsom ett smalt men mycket starkt »Floss»-pansar (406 man.), som med början strax för om det förliga tornet sträcker sig till strax akter om det aktra tornet. Det horisontala skyddet uppges till sammanlagt 254 mm. Det övre pansardäcket skall vara 152 mm tjockt, det undre 102 mm. Dessutom uppges det övre däcket, såsom brukligt är, var konstruerat på sådant sätt, att det med säkerhet bringar alla »normala» bomber att kverera, i det man nämligen i stället för vanligt skeppsbyggnadsstål använder en mycket segare stålsort. Skulle dessa inofficiella siffror vara riktiga, ha dessa slagskepp det starkaste hittills kända däckspansaret. Den starka ökningen av det horisontala skyddet betingas inte, såsom lekmannen allmänt antar, så mycket av det ökade hotet från luften som fastmer av artilleriets väsentligt ökade skottvidd. Elevationen har till följd av erfarenheterna från världskriget i allmänhet ökat till mer än det dubbla, 30° å 40° för det grova artilleriet och 60° å 85° för det medelsvåra. Den därmed förbundna avsevärda ökningen av skottvidden medförde en väsentligt brantare bana för projektilerna. För att motstå dessa ovanifrån fallande projektiler var det, som det starka pansardäcket kom till. För att skydda skeppets vitala utrymmen mot bombträffar skulle redan ett svagare däckspansar vara nog, ty även de tyngsta bombernas genomslagskraft går ej på långt när upp emot de tyngsta projektilernas.

De nya slagskeppens fart uppges officiellt till 27 knop vid en effekt av 115,000 hkr. Man kan vänta en något högre fart vid de första proven, men under alla förhållanden torde inte den i engelska handböcker nämnda 30-knopsgränsen på långt när kunna uppnås. Därmed följer nu också USA:s marinledning med i utvecklingen mot högre farter för slagskeppen. Trots detta förblir den även i fortsättningen trogen sin princip att obetingat skatta motståndskraften och bestyckningen högre än farten. USA:s nya slagskepp äro cirka 10 % långsammare än andra sjömakters, men de ha vid ungefär lika pansring en något kraftigare bestyckning. Angpanneanläggningen lär vara av en alldeles ny typ.

Hela skepps konstruktionen är lämpad efter marinledningens krav på bestyckning med 40,6 cm kanoner. Det är obestridligt att en projektil av grövre kaliber har större verkan mot målet och större bombrottskraft än en mindre projektil under förutsättning att mynningshastighet är densamma. Emellertil har i detta fall överlägsenheten i fråga om artilleri tvingat till stora offer med avseende på farten. I detta avseende är USA:s slagskepp underlägsna alla andra

sjömakters. Förenta Staternas marinledning hade åtminstone i fråga om sina nybyggda skepp bort försöka uppnå samma fart som andra sjömakter nått.

»Washingtons» grova artilleri består av nio 40,6 cm kanoner, vilka äro uppställda i tre trippeltorn, två förut och ett akterut. I motsats till de äldre slagskeppens och de tunga kryssarnas konstruktioner äro kanonerna i dessa torn fristående och dessutom sannolikt skilda åt genom pansarskott. 40,6 cm projektilerna uppges väga 1,117 kg.

För det medelsvåra och luftvärnsartilleriet har man valt en enhetstyp om 12,7 cm. Tvärtemot tidigare uppgifter har man inte genomfört skillnaden mellan 12,7 cm L/51 kanoner för mål på sjön och 12,7 cm L/25 för luftmål. Man har här i stället använt sig av jagarkanonerna om 12,7 cm L/38. Som lätt luftvärnsartilleri lär sexton 40 mm automatkanoner stå uppställda i kvadruppellavettage. USA-flottan följer här engelskt exempel genom att använda flerpipiga, lätta luftvärnsvapen, 20 st. kulsprutor fullständiga luftvärnsutrustningen.

För spaningsändamål medföres ombord fyra flygplan av typen Curtis SO-C 3 »Seagull». Hangarerna ha inbyggts i akterskeppet. De ligga ungefär ovanför roder och propellar. Lösningen ter sig vid första anblicken bestickande, då ju en stor och skrymmande överbyggnad försvinner från däck, men den har sina svagheter. De båda katapulterna stå bordvaris om hangarluckan, luftkranen längst akter. Det yttre är hos alla USA:s nybyggda örlogsfartyg föga tilltalande, eftersom bryggan och överbyggnader inte stå i något som helst harmoniskt förhållande till varandra. Den forntartade konstruktion, som från bryggan reser sig ungefär på den förliga mastens plats, är en föga tilltalande mellanting mellan stridstorn och stridsmast. De båda skorstenarna äro två tunna rör, som stå tätt intill varandra. Att man valt två skorstenar, förklaras knappas tillfredsställande vid den centrala ångpanneanläggning, som är för handen, med säkerhetsskäl. Den akter överbyggnaden är onödigt hög, då den inte användes som hangar.

Av denna klass äro »Washington» och »North Carolina» stridsfärdiga ungefär sedan början av 1942, under det de andra torde bli det någon gång i början eller mitten av 1943.

Under byggnad äro dessutom sedan 1940 (delvis 1941) de fyra 45,000 tons-slagskeppen av »Iowa»-klassen, »Iowa», »New Jersey», »Missouri» och »Wisconsin». Skeppen skola få samma bestyckning som »Washington»-klassens, farten kommer under alla förhållanden att uppgå till 30 knop. Före 1944 kan man inte räkna med färdigställandet av något av dessa skepp. Ytterligare två skepp av denna klass lära vara planerade.

Enligt obestyrt utländska pressmeddelanden skola dessutom i sept. 1941 kölarna sträckts för fem 60,000 tons-slagskepp, som skola bära namnen »Montana», »Ohio», »Maine», »New Hampshire» och »Louisiana» samt sex slagkryssare på 25,000 ton beställts. Man frägar sig ofrivilligt, på vilka varv USA:s marindepartement tänker låta bygga dessa skepp, då man betänker, hur starkt alla Förenta Staternas både statliga och privata varv tagits i anspråk redan för det nu tillkännagivna upprustningsprogrammet. En normal byggnadstid av 3½ år från kölsträckning till stapelavlöpning torde man väl under inga förhållanden kunna räkna med för dessa slagskepp, utan man måste nog räkna med en väsentligt längre. Men till och med om man kunde förutsätta en så kort byggtid, skulle det väldiga slagskeppsbyggnadsprogrammet kunna fullföljas blott under förutsättning att byggandet av andra örlogsfartyg inskränktes. Den tyska ubåtskrigföringens hotande verkningar på USA:s östkust och USA-flottans svåra förluster av hangarfartyg ha nu tvungit marinledningen att ställa i främsta rummet byggandet av ett antal smärre fartyg för konvojering och av nya hangarfartyg. Därmed faller naturligtvis byggnadsprogrammet för slagskeppen. Genom ett beslut i juni 1942 uppsköts slagskeppsbyggnadet. Det är att anta, att blott de fyra återstående slagskeppen av »Washington»-klassen, som befinna sig under utrustning samt två å tre enheter av »Iowa»-klassen, som redan löpt av stapeln, komma att färdigställas.

Detta beslut fattades under trycket av erfarenheterna från tre naktstaternas överlägsna sjökrigföring.
(Av dipl. ing. Gerhard Häflich, Marine-Rundschau, juli—aug. 1942.)

II. Byggnadsprogram och budgeter, uppgifter angående personal och materiel m. m.

Förenta Staterna.

Roosevelt uppmanade den 29 september kongressen att bevilja tilläggsanslag på 2,862 miljoner dollar för tillverkning av flygplan för flottans räkning. Jätteanslaget har till syfte att förstärka marinflyget ytterligare genom att tillföra det tusentals jaktplan. I förra veckan begärde Roosevelt 2½ miljard dollar, varav 960 miljoner skulle användas för tillverkning av marinflygplan.

(Reuter, 29 september 1942.)

Det största slagskepp, som någonsin sjösatts i Förenta staterna, löpte på torsdagen av stapeln i en hamn på östkusten. Slagskeppet, som mäter 45,000 ton och är 260 meter långt, döptes till »Iowa» av vicepresident Wallaces maka.

»Iowa» är bestyckat med nio 40 cm-kanoner och har färdigställt 7 månader före den beräknade tiden. På amerikanskt sjömilitärt håll framhåller man att detta slagskepp är det kraftigast bestyckade krigsfartyg, som för närvarande äro i bruk. »Iowa» är det första i en serie på sex likadana slagskepp som äro under byggnad, och det har kostat 100 miljoner dollar. Besättningsstyrkan utgör 1,600 man. »Iowas» artilleri är mera snabbskjutande och har större skottvidd än något annat fartygs.

(Dagens Nyheter, 28 augusti 1942.)

Det stora hangarfartyget Lexington har sjösatts ett år före beräknad tidpunkt. Kölen sträcktes för endast femton månader sedan. Namnet på fartyget var från början Cabot, men det ändrades till Lexington efter slaget i Korallhavet. Det är det andra amerikanska hangarfartyg som sjösatts sedan det japanska anfallet mot Pearl Harbor. Det första var Essex, som sattes i sjön den 31 juli. De båda fartygen äro systerartyg och de första i en ny serie.

(Reuter, 26 september 1942.)

Tusentals varvsarbetare från tjugosju stater komma att delta i festligheter på arbetets dag då sjösättning och kölsträckning av över 150 örlogsfartyg komma att äga rum vid Förenta staternas båda kuster samt vid stora sjöar och vattendrag inne i landet.

(Reuter, 31 augusti 1942.)

Två jagare sjösattes av East Coast Shipbuilding Corporation. Detta företag leverar f. n. en jagare var fjortonde dag till den amerikanska flottan. På ostkusten sjösattes vidare en kryssare.

(Reuter, 26 augusti 1942.)

Fem jagare sjösattes den 15 september i en hamn vid amerikanska östkusten.

(Reuter, 15 september 1942.)

Italien.

Italienska ubåtar i västficksformat operera nu i Svarta havet, där de enligt ingångna rapporter sägas ha tillfogat de ryska örlogsfartygen betydande svårigheter. Romtidningarna innehålla långa skildringar om de italienska sjöstridskrafternas insatser i Svarta havet, och särskilt framhållas miniatyr-ubåtarna.

(Dagens Nyheter, 14 oktober 1942.)

Norge.

Norska Londonregeringens informationsbyrå förklarar att den lilla norska flottan, av vilken största delen sänktes under striderna mot tyskarna i Norge, nu återigen omfattar över 60 krigsfartyg och är den fjärde i ordningen av de allierades flottor. En del fartyg som undkommo från Norge efter kampen mot de tyska sjöstridskrafterna bilda stommen i den nya flotta som skapats i Storbritannien. Den nya norska marinen består nu av ett antal ubåtar, 5 jagare, 4 kanonbåtar, 36 minsvepare och små konvojfartyg samt 10 mindre stridsfartyg. 4 av jagarna tillhörde den kontingent som överfördes från Förenta staterna till Storbritannien. Ett antal av de norska alfångstfartygen har överlåtits till Storbritanniens och dominernas mariner för att göra tjänst som patrull- och eskortfartyg samt minsvepare,

(Reuter, 27 september 1942.)

Tyskland.

Tyskarna använde »cirkeltorpeder» i det stora konvojslaget i Norra Ishavet, omtalar konteramiral Boddam Whetham för en engelsk korrespondent i Moskva. De rörde sig i cirklar, som blevo mindre och mindre. Mestadels lyckades dock de brittiska fartygen göra undvikande manövrer av vad slag torpederna än voro, ehuru många av dem gick förbi på endast en meters avstånd.

(Stockholms-Tidningen, 30 september 1942.)

Reuters sjömilitära korrespondent skriver: De »spiraltorpeder» som enligt uppgift från Moskva användes vid det senaste angreppet mot en stor konvoj äro ingen nyhet. År 1932 gjordes försök av den italienska marinen och flyget, varvid man använde en fallskärm som fällde torpeden. Vid kontakten med vattnet började den röra sig i spiral. Den mekaniska anordningen ansågs effektiv men man betraktade försöket som mindre lyckat. Teoretiskt sett är principen god då torpeden genom sina upprepade passager genom konvojlinjen har flera möjligheter att träffa.

(Reuter, 30 september 1942.)

