

Undervattensbåten : några upplysningar

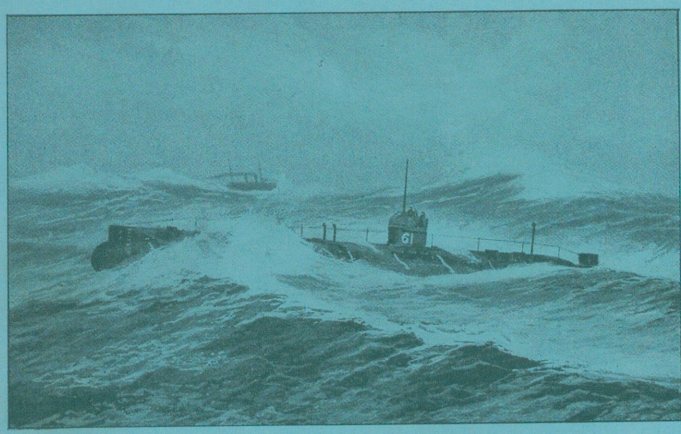
Hägg, Erik,

33 Sa Br.



Reisevar.
Ljoföras.
Men.
Bj
o

ERIK HÄGG



UNDERVATTENS-
BÅTEN

PAE

STOCKHOLM
P. A. NORSTEDT & SÖNERS FÖRLAG

1914

Pris 50 öre.

1875

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY

1875

CHICAGO

ILLINOIS

UNDERVATTENSBÅTEN

NÅGRA UPPLYSNINGAR

AV

ERIK HÄGG
KAPTEN VID FLOTTAN

STOCKHOLM
P. A. NORSTEDT & SÖNERS FÖRLAG



STÅLSTAMPEN

STÅLSTAMPEN

STÅLSTAMPEN

STÅLSTAMPEN

PAPPER FRÅN LESSEBO.

STOCKHOLM

KUNGL. HOFBOKTE. IDUNS TRYCKERI-A.-B.

1914
[14312]

De tyska undervattensbåtarnas glänsande framgångar i Nordsjön hava föranlett en del av vårt lands tidningar att uttala misstroende mot den krigsfartygsbyggnadspolitik, som blivit godkänd och beslutad av den nu sittande riksdagen. Fackmännen anklagas i vissa av dessa tidningar för att hava tillmätt det pansrade artillerifartyget allt för stort värde och för att ej hava givit undervattensbåten den plats i vårt sjöförsvär, som rätteligen tillkommer densamma.

Många skäl tala emellertid för, att varken de, som framkastat dessa anklagelser, eller den tidningsläsande allmänheten för sig fullt klargjort alla de faktorer, vilka tillsammans utgöra ett mått på undervattensbåtens krigsvärde. Det är sålunda icke otänkbart, att en felaktig opinion rörande de olika fartygsslagens betydelse och uppgifter under ett sjökrig kan komma att göra sig gällande.

Med hänsyn härtill har undertecknad mitt under krigshändelsernas ständiga växlingar och vår egen

flottas övningar vågat sig på att sammanfoga några uppgifter och betraktelser, vilka möjligen kunna vara vägledande för dem, som önska bilda sig ett å sakliga grunder byggt omdöme rörande undervattensbåtens värde i sjökriget.

Stockholms skärgård i oktober 1914.

Erik Hägg.

Undervattensbåtens vapen — torpeden.

För att kunna rätt bedöma undervattensbåtens krigsvärde måste man bland annat hava kännedom om det vapen — torpeden, å vars användande undervattensbåtens uppträdande beror.

Torpeden är en undervattensprojektil, som efter avskjutningen framgår i rak kurs och på ett visst djup under vattenytan. Då den träffar målet — ett fientligt fartyg, bringas den till detonation (explosion), varvid dess sprängverkan beräknas vara så stor, att det torpederade fartyget antingen sjunker eller svårt skadas och därigenom försättes ur stridbart skick.

Den moderna torpeden har i allmänhet en längd av 5—6 m., en vikt av 650—1,200 kg. samt en diameter av minst 45 cm. Dess största skottvidd är i praktiken 6,000 m.; på längre avstånd fungera nämligen icke de organ, som styra torpeden i horisontalplanet. Nämnda maximiavstånd genomlöpes av torpeden med 25—30 knops fart. Inställd för att endast genomlöpa en kortare distans, t. ex. 2,000 m., kan torpeden givas en hastighet av omkring 35 knop.

Torpedens utseende framgår av fig. 1. Dess främsta parti utgöres av »stridskonen» med spränganordning och sprängladdning. Denna senare utgöres av 100—130 kg. bomullskrut eller annat sprängämne. Bakom stridskonen vidtager det starkt konstruerade »luftrummet», vari torpedens drivmedel, den komprimerade luften, sammanpressas — van-

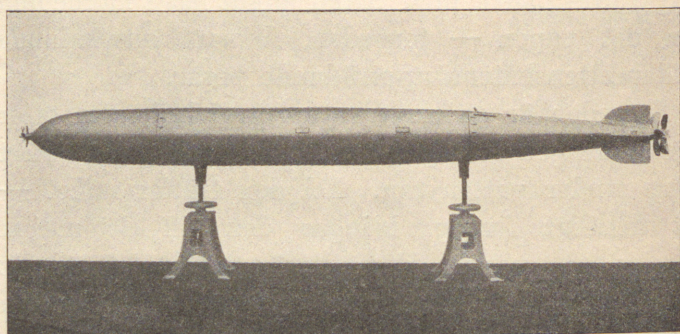


Fig. 1. Modern torped.

(Torpeden vilar i stöd; fotografien tagen vid Whiteheads torpedverkstad i Weymouth, England.)

ligen till omkring 150 atmosfärers tryck. Därefter komma: det »hemliga rummet» — numera en oegentlig benämning — med organ för torpedens styrning i vertikalplanet, »maskinrummet», vars maskineri drives av den komprimerade luften, påsläppt med reducerat tryck, vidare »barlastrummet» med organ för torpedens styrning i horisontalplanet och slutligen »stjärtstycket» med roder och propellrar.

Rodren äro av två slag, nämligen dels horisontala, dels vertikala roder.

De nyaste torpederna äro försedda med anordningar för den komprimerade luftens uppvärmning, innan den inkommer och arbetar i maskineriet. Härigenom har man lyckats åstadkomma ovan angivna stora skjutdistanser och höga fart.

Därjämte kunna torpederna numera förses med s. k. nätsaxar, avsedda att sönderklippa de torpednät, som de stora fartygen utsätta till sitt skydd, då de äro stillaliggande.

Torpeden utskjutes från torpedtuber, vilka kunna vara fast inbyggda i fartyget, då vanligen undervattentuber, eller rörliga, varvid de alltid äro uppställda över vattenytan — överbattentuber. Utskjutningen åstadkommes genom alstrande av lufttryck vid torpedens bakre del. Då torpeden avskjutes, igångsättes dess maskineri och de organ, vilka reglera styrningen såväl i vertikal- som horisontalplanet.

Torpeden är såsom vapen fruktansvärd därför, att den är försedd med en stor sprängladdning, avsedd att framföras till den del av ett fartyg, nämligen undervattenskroppen, vilken är svårast att skydda mot explosioner och vars genombrytande innebär en ögonskenlig risk för fartygets flytbarhet.

Torpeden är å andra sidan behäftad med vissa egenskaper, vilka i ganska hög grad begränsa dess användbarhet. Här nedan angivas dessa.

Torpeden är en långsamt gående projektil. Dess genomsnittliga hastighet kan icke sättas till mera än omkring 15 m. i sekunden. Den moderna artilleriprojektilens genomsnittliga hastighet är omkring 50 gånger större. Med dessa mycket ungefärliga men rättvisande jämförelsetal såsom utgångspunkt finna vi, att därest från ett fartyg samtidigt avlossas en kanon och skjutes en torped mot samma mål på t. ex. 4,000 m. avstånd, artilleriprojektilen tillryggalägger nämnda distans på omkring 6 sekunder, under det att torpeden behöver nära 4 minuter för att uppnå målet. Rör sig detta senare framåt med t. ex. 15 knops fart, tillryggalägger det under artilleriprojektilens skjuttid omkring 45 meter och under torpedens skjuttid omkring 2,000 meter. Av dessa siffror torde tydligen framgå dels svårigheten att bestämma de faktorer, som måste iakttagas för att torpedskjutningen skall giva gott resultat, dels möjligheten för det fientliga fartyget att genom manöver, d. v. s. gir åt endera sidan, fartförändring eller bådadera undvika torpeden.

Nu skall troligen den tekniskt upplyste invända, att torpedens bana i motsats till artilleriprojektilens är »bestrykande» i hela sin längd. Denna fördel hos torpeden uppväges emellertid mer än väl av artilleriets långt större eldhastighet och ammunitionstillgång. Under en strid kunna tusentals svåra och medelsvåra artilleriprojektiler skjutas från

samma fartyg; antalet torpeder, som kan skjutas per fartyg, uppgår i bästa fall ej till tio och är vanligen långt mindre.

För att torpeden skall kunna skjutas kräves, att fritt vatten — tillräckligt djupt och utan konst-

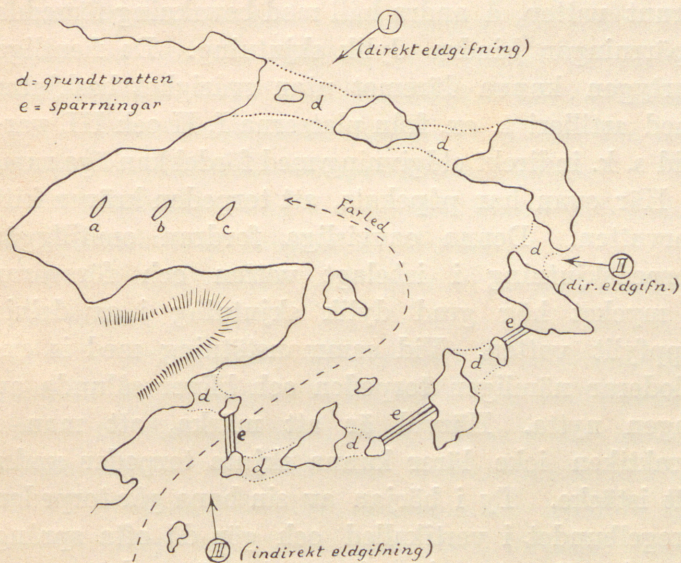


Fig. 2.

gjorda hinder — finnes mellan det skjutande fartyget och målet. Torpeden måste nämligen för åstadkommande av god träffverkan framgå på ett vattendjup av omkring 4 m.; träffar torpeden ett väl pansrat fartyg i vattenlinjen, blir effekten knappast någon. Ty det är vattenfördämningen ovan-

för explosionsplatsen, som verkar därhän, att trycket vid explosionen sönderkrossar fartygsbotten.

Uti fig. 2 belyses, hurusom de i en vik ankrade fientliga pansarfartygen a, b och c ej kunna åtkommas med torpeder, enär å vissa håll land eller grunt vatten, å andra håll med bevakning försedda spärrningar hindra dylik skjutning. De fientliga fartygen kunna däremot utan svårighet beskjas med artilleri t. ex. från platserna I, II och III, varvid s. k. indirekt eldgivning med fördel kan äga rum.

Här ovan har påpekats, att torpeden kräver fritt farvatten. Denna oavvisliga fordran omöjliggör torpedskjutning i isbelagt vatten och försvårar i mycket hög grad dylik skjutning i av drivis uppfyllt vatten. Vid sammanstötning med is exploderar nämligen torpeden och bliver sålunda av ingen nytta. Härvid är att märka, att man i praktiken icke lär kunna skjuta torpeder *under* ett istäcke. Ty i början av sin bana går torpeden oregelbundet i vertikalled och gör då ofta språng upp i vattenytan, ja, någon gång över denna.

Torpeden är vidare ett ganska nyckfullt vapen. Dess komplicerade konstruktion samt känslighet för påfrestningar och temperaturväxlingar m. m. förorsaka ofta betydande oregelbundenheter i torpedbanan, vilka naturligtvis nedsätta utsikterna att vinna goda träffresultat.

Man kan visserligen säga, att torpedens ökade

porté medgiver s. k. skjutning i fält, d. v. s. avskjutning från ett stort antal torpedfartyg av ungefärligen parallellt med varandra gående torpeder, vilkas mål icke är ett enkelt fartyg utan ett större antal dylika. Sådan skjutning kan dock icke med fördel utföras av undervattensbåtar och kräver för övrigt en ofantlig tillgång av torpeder för att en någorlunda avsevärd träffprocent skall kunna vinnas.

Av ovanstående kortfattade redogörelse för torpedens allmänna egenskaper torde framgå:

att torpedskjutning i allmänhet måste verkställas så obemärkt som möjligt av fienden;

att dylik skjutning bör äga rum på kort avstånd från målet;

att torpedskjutning kräver fritt farvatten och att sålunda ett fartyg eller en sjöstyrka, som inkommit i en hamn eller i skärgård och där genom försänkningar, artilleri- och strålkastarebevakning m. m. tillstängt de till ankarplatsen ledande inloppen, icke kan åtkommas med torpeder utan måste anfallas med artilleri; samt

att torpedskjutning ej kan äga rum i isbelagda farvatten och att dylik skjutning i av dravis uppfyllda farvatten är förenad med stora vanskligheter.

Ehuru torpedens användning sålunda är mycket begränsad, kan det icke sägas annat än att torpeden är ett fruktansvärt vapen. När den träffar fienden, sårar den honom hårt, mången gång till döds.

Undervattensbåten.

Önskemålet att kunna verkställa torpedanfall och avskjuta torpeder, utan att motståndaren i tid erhåller kännedom om angreppet, har småningom givit upphov till tvenne slag av torpedfartyg, nämligen jagare (och torpedbåtar), avsedda att uppträda under mörker eller dålig sikt, samt undervattensbåtar, avsedda att uppträda under dager. De förra göra sig mer eller mindre osynliga i mörker, tjocka eller disa, de senare använda vattnet såsom skärm för sina hemlighetsfulla rörelser.

Undervattensbåten kan vila i vattnet eller framgå i detta på trenne väsentligen olika sätt. Antingen vilar båten på eller framgår den i vattnet på samma sätt som ett vanligt fartyg; detta läge kallas *överbattensläge* (marschläge) och sättet att framgå *överbattensgång* (marschgång). Genom insläppning av vatten i för ändamålet avsedda cisterner kan undervattensbåten sänkas så mycket, att endast dess styrtorn och periskop (se nedan) synas över vattenytan och däckets ligger i jämnhöjd med eller omedelbart under denna. Detta läge kallas

ytläge; framgår båten i detsamma, benämnes detta *ytgång*. Slutligen kan båten genom ytterligare vatteninsläppning nedsänkas med skrovet helt och hållet under vattenytan och genom omväxlande utpumpning eller insläppning av mycket små kvantiteter vatten hållas någorlunda stilla på visst vattendjup. Båten har då intagit *undervattensläge*. Dyligt läge kan även intagas under framfart och på så sätt, att undervattensbåten med bibehållande av någon flytkraft nedpressas under vattenytan

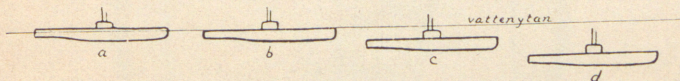


Fig. 3.

med tillhjälp av horisontala roder. Rör sig undervattensbåten framåt i undervattensläge kallas detta *undervattensgång*.

Nu är att märka, att sistnämnda framfart kan ske på tvenne olika sätt, nämligen antingen så att båten med skrov och styrtorn dolda under vattenytan bibehåller periskopets (kikarerörets) övre del över nämnda yta, varigenom undervattensbåten så att säga är seende, eller så att båten helt och hållet befinner sig under vattenytan, då den är blind och endast tidvis uppgår för att orientera sig med tillhjälp av periskopet.

Man kan sålunda strängt taget tala om fyra

olika lägen hos undervattensbåten, nämligen övervattensläge, ytläge och två grader av undervattensläge samt motsvarande fyra sätt för undervattensbåten att röra sig framåt. Dessa lägen och sätt

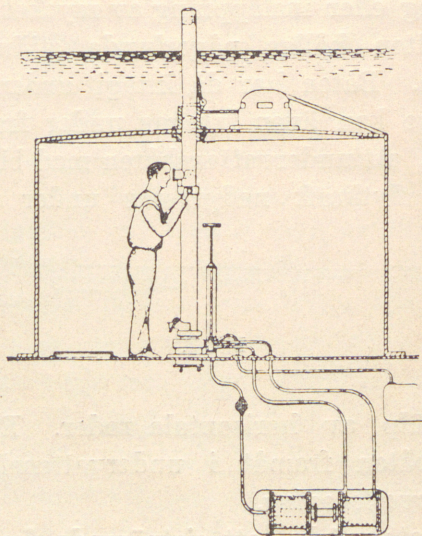


Fig. 4. Styrortorn och periskop i en amerikansk undervattensbåt.

att framgå äro schematiskt åskådliggjorda i fig. 3 a, b, c och d.

Periskopet är vid undervattensgång undervattensbåtens öga. De första undervattensbåtarna voro enögda liksom cykloperna; nutida båtar av dylikt slag hava två, ej sällan flera periskop. Periskopet kan närmast förliknas vid en prismakikare, i vil-

ken bilden reflekteras genom ett långt vertikalt rör. Detta rör är dels vridbart, varigenom det blir möjligt för observatören att så att säga kasta sina ögon i önskad riktning, dels ej sällan därjämte höj- eller sänkbart. Fig. 4 visar ett peri-

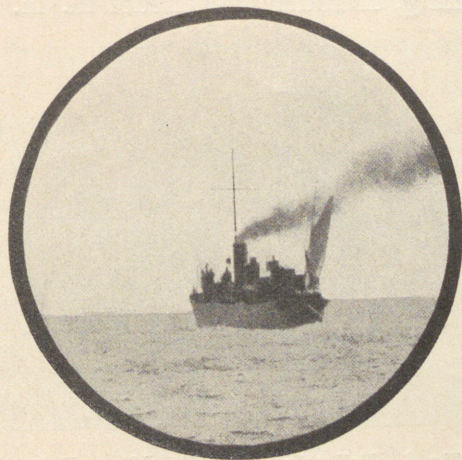


Fig. 5. Fotografi av den genom ett periskop reflekterade bilden av en engelsk torpedbåt.

skop av Lakes konstruktion. Det uppskjuter genom styrornet, kan vridas och genom användande av pneumatisk kraft höjas (förlängas) eller sänkas (förkortas). I bilden är periskopet visat i neddraget (förkortat) läge.

Fig 5 är en fotografi av den genom ett periskop *reflekterade* bilden av en engelsk torpedbåt. Bilden konstaterar att undervattensbåtens ögon

hava klara och skarpa linser. Dessa ögons synvinkel är i allmänhet omkring 50 grader d. v. s. omkring en åttandedel av horisonten.

Låtom oss nu taga någon kännedom om den nutida undervattensbåtens dimensioner, fart, torpedutrustning, framdrivningsmedel m. m.

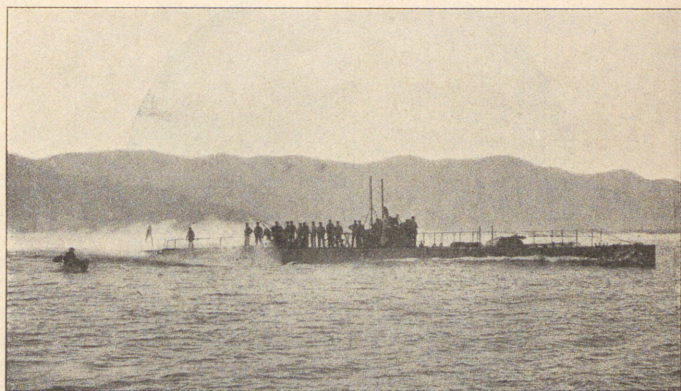


Fig. 6. Italienska undervattensbåten »Foca».

De största i tjänst varande undervattensbåtarna hava ett displacement av omkring 800 ton i övervattensläge och omkring 1,000 ton i undervattensläge; den högsta farten är omkring 18 knop vid övervattens- och 11 knop vid undervattensgång. Medelstorleken å allmänt i tjänst varande nyare båtar ligger omkring 400 à 500 ton; och är farten vanligen avsevärt lägre än den ovan angivna. Vissa mariner nybygga för närvarande större

undervattensbåtar än de största nu i tjänst varande.

Bestyckningen utgöres av minst två, oftast tre eller ännu flera torpedtuber, och torde torpedförrådet i regel uppgå till två torpeder per tub. Å en del undervattensbåtar, t. ex. franska dylika, förekomma s. k. korgtuber eller utombordstuber;

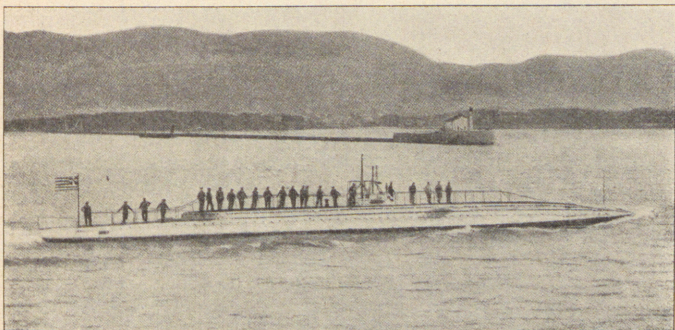


Fig. 7. Grekiska undervattensbåten »Delphin».

dessas värde är mycket tvivelaktigt. Den vanliga formen för torpedtubernas anbringande är, att de fast inbyggas i undervattensbåtens skrov.

En del nyare undervattensbåtar hava försetts med lätta kanoner till självförsvar i övervattensläge. Dessa kanoner äro så anordnade, att de vid förberedelse till dykning kunna nedfällas i för dem avsedda recesser eller förvaringsrum.

De flesta nya undervattensbåtar av stort de-

placement hava radiotelegraf- eller gniststationer, vilkas gnistmast och nät nedtagas, då undervattensgång skall äga rum.

Undervattensbåtens framdrivningsmedel är i allmänhet vid övervattens- och ytgång oljemotorer,

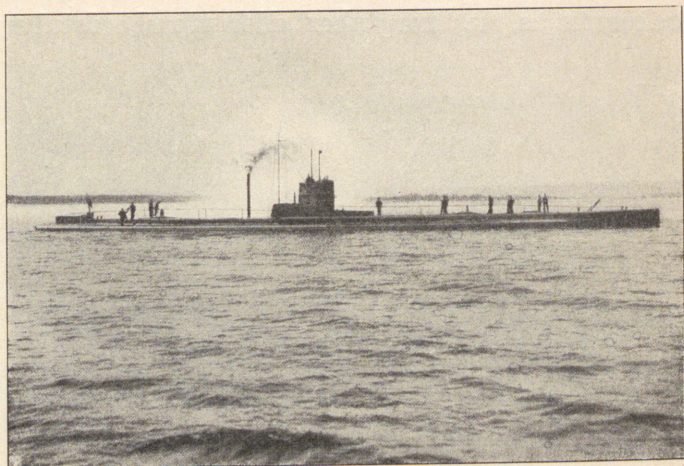


Fig. 8. Tyska undervattensbåten »U 15».

vanligen av Dieseltyp — se fig. 10 —, vid undervattensgång elektrisk motor, driven av accumulatorbatteri.

Den tid, undervattensbåten kan vistas under vattnet utan lufttillförsel utifrån, har alltjämt stigit. Å de tyska 400-tons båtarna är densamma omkring 48 timmar; de nyaste tyska båtarna skola

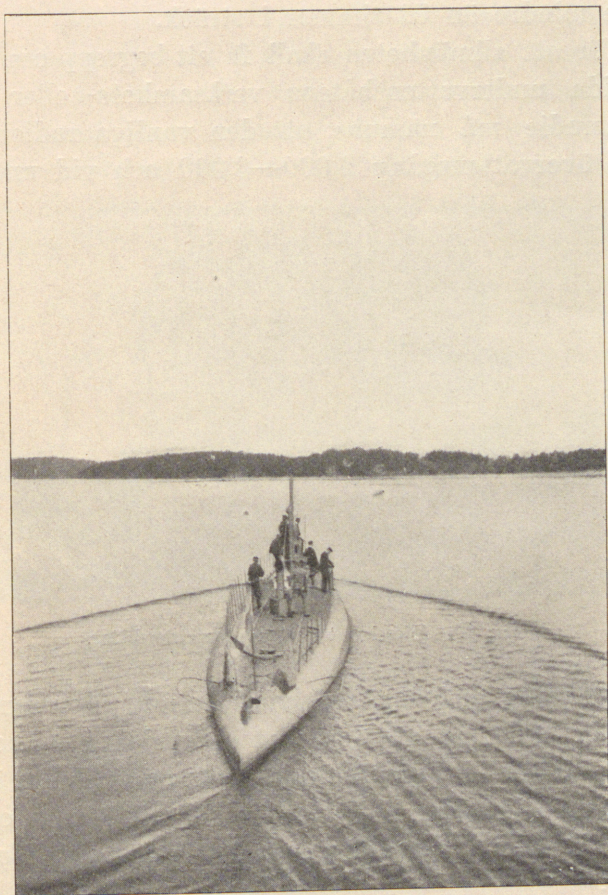


Fig. 9. Svenska undervattensbåten »Hvalen» (sedd akterifrån).

enligt uppgift kunna stanna under vatten under icke mindre än 72 timmar i sträck.

För att allmänheten skall få ett begrepp om den nutida undervattensbåtens verksamhets- eller aktionsradie må nämnas, att den vanliga radien är vid övervattensgång 2,000—3,000 och vid under-

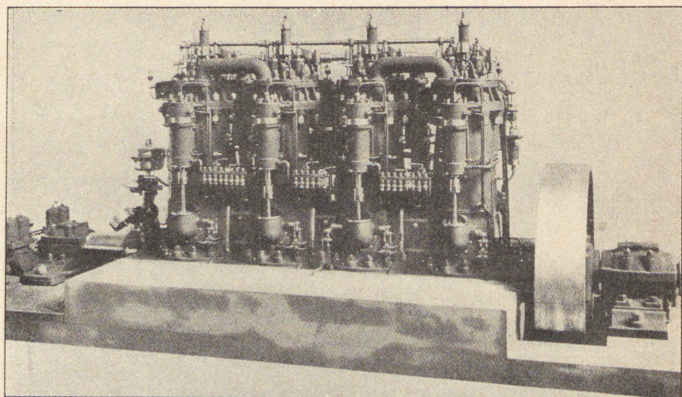


Fig. 10. Diesel-motor för undervattensbåtar.

vattensgång omkring 150 nautiska mil¹ (den senare siffran beräknad med en fart av omkring 4 knop). Ändamålsenligt konstruerade undervattensbåtar äga sålunda tillräcklig aktionsradie för att kunna operera i sådana farvatten som Östersjön och Nordsjön.

De nyaste undervattensbåtarnas beboelighet är i det närmaste jämförlig med de smärre torped-

¹ 1 nautisk mil = 1,852 meter.

båtarnas; deras sjövärdighet är ungefär densamma som övriga torpedfartygs av motsvarande storlek.

Slutligen må beträffande undervattensbåtens kostnad nämnas, att redan medelstora moderna undervattensbåtar betinga ett pris av omkring 2 miljoner kronor stycket och att de största under byggnad varande undervattensbåtarna lära kosta omkring 5 miljoner kronor per båt.

Undervattensbåtens sätt att uppträda.

Undervattensbåten måste omärkligt närma sig sina offer eller ligga stilla under vattenytan i tålig bidan på att fientliga fartyg komma inom räckhåll för dess torpeder. Giver båten genom den allra minsta oförsiktighet sig tillkänna, har den genast över sig sina värsta fiender — motståndarens lätta kryssare och jagare — samtidigt med att de åtrådade målen för torpedskott, d. v. s. de stora slagfartygen, försvinna i fjärran.

Undervattensbåtens egentliga verksamhetsområde är öppna sjön, varest, såsom ovan antytts, båten antingen kan uppträda under försiktig framryckning eller ligga å plats, där fiendens fartyg förmodas komma att passera. I båda fallen måste båten då och då låta sina spejande ögon — periskopen — spana horisonten runt dels efter fientliga dels även efter egna fartyg.

I skärgård kan undervattensbåten i regel endast uppträda stillaliggande, d. v. s. tjänstgöra såsom ett till olika positioner flyttbart torpedbatteri. Stora och djupa fjärdar medgiva dock en viss rörelse-

frihet under vattnet; skärgårdens natur, allmänt tagen, är sådan, att undervattensbåtens förflyttning bland skären måste ske i övervattensläge. Eller med andra ord: skärgården lämpar sig endast undantagsvis för *operationer* av undervattensbåtar.

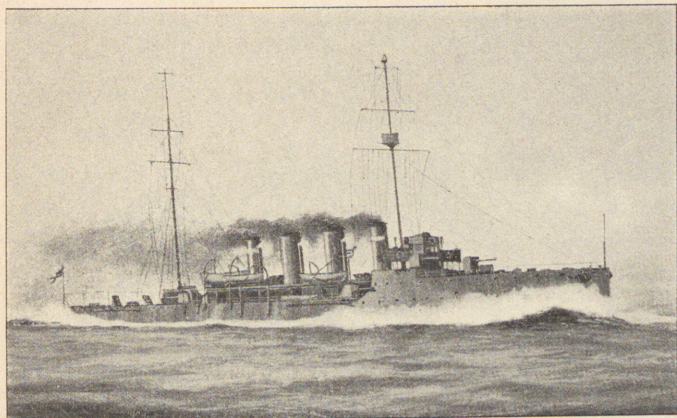


Fig. 11. Pansardäckskryssaren (spanaren) — undervattensbåtens fiende.

När undervattensbåten befinner sig i övervattens- eller ytläge, är den praktiskt taget värnlös. De lätta kanoner, varmed de nyaste båtarna försetts, äro endast att betrakta såsom värn mot smärre torpedfartyg, andra undervattensbåtar och bevakningsbåtar. I undervattensläge är undervattensbåten däremot i de flesta fall skyddad. Av upprepade krigsövningar har emellertid framgått,

att undervattensbåtar, som visat sina periskop på ett oförsiktigt sätt, ofta »inringats» av motståndarens lätta fartyg, urståndsatts att fullfölja angreppet samt slutligen bragts till underkastelse. Därjämte har det framgått, att i skärgård uppträdande undervattensbåtar, som genom oförsiktigt

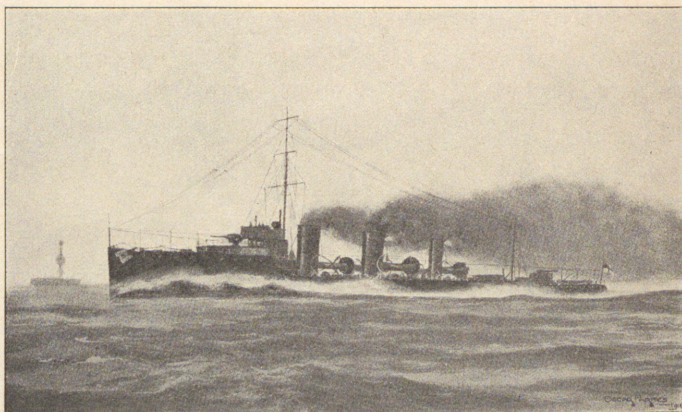


Fig. 12. Jagaren — undervattensbåtens fiende. .

visande av periskopen i otid förråda sin närvaro, så gott som undantagslöst bliva oskadliggjorda.

Dessa omständigheter tvinga undervattensbåten att vid vila, lufttillförsel, uppladdning av accumulatorerna eller navigering inom sådana områden, där undervattensgång ej kan äga rum, söka skydd under de egna kryssarnas eller slagfartygens kanoner. I annat fall är undervattensbåten dömd

till undergång, allt under förutsättning, att fiendens krigföring är kännetecknad av vaksamhet och påpasslighet.

Är det fullkomlig stiltje, har undervattensbåten svårt att operera utan att bli upptäckt. När den sticker upp sina spanande ögon över vatten-

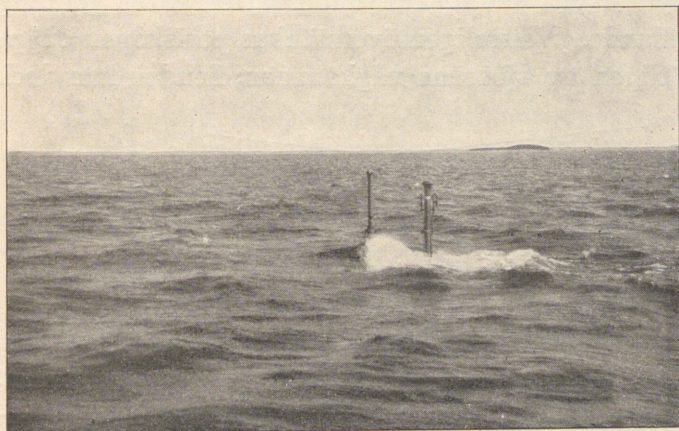


Fig. 13. Periskopen å en undervattensbåt framgående i undervattensläge.

ytan, brytes dennas lugna spegel, och går undervattensbåten därvid framåt, bildas omkring periskopen ett kölvatten, som kan iakttagas på mycket stort avstånd. Fiendens spejare — de snabba jagarna — störta då genast fram till den misstänkta platsen, följa undervattensbåten i spåren och beskjuta honom på nära håll, så snart han visar periskopen över vattenytan.

Helt annorlunda ställer det sig för undervattensbåten, när havet krusas av en lätt vind. Då är faran att visa periskopen långt mindre och även möjligheten för spårhundarna att leta upp den osynliga fienden i hög grad förminskad. Ännu då det blåser en frisk vind på havet och vågorna bryta i vitt skum, kan undervattensbåten göra sig gällande. Visserligen överstänkas periskopen oupphörligen av sjöarnas vågkammar; fienden kan dock

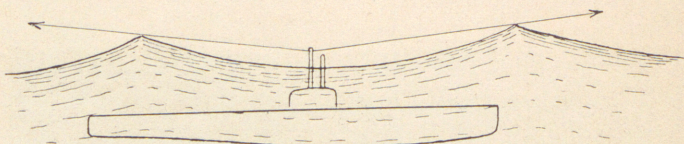


Fig. 14.

iakttagas, och periskopen äro så gott som osynliga i de skuggor och dagar, som leka på havsytan.

Men ökar vinden och bliva vågorna högre, förlorar undervattensbåten all utsikt att tillräckligt noga iakttaga fienden och mot honom sända de dödsbringande torpederna. Vi behöva endast betrakta fig. 14 för att genast inse, att så skall vara fallet. Därjämte inträda vid sjögång vissa av undervattensbåtbesättningarna alltför väl kända svårigheter att reglera båtarnas läge i närheten av vattenytan.

Undervattensbåten har i våra trakter sin bästa verksamhetstid under sommaren, då labra vindar blåsa

och nattens mörker är kortvarigt eller nästan intet. Under vår- och höststormarna har undervattensbåten föga eller ingen utsikt att göra sig gällande, och då vintermånadernas korta dagar komma, är dess verksamhet högeligen inskränkt. När, under midvintern, isen börjar täcka vikar och sund och sambinda skärgårdarnas ögrupper med varandra, har undervattensbåten ringa eller ingen utsikt att kunna utföra framgångsrika operationer. Vi veta nämligen av det föregående, att torpedskjutning i isuppfyllda farvatten är ett mycket vanskligt och ofta ogörligt företag. Det må här tilläggas, att en undervattensbåt, som i dylikt farvatten framgår i undervattensläge, har stora utsikter att knäcka sönder sina periskop mot drivisflaken, varigenom den blir blind och urståndsatt att göra tjänst såsom undervattensbåt.

Undervattensbåten och kriget.

Vända vi oss nu till den krigshändelse, som varit anledningen till dessa rader, nämligen sänkandet i mitten av september detta år av de engelska pansarkryssarna *Aboukir*, *Hogue* och *Cressy*, skola vi finna, att omständigheter här tillstött, vilka troligen i oväntad grad krönt chefens å tyska undervattensbåten U 9, kaptenlöjtnant von Weddingen, djärva och skickliga anfall med framgång.

Vid tiden för U 9:s operationer i Nordsjön rådde, såsom bekant, gott väder, en av betingelserna för undervattensbåtars uppträdande. Någon dyning rådde, men var den ej högre än att U 9 kunde såväl manövrera i undervattensläge som iakttaga de fientliga fartygen genom periskopen.

Då pansarkryssaren *Aboukir* torpederades, erhöll man såväl där ombord som å övriga närliggande engelska fartyg den uppfattningen, att kryssaren stött på en av de många minor, som utlagts i Nordsjön. Till följd härav kvarlägo *Hogue* och *Cressy*, utsatte sina båtar och beredde sig att bärga det sjunkande fartygets besättning. Härigenom

blev situationen i hög grad farlig för de ännu oskadade engelska fartygen och synnerligen gynnsam för den tyska undervattensbåten, vilken i god ro kunde fullfölja sitt så framgångsrikt inledda angrepp under vattnet.

Hade fartygscheferna å *Hogue* och *Cressy* hyst den svagaste misstanke om, att det väldiga vattenuppkastet vid *Aboukirs* styrbordssida förorsakats av en torped från en tysk undervattensbåt, så hade de ögonblickligen satt högsta fart framåt, girat undan och avlägsnat sig, samtidigt med att ett antal jagare hastigast möjligt koncentrerats till platsen, där *Aboukir* försvunnit. Hade så skett, skulle möjligen både *Hogue* och *Cressy* och under alla förhållanden den senare kunnat undandra sig de dödsbringande torpeder, som avfyrades från U 9 av dennas skicklige chef.

Det öde, som övergick de tre engelska kryssarna, kan icke utan vidare förutspås även för moderna slag skepp och slagkryssare. Ty dessa senare hava en långt fastare skrovkonstruktion, ett mera utvecklat system av vattentäta skott och celler samt långt kraftigare läsningsanordningar än de fartyg, som byggdes under de första åren av detta århundrade.

Det är sålunda troligt, att de mycket stora förhoppningar, som just nu sättas till undervattensbåten, framdeles skola visa sig vara överdrivna.

Ty dels skola så gynnsamma tillfällen som det senaste å Doggersbank mycket sällan erbjuda sig, dels skola de framtida resultaten av undervattensbåtsanfall nog utvisa, att de moderna pansrade artillerifartygen av stort displacement hava

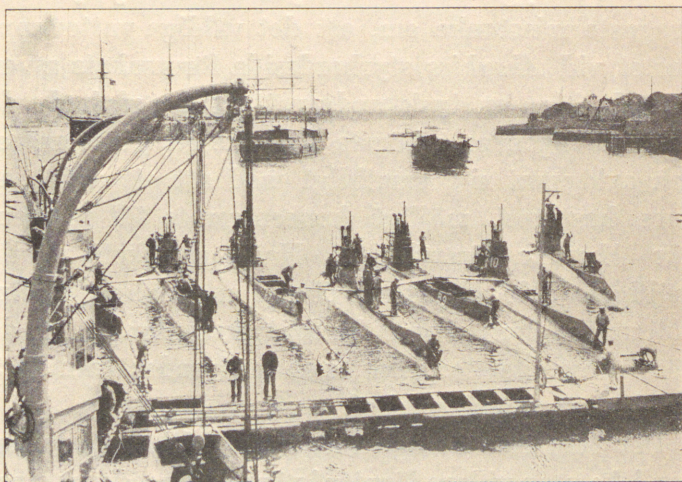


Fig. 15. Engelska undervattensbåtar förtöjda i Portsmouths örlogshamn.

långt större motståndskraft mot torpedskott än sådana fartyg som de av *Aboukir*-typen.

Undervattensbåten har emellertid genom kaptenlöjtnant von Weddingens bragd infriat de förhoppningar, som fackmännen gärna velat ställa på detta slag av fartyg. Ej minst därför kommer namnet von Weddingen att intaga en bemärkt plats i sjö-

krigshistorien. För småstaterna, vilka icke kunna skapa Dreadnought-flottor, måste det vara en stor tillfredsställelse att veta, att de i undervattensbåten äga ett vapen, som kan hota dylika flottor om ej med förstörelse så dock med allvarsamma och på sjökrigets förlopp inverkan skador. Men detta innebär för visso icke, att de pansrade artillerifartygens dagar äro ändade.

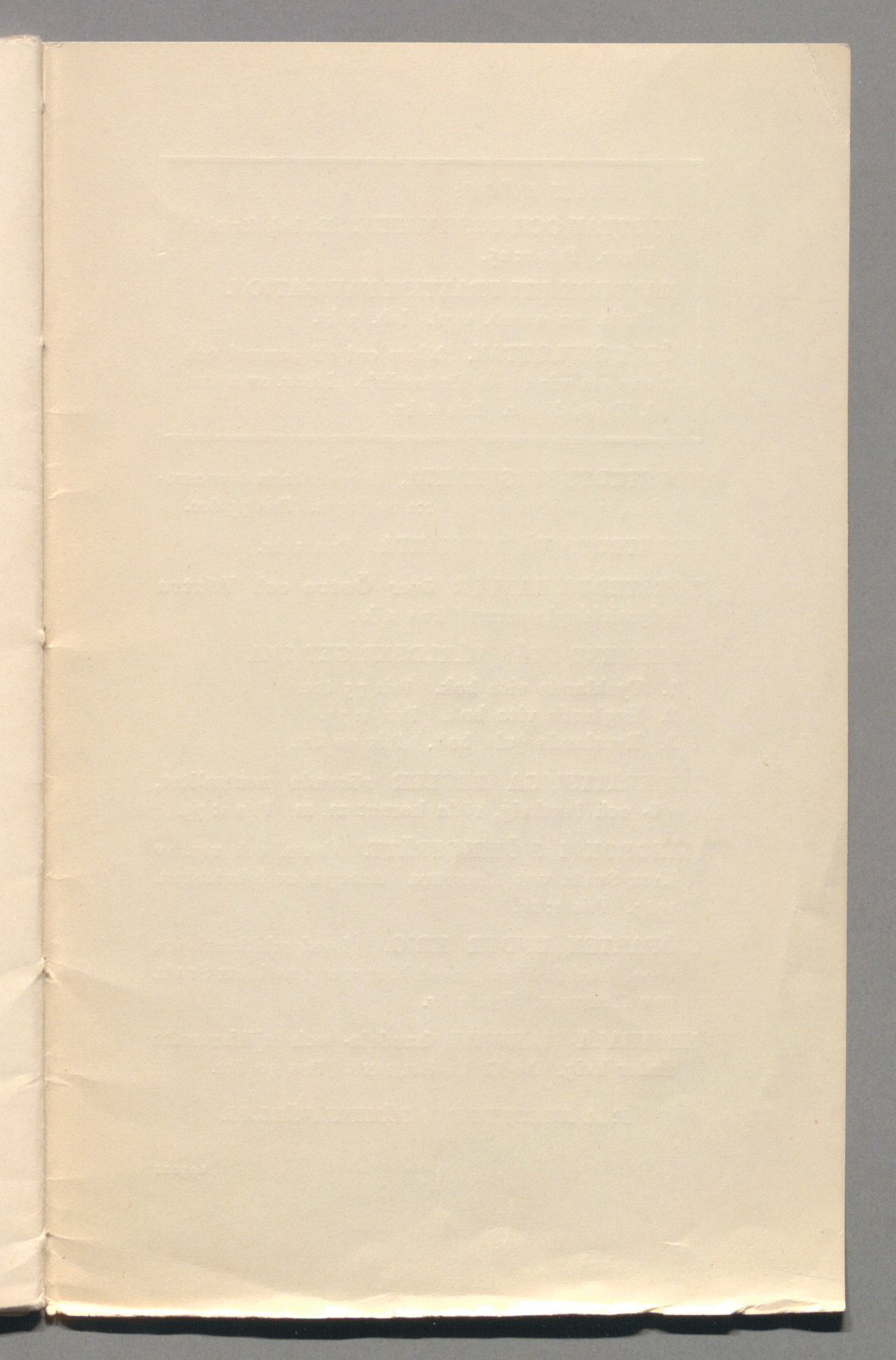
Det nu pågående sjökriget skall säkerligen utvecklas därhän, att tyska och engelska samt möjligen även ryska pansarflottor skola mötas i Nord-sjön, i Kattegatt och Östersjön, under insättande av all den våldsamma kraft, som slumrar i fartygens tusentals svåra och medelsvåra kanoner, och under anlitan av all den teknikens hjälpmedel och den personliga skicklighet, som kräves för ett riktigt användande av de till buds stående förstörelseredskapen.

Det är möjligt, att undervattensbåtar skola deltaga i dessa jättelika sammandrabbningar. Men det är icke säkert. Ty de slutliga slagen kunna komma att utkämpas om ej under hårt väder så dock under sådana omständigheter, då undervattensbåten ej kan uppträda.

Det kan därför vara skäl att något dröja med omdömet om pansarfartygens och undervattensbåtarnas ömsesidiga krigsvärde. Det kan vara nog att tillsvidare anteckna, att det senare fartygsslaget

uppfyllt de förväntningar, som ställts på detsamma. Och det må slutligen framhållas, att såväl pågående som nu av de svenska statsmakterna beslutad nybyggnad för Sveriges örlogsflotta i hög grad tillgodoser såväl torpedvapnet i allmänhet som behovet av undervattensbåtar i synnerhet.

Det finnes sålunda ingen anledning för Sveriges folk att hysa annan oro för vår krigsfartygsbyggnad än den, som förorsakas av vetskapen om, att vår nuvarande örlogsflotta är i trängande behov av förstärkning inom alla de fartygsslag, vilka av fackmännen och numera även av representationen anses böra ingå i nämnda flotta.



ERIK HÄGG:

FLOTTAN OCH DESS VAPEN. En bok för alla.
Illustr. Pris 2: 25.

HANDBOK UTI PRAKTISK NAVIGATION.
Illustr. 2:a omarb. uppl. Inb. 3 kr.

ÖRLOGSFLOTTAN. Några ord till gammal och
ung om vår första försvarslinje. Illustr. av amiral
J. HÄGG. Illustr. Pris 1 kr.

NORSTEDTS KRIGSKARTA. Översiktskarta över euro-
peiska krigsskådeplatsen. 2:a upplagan. Pris 75 öre.

NORSTEDTS VÄRLDSKARTA. Pris 1 kr.

NORSTEDTS KARTOR över Östra och Västra
krigsskådeplatserna. Pris 1 kr.

DOKUMENT FRÅN VÄRLDSKRIGET 1914.

1. Tysklands vita bok. Pris 75 öre.
2. Englands vita bok. Pris 1: 75.
3. Rysslands gula bok. Pris 90 öre.

FOLKRÄTTSLIGA REGLER rörande neutralitet,
sjö- och lantkrig, röda korset m. m. Pris 1: 75.

HANDBOK I SJÖKRIGSRÄTT. Övers. och utg. av
LAGE STAËL VON HOLSTEIN. Antagen av folkrättsinst.
1913. Pris 1: 25.

SJÖFARTEN UNDER KRIG. Londondeklarationen
1909. Med förklaringar och bilagor utg. av LAGE STAËL
VON HOLSTEIN. Pris 2 kr.

**NEUTRALA MAKTERS handels- och sjöfartsrätt
under krig.** Av C. O. HILJDING. Pris 90 öre.

P. A. NORSTEDT & SÖNERS FÖRLAG.