

Ubåtarna mellan krigen

Under mellankrigstiden utvecklades det svenska ubåtsvapnet och omfattade vid det andra världskrigets utbrott femton ubåtar, samtidigt som en satsning på modernare ubåtar, väl anpassade till det nya sjökriget, var på gång. Viktigast av allt var dock en personal som hade tränats i sina uppgifter, grundligt skolats in på sina ubåtar och som kunde våra farvatten utan och innan. Detta var en faktor som kanske mer än något annat kompenserade för den ändå förhållandevis begränsade ubåtsflotta vi besatt vid krigsutbrottet.

AV JAN WAERNBERG, SMB:S VETENSKAPSREDAKTÖR

I april 1924 sammanfördes de olika divisionerna till ett större förband under en chef, med den ombyggda före detta pansarbåten *Svea* som depåfartyg. Redan tidigare, den 29 april 1918 hade ubåtsvapnet fått en egen ny befattningshavare, Inspektören för Ubåtsvapnet, IUV. Inspektören ansvarade även för ubåtarnas operativa ledning.

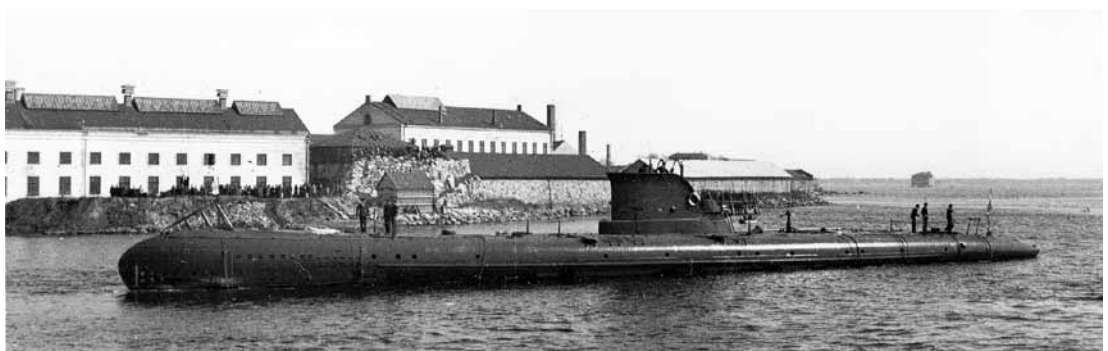
UTBILDNING AV UBÅTSBESÄTTNINGAR

I takt med att ubåtsvapnet växte stabiliserades så småningom utbildningsschemat, och en jämn rytm i utbildning och övningar kom till. Officersutbildningen tog sin början på hösten med den så kallade förberedande ubåtsskolan, vilken pågick över vinterhalvåret. Materielkännedom, teoretiska studier samt praktisk ubåtstjänst stod på programmet, och på våren följde så ubåtsofficerskursen, den så kallade skjutskolan som var förlagd till Väldö i norra Kalmarsund.

Torpedskjutningen stod nu som huvudpunkt på programmet med torpedanfalls- och torpedskjutningsövningar. Första gången som en svensk ubåt sköt en stridsladdad torped var den 29 juni 1919. Det var från ubåten *Braxen* under befäl av kapten Hallström mot skjutmålet Trashalla udd i Karlskrona.

Samtidigt pågick slututbildningen av alla kategorier ubåtspersonal för fullt. Rekrytskolor pågick, underofficerslever fick sista yrkesutbildningen och specialkurser av olika slag pågick. Kurserna avslutades vid midsommar.

Före år 1925 förekom ingen värnpliktig personal på ubåtarna. I regel omskolades flottans fast anställda personal till de olika befattningarna: signalmatros utbildades till ubåtsmatros, eldare till ubåtseldare, signalstyrmän till ubåtsstyrmän och ångmaskinister till ubåtsmaskinister. Torpedtjänsten ombord sköttes av ubåtsstyrmän och ubåtsmaskinister. Först år 1919 började ubåts-



Minubåten *Valen* (här efter provtur under inlöpande i Karlskrona örlogshamn) byggde på Bävern-typen och kunde medföra 20 minor.

Ubåten *Ulven* var en av tre ubåtar i Draken-klassen. Här med tre extratorpeder på däck och under en av leveransprovturnerna i Karlskrona. Ubåten och hela hennes besättning förlorades vid minsprängning den 15 april 1943, det svenska ubåtsvapnets enda större olycka.



personal rekryteras direkt då matroser började utbildas för ubåts tjänst. De första värnpliktiga som tillkom 1925 var värnpliktiga kockar och det var först i samband med det andra världskrigets utbrott som värnpliktiga började utbildas till ubåtsmatros och ubåtseldare.

MINUBÅTAR

År 1925 tillkom minubåten *Valen*, som var baserad på Bävern-klassen och blev landets första minläggande ubåt. Den hade Bävern-typens skrovkonstruktion och hade i stort också samma dimensioner. Då byggnadsvarvet var detsamma kunde också befintliga ritningar och mallar användas. Även den maskinella och elektriska utrustningen var identisk med Bävern-klassens. Med bibehållande av Bävern-klassens torped- och artilleribestyrning fick *Valen* dessutom 10 minbrunnar med 20 minor bordwärts utanför tryckskrovet. Härutöver tillkom en 25 mm kulspruta.

Valen visade sig vara en lyckad konstruktion och hade goda prestanda. Hon var i tjänst under beredskapsåren fram till hösten 1943, då hon de-

påförklades för att utrangeras hösten därpå. Hennes vidare öde är okänt.

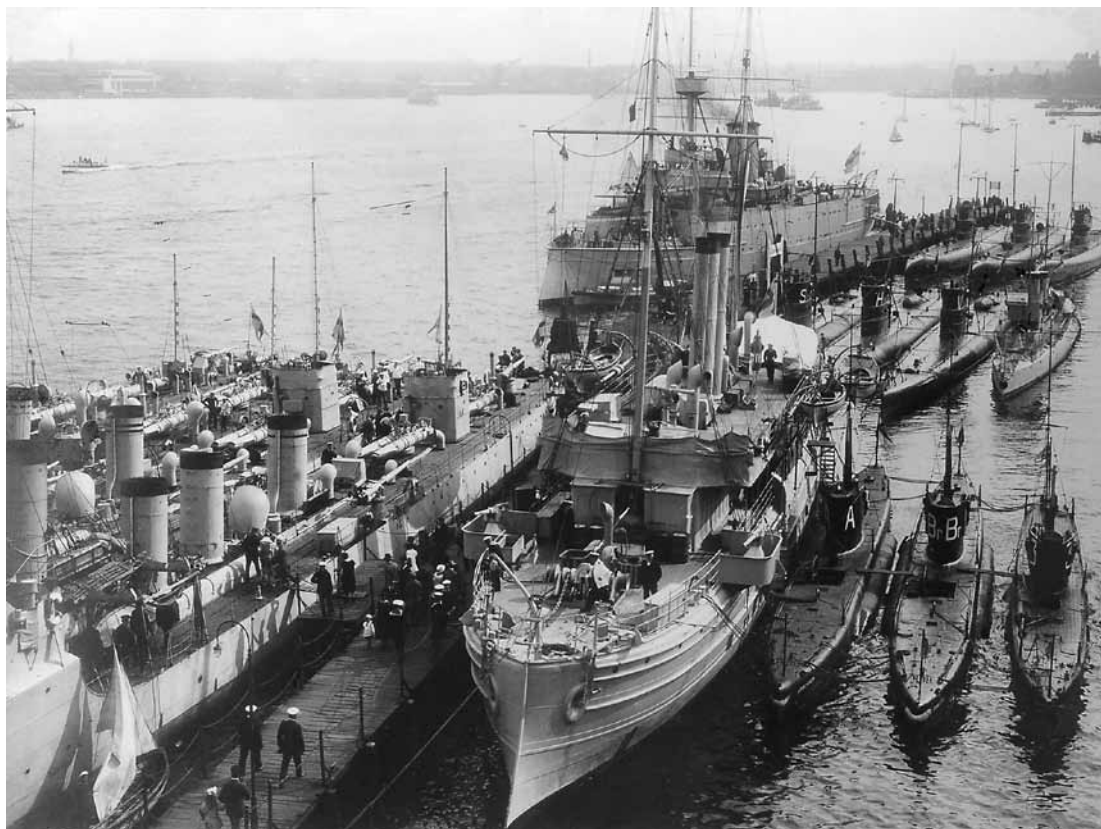
DRAKEN-KLASSEN

Därefter följde tre ubåtar av Draken-klassen (*Draken*, *Gripen* och *Ulven*) vilka levererades under åren 1929 till 1931. Draken-klassen var en vidareutveckling av Bävern-klassen, men också den sista konstruktionen av Carl Richson. De var betydligt större och kraftigare bestyckade än dessa, men ansågs efterhand som alltför stora och dyrbara. Torpedutvecklingen hade lett fram till en ny och kraftigare 53 cm torped. Som första svenska ubåtar bestyckades Draken-klassen med fyra sådana torpedtuber, varav tre var centrerat placerade i bogen och en utgjordes av en häcktorped. 7,5 cm kanonen ersattes med en 10,5 cm kanon.

Ulven förolyckades vid Stora Pölsan i Göteborgs norra skärgård genom minsprängning den 5 april 1943 varvid hela besättningen på 33 man omkom. Hon bärgades den 1 augusti samma år och utrangerades officiellt den 8 augusti. *Draken* byggdes om 1947 för försök med snorkel och

Minubåten *Valen* följdes 1936–1937 av tre ytterligare minubåtar av Delfinen-klassen. Här *Springaren* under provtur 1937. Även denna typ fick en tjuugoårig tjänstetid och utrangerades 1953.





utrangerades i oktober året därpå. Hennes vidare öde är okänt. *Gripen* byggdes om till bärgningsfartyg och disponerades 1946–1947 av ubåtsbärgningspiketen vid Göteborgs örlogsvarv, varefter hon utrangerades. Hon såldes och skrotades 1957 i Göteborg.

NYA MINUBÅTAR

Behovet att dolt kunna lägga ut mineringar visade sig öka och under 1936–1937 levererades de tre minubåtarna *Delfinen*, *Nordkaparen* och *Springaren*. Dessa tre minubåtar innebar ett betydande konstruktionsmässigt framsteg, som hade föregåtts av ett nära samarbete med tyska ubåtskonstruktörer. Från början var avsikten att bygga endast två ubåtar, men med stöd av arbetslöshetsmedel kunde en tredje ubåt beställas. Utseendemässigt var *Delfinen*-klassen en mindre Bävren-typ, men med en skrovkonstruktion som tekniskt sett överensstämde med *Draken*-typen. Tryckskrovet hade cylindrisk form, med ett omslutande lätt ytterskrov och minbrunnar bordvarts. Dykdjupet kunde nu öka från de äldre ubåtarnas 60 meter till 90 meter. Genom införandet

Sommaren 1925 besökte kustflottan Kiel med ubåtsdepåfartygen *Svea* och *Blenda* (närmast), fyra jagare och nio ubåtar.

av särskilda utstigningsslussar kunde besättningen genom fri uppstigning själv ta sig upp till ytan om ubåten av någon anledning inte kunde inta ytläge. Torpedtuberna var fördelade på två bog- och två häcktuber. 25 mm pjäsen var höj- och sänkbar i en reccis i tornets aktre del.

Efter utrangeringen 1953 såldes ubåtarna för skrotning: *Delfinen* 1957 till Malmö, *Nordkaparen* 1958 till Karlskrona och *Springaren* 1954 till köpare i Älmhult.

UPPSKATTADE UTLANDSRESOR

Under eftersommaren och hösten kom utbildningserfarenheterna till pass, då taktiska och operativa övningar gjordes tillsammans med flottans övriga förband. Ubåtarna uppträdde då ensamma eller i samlade förband av divisions eller flottiljs storlek.

Utöver de intensiva övningarna i hemmafartvattnen kom utbildningen att sättas på prov i samband med de olika utlandsexpeditioner som

Ubåten *Sjölejonet* var konstruerad av den tyska hemliga konstruktionsbyrån, Ingenieurkantor voor Scheepsbouw, i Nederländerna, och liknade i mycket de ubåtar som byggdes för det under uppbyggnad tyska ubåtsvapnet.



företogs. Sommaren 1920 företog ubåtarna *Hajen*, *Sälen* och *Valrossen* en provtur med ett officiellt besök till Århus i Danmark. Redan året därpå, 1922, gjordes dock den första officiella utlandsexpeditionen till Hamburg och Lübeck.

På hösten 1923 inbjöds en ubåtsdivision till Libau i Lettland och därefter fortsatte utlandsbesöken till länder som Storbritannien, Irland, Frankrike och Belgien samt de närmaste grannländerna. I regel var det en ubåtsdivision med omkring tre ubåtar som genomförde besöken, men man började snart även uppträda i flottiljs storlek.

År 1925 gjordes en resa till Kiel med delar av kustflottan och hela 1. ubåtsflottiljen under kommandör Gisikos ledning. I denna ingick depåfartygen *Svea* och *Blenda* samt nio ubåtar: *Sälen*, *Hajen*, *Valrossen*, *Illern*, *Uttern*, *Bävern*, *Abborren*, *Braxen* samt *Undervattensubåten No 3*.

Den längsta utlandsresan under denna period gjordes 1927 till San Sebastian i norra Spanien. Under flottiljchefen kapten Hamiltons ledning deltog i denna långresa ubåtarna *Uttern*, *Bävern*, *Hajen* och *Valrossen*.

VERKSTADSORGANISATIONEN

Ubåtsbeståndet hade ökat under det första världskriget och när kriget upphörde kunde inte alla ubåtar vara rustade eller på översyn utan måste vara upplagda. Det visade sig att materieln tog skada, särskilt den ömtåligare elektriska utrustningen ombord. År 1924 inrättades därför så kallade undervattensbåtsdepåer, en i Stockholm och en i Karlskrona, med särskilda depåbesättningar som svarade för de upplagda ubåtarnas underhåll. Med varje ubåt företogs månatligen en provtur under en dag för att prova all materiel och urladda batteriet. Under provturen medföljde alltid en mariningenjör. Även artilleri- och torpedskjutningar utfördes under provturen.

År 1925 ställdes depåerna under respektive

varvschef och kallades därför Varvens undervattensbåtsdepåer men personalen och organisationen i övrigt bibehölls. Från 1926 ökade provturen till två dagar, och året därpå inrättades en tredje depå, Göteborgs undervattensbåtsdepå. Depåerna bibehölls fram till 1937 då de överfördes till de nybildade fartygsdepåerna, som även innehöll lättare övervattensfartyg. Erfarenheterna från ubåtarnas underhåll i fredstid hade varit goda och kom nu även andra fartygsenheter till godo. Vid det andra världskrigets utbrott rustades alla tillgängliga fartyg varvid depåorganisationen upphörde.

UPPRUSTNING!

Före det andra världskrigets utbrott hade det beslutats om den kanske kraftigaste satsningen hittills på det svenska ubåtsvapnet, när nio ubåtar av *Sjölejonet*-klassen påbörjades.

Ubåtstypen var närmast en utveckling av Delfinen-typen och byggdes på mycket kort tid. *Sjöhästen* sjösattes redan sju månader efter beställning. De fick dock en kraftigare torpedbestyckning med sex 53,3 cm torpedtuber och två moderna 40 mm luftvärnsautomatkanoner. Luftvärnspjäserna kunde sänkas ned i vattentäta brunnar i tornets främre och aktre del. Torpedtuberna var placerade som tre bogtuber, en häcktub samt två vridbara däckstuber på akterdäck. Däckstorpedtuberna visade sig vara en mindre lyckad konstruktion, då de gav ett avsevärt fartmotstånd. De togs därför bort efterhand vid större varvsöversyner. De tre första ubåtarna kunde levereras innan, eller strax efter krigsutbrottet, medan övriga med undantag för *Sjöborren* levererades under 1942.

Vid det andra världskrigets utbrott rustades samtliga kvarvarande ubåtar och fördelades med huvudvikten lagd på kustflottan. Ubåtsavdelningen bestod då av tre divisioner om sammanlagt nio ubåtar. □