

Det svenska ubåtsvapnet under första världskriget

Den första svenska ubåten, *Hajen* från 1904, blev en framgång. Men den var på grund av sin storlek och prestanda närmast hänvisad till att operera inomskärs. Nu ville flottan ut på de stora havsdjupen.

AV VETENSKAPSRÉDAKTÖR JAN WAERNBERG

Sveriges första ubåt *Hajen* skulle snart få sällskap. 1907 anslogs medel till anskaffning av en första, betydligt större ubåt av så kallad 1. klass. Till skillnad från *Hajen*, som räknades som en 2. klass ubåt, skulle de nya ubåtarna kunna operera på öppet hav. Efter studium av lämpliga typer utomlands valdes en italiensk typ, tillverkad av Fiat-San Giorgio i La Spezia som var identisk med den samtidigt för italienska staten byggda ubåten *Foca*. Den var en dubbelskrovsubåt och dubbelt så lång som *Hajen*. Torpedtuberna utgjordes av två 45,7 cm bogtuber och maximal vapenlast var fyra torpeder.

Vid sjösättningen i varvet La Spezia den 16 februari 1909 fick ubåten först en katolsk välsigning med vigvatten, varefter fru Elly Magnusson förrättade dopet med den obligatoriska champagneflaskan och önskade båten lycka till, varvid *Hvalen* därmed fick sitt dop i de bästa av två världar, den katolska och den protestantiska. (Det är väl, åtminstone sedan Gustav Vasas dagar, endast de fyra så kallade Italienjagarna som införskaffades 1940 som också hade erhållit en katolsk välsignelse – såvitt jag känner till döptes de aldrig formellt med sina nya, svenska namn, före avfärden hem till Sverige).

Ubåten företog nu en vida känd hemfärd från La Spezia till Stockholm för egen maskin utan medföljande tender. Resan från Italien gjordes för egen maskin och väckte stor internationell uppmärksamhet. Färden, som tog 66 dygn och omfattade 875 nautiska mil, var ett rekord som stod sig fram till 1917, då det överträffades av en tysk ubåt. Spräckta cylindrar, varmgång i lager, läckande bensintankar, bensinångor och förbränningsgaser gjorde resan äventyrlig och säkert otrevlig

för besättningen, men den slutade väl. Efter en grundlig översyn sattes så *Hvalen* i tjänst vintern 1909–1910. Det var första gången en svensk ubåt var rustad över vinterhalvåret.

Åren 1909–1910 tillkom även de tre ubåtarna av 2. klass, *Ub No 2*, *Ub No 3* och *Ub No 4* med basering till Stockholms skärgård samt vinterförläggning i Karlskrona. Ubåtarna sammanfördes med varsitt depåfartyg till divisioner. En division förlades som regel till Karlskrona och en till Ystad. Ubåtarna visade sig fylla sina uppgifter väl, inte minst för skoländamål. De var välbalanserade och under många år fick blivande ubåtschefer och



Utöver miniubåten *Spiggen* var *Hvalen* den enda ubåt i svenska flottan som var tillverkad utomlands. Hon var identisk med den italienska *Foca*, som drabbades av en svår explosionsolycka på grund av sina bensinmotorer. Efter detta gick man över till de mera driftsäkra dieselmotorerna.



Undervattensbåten Nr 2 byggde på erfarenheterna från den första *Hajen* och som resulterade i en välbalanserad och lättmanövrerad ubåt.

besättningar sin första utbildning på dessa ubåtar.

Den 20 december 1912 bemyndigades marinförvaltningen att infordra anbud på ytterligare två ubåtar av 2. klass. Dessa skiljde sig inte nämnvärt från sina föregångare och gavs namnen *Laxen* och *Gäddan*. Därmed hade man övergått till att ge ubåtarna namn i stället för nummer. Med undantag för serien U 1–U 9, sjösatta under andra världskriget, gäller detta än i dag. Efter 1915 kom ubåtarna av 2. klass att delas upp i två divisioner. Av dessa behölls en division i Karlskrona medan andra divisionen förlades till västkusten och ingick i Göteborgsavdelningen, med huvudsaklig basering i Marstrand.

UBÅTSVAPNET UNDER FÖRSTA VÄRLDSKRIGET

Under första världskriget fördelades ubåtarna till olika lokala sjöstyrkor dock med huvuddelen till kustflottan. De under kriget tillkommande modernare 1. klassubåtarna *Svärdfisken*, *Tumlaren*, *Delfinen* samt den äldre *Hvalen* hade kanonbåten *Skäggald* som depåfartyg och var främst baserade i Stockholms skärgård. Ubåtarna av 2. klass, den äldre *Hajen* (nu *Ub No 1*), *Ub No 2*, *Ub No 3* och *Ub No 4*, förlades till Karlskrona med det gamla ånglinjeskeppet *Stockholm*, senare även ångkorvetten *Saga* som logementsfartyg.

Ubåtarna av *Svärdfisken*-serien var av typen Fiat-Laurenti och byggdes på Kockums på italiensk licens. De var större och rymligare än *Hvalen* och

betecknade ett stort steg framåt i utvecklingen.

Hvalens förgasarmotorer var här utbytta mot två direkt omkastbara dieselmotorer och tankar med brännolja. Utseendemässigt märktes förändringen tydligast genom det högre tornet.

De nya ubåtarna var de första med en 37 mm däckskanon. Detta medförde bland annat att mindre fartyg kunde sänkas utan torpedskott och torpederade fartyg kunde ges nådaskott efter torpederingen. Den ursprungliga kanonen ersattes senare av en 57 mm kanon m/19.

Under första världskriget ingick ubåtarna i kustflottan. De var i aktiv tjänst ända till utrangeringen 1936, men kvarlåg under det andra världskriget som stationära luftvärnsbatterier i Karlskrona.

DELFINEN – DEN ANDRA EGNA KONSTRUKTIONEN

Ubåten av 2. klass *Delfinen* sjösattes på Finnboda slip. Hon hade samma bestyckning som *Svärdfisken*-ubåtarna, men var i grunden en annan konstruktion. Det var en enkelskrovsbåt med spolfomat tryckskrov av cirkulär genomskärning. Trots en något svagare motor höll hon en högre fart i undervattensläge. Detta var en helt inhemsk konstruktion och kan närmast betraktas som en experimentubåt. Jämfört med de tidigare ubåtarna av 2. klass var *Delfinen* större och hade ett högre torn, även om den behöll den längre överbyggnaden.



Ubåten *Svärdfisken* och systerubåten *Tumlaren* var av italiensk Fiat-Laurenti-klass med dieselmotorer och som skilde sig från föregångarna med sitt högre torn.



Ubåten *Delfinen* hade många tillkortakommanden: hon var för liten, instabil och svårhanterlig och utgick ur tjänst 1930.

Delfinen var alltför liten för att medge fler än två torpedtuber, trots att krav började ställas på att kunna utföra salvskjutning. Bedömningen var att de mål som skulle kunna anfallas normalt krävde flera torpedträffar för att sänkas. Torpedens prestanda var ganska låg vid denna tid. Farten var omkring 25 knop och räckvidden ca 1 000 m. Ubåten var känd för att vara instabil och svårhanterlig i uläge. Hon såldes till skrot 1936.

I början av 1917 tillkom två nya ubåtar, *Abborren* och *Braxen*, vilka tillfördes Göteborgs-avdelningen. Dessa ubåtar av 2. klass var, precis som *Laxen* och *Gäddan*, nästan en kopia av *Undervattensbåtarna Nr:2, Nr:3* och *Nr:4*, men de var något längre och hade två bogtorpedtuber i stället för en och kunde medföra fyra torpeder. Ubåtarnas ringa displacement medgav inte någon artilleribestyckning. Längden maximerades till 31 meter för att ubåtarna skulle kunna transporteras på pontoner via kanalsystemet till västkusten. Bryggan byggdes om efter det första världskriget för att ge mer plats. Ubåtarna var i aktiv tjänst tills de uttrangerades sommaren 1937.

SVERIGE SKAFFAR TYSKA UBÅTAR

Det stod klart redan efter några år in på världskriget att vi behövde större ubåtar, och kontakt togs med ett tyskt varv för att få ta del av den senaste tyska ubåttsteknologin. 1914 års riksdag



Ubåten *Braxen* var anpassad för färd på Göta kanal och medförde fyra 45 cm torpeder. Här under prov med radioutrustning, och i bakgrunden ett pansarskepp av Åran-typ.



Ubåten *Uttern* av Bävern-klass var en tysk utveckling av franska Labeuf-typen och konstruerad av varvet A.G. Weser i Bremen. De beställdes 1916 men kom i tjänst först efter första världskrigets slut och fick en 20-årig tjänstgöringstid – ett gott betyg!

hade beslutat om anskaffning av fem nya ubåtar. Till att börja med lades en beställning på tre nya hos Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö; 1. klassubåtarna *Svärdfisken*, *Tumlaren* och *Delfinen*. När det gällde de två andra ubåtarna sneglade man tidigt på att försöka ta del av de senaste tyska ubåtskonstruktionerna. Trots kontakter med Krupp-Germania Werft i Kiel, blev det i stället en annan tysk ubåtsstillverkare, A.G. Weser i Bremen som kom i fråga.

Den 12 februari 1916 lämnades ett anbud på två ubåtar samt tillstånd att licenstillverka dem i Sverige. Affären slutfördes men resulterade i tre, inte två ubåtar, av den så kallade Bävern-klassen: *Bävern*, *Illern* och *Uttern*. Dessa tre ubåtar byggdes på licens och var egentligen en utveckling av den franska Labeuf-typen som kännetecknades av ett cylindriskt tryckskrov med koniskt avsmalmande ändar, avslutade med tryckfasta ändskott. Utseendemässigt skiljde sig Weser-ubåtarna från sina föregångare genom det breda skrovets nedåtgående avrundning av förstäven. De var något större än *Hajen*-klassen, och bestyckningen utgjordes av fyra bogtorpedtuber och en last på åtta torpeder, samt en 75 mm kanon. Aktionsradien hade dessutom ökat till 3 060 nautiska mil. På grund av olika svårigheter under krigsåren försenades leveransen och flottan kunde inte ta emot ubåtarna förrän under sommarhalvåret 1920.

Ubåtarna låg depåförlagda vid andra världskrigets utbrott, men rustades och ingick i Göteborgs-skadern. De var dock så omoderna och slitna att de hösten 1941 åter lades i depå och ersattes av de under leverans varande Sjölejonet-ubåtarna. De uttrangerades och skrotades i Karlskrona 1942–1943. *Illern* däremot hade sjunkit vid en kollision i Kalmarsund den 12 augusti 1943, varvid en man omkom. Hon bärgades några veckor senare, men uttrangerades och skrotades 1944. □