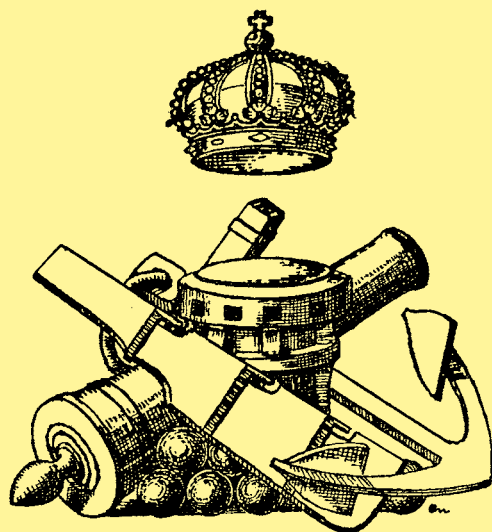


TIDSKRIFT I
SJÖVÄSENDET



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

KUNGL. ÖRLOGSMANNA
SÄLLSKAPET

N:r 1 1973

TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGSSÅR 1836

KUNGL ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

KARLSKRONA POSTGIRO 125 17-3

Huvud-Redaktör och ansvarig utgivare: Överstelöjtnant J. OLSEN,
371 00 Karlskrona, telefon 0455/122 50.

Redaktör: Kommendörkapten B. ODIN, Rigagatan 6, 115 27 Stockholm Ö,
telefon 08/60 32 25.

Annonsombud: Redaktör R. BLOM, Fack 126 06 Hägersten 6,
telefon 08/97 68 84.

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer med ett häfte i månaden. Prenumerationspris fr. o. m. 1.1.1968 25 kronor per år, i utlandet 30 kronor. Prenumeration sker enklast genom att avgiften insättes på postgirokonto 125 17-3.

Inbetalningskort utsändes med januarihäftet.

Förfrågningar angående kostnader m m för annonsering ställas direkt till huvudredaktören.

Införda artiklar, recensioner o dyl honoreras med 12—25 kronor per sida.

För införd artikel, som av KÖS anses särskilt förtjänt kan författare belönas med sällskapets medalj och/eller prispennning.

Bestämmelser för Kungl. Örlogsmannasällskapets tävlingsskrifter återfinnas årligen i alla häften med udda månadsnr.

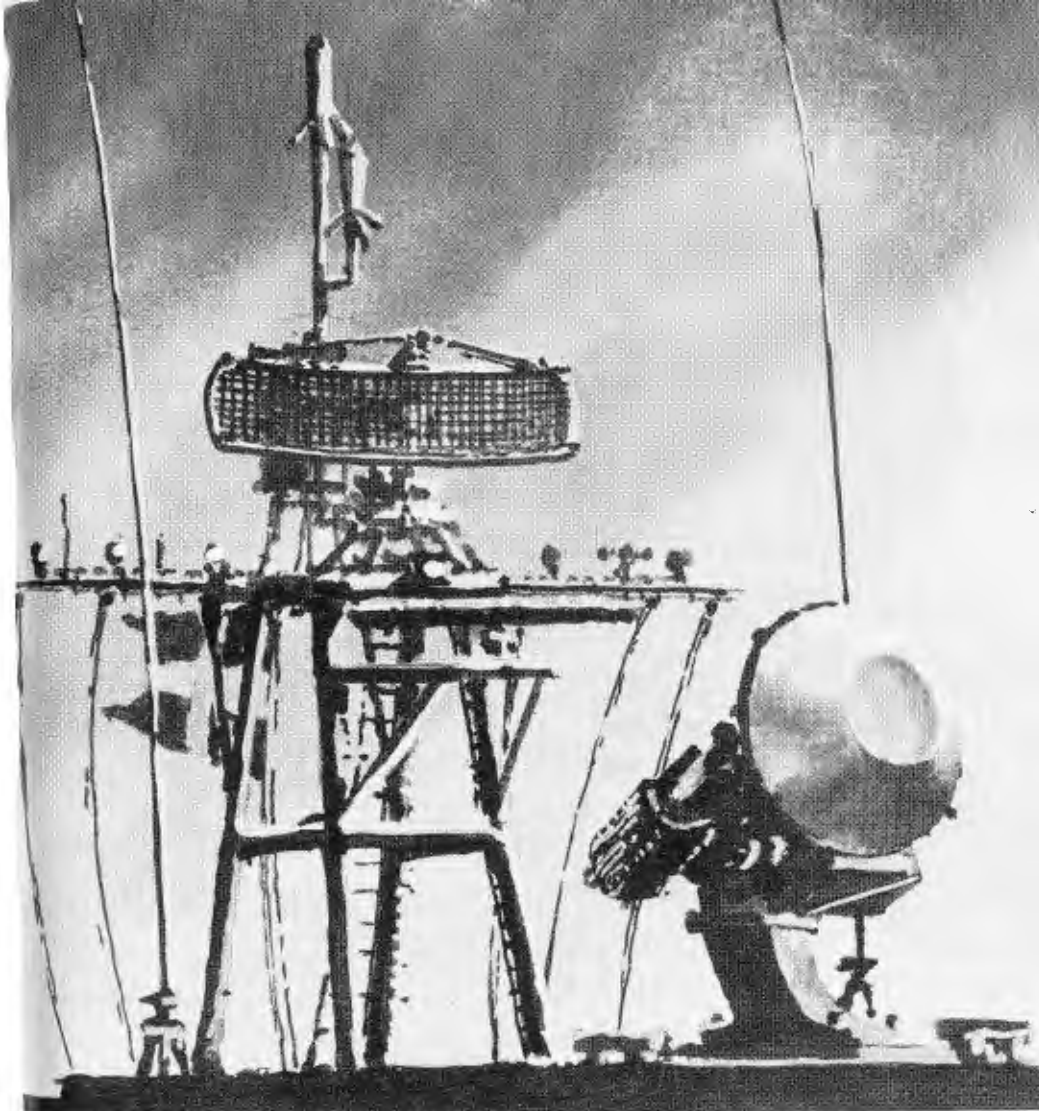
TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

136 årgången 1 och 2 häftet

INNEHÅLL

	Sid
Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet nr 6/1972	1
Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet nr 7/1972	3
Tyskt-italienskt gästspel på Ladoga 1942	5
Av civilekonom P. O. EKMAN	
Projektering av övervattensfartyg	47
Av marindirektör P. G. BÖLIN	
"Den ryska klockan"	69
Av professor JACOB SUNDBERG	
Notiser från när och fjärran	97

Särtryck av införda artiklar kan beställas hos huvudredaktören inom en månad efter utgivningsdagen.



Marin eldledning

Slagkraften hos våra marina enheter beror i hög grad på effektiviteten hos deras vapenkontrollsystem.

Alltsedan Philips Teleindustri AB startade har marina eldledningsutrustningar hört till de viktigaste produkterna.

I samarbete med den svenska marinens stabs- och förvaltningsorgan har avancerade

eldledningssystem utvecklats, som visat sig konkurrenskraftiga även utomlands.

Till marinens nya torpedbåtar av Norrköping-klass levererar Philips Teleindustri AB eldledningsutrustningar för såväl allmälskanon som styrda torpeder. Modern elektronisk byggt

teknik har utnyttjats i informationsinsamlande organ, databehandlings- och presentationsenheter, vilket varit förutsättning för att

nå goda totalprestanda och hög funktions-säkerhet i denna krävande miljö. Exempel finns även på helt ny teknologi, som är resultatet av omfattande forsknings- och utvecklingsinsatser.

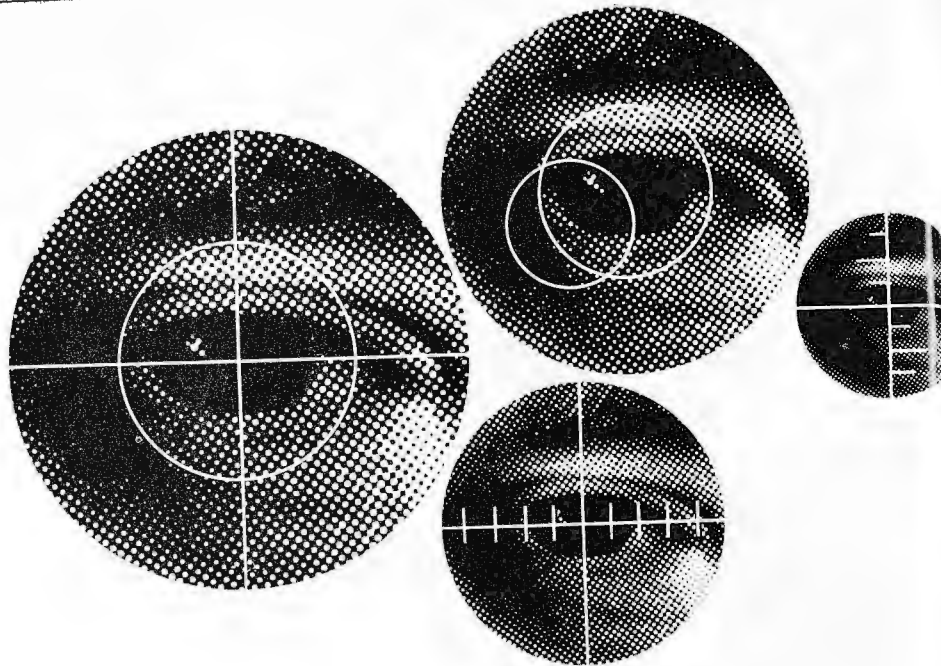
Philips Teleindustri AB
Fack, 175 20 Järfälla 1
Telefon 0758/10 000 Telex 10943 philtel S



PHILIPS TELEINDUSTRI AB

TE 013 72 10

PHILIPS



Millit roptik

sikten, avståndsmätare, kikare, periskop, kompassvinkelm tare, sektorfyrrar, kontrollinstrument samt objektiv och optiska komponenter för IR-, laser-, TV och ljusf rst rkarutrustningar.

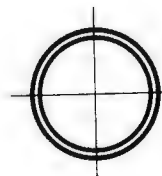
Industrioptik

stereomikroskop, kombinationsmikroskop, profilprojektor, autokollimator, plantolkar, förstöringsglas, läppar, kristallprojektor, stereoskop, vinkelpentagonprisma, periskop f r kärnkraftanläggningar, laser f r mikrosvets, läges- och rakhetsm tning.

Forskningsoptik

stereomikroskop, forskningsmikroskop, interferensmikroskop, specialobjektiv, prismer, linser, tunnskiktsbel ggningar, etsningar, mikroskalor samt olika typer av laser.

V rt produktprogram omfattar förutom optiska pr cisionsinstrument också elektronik, servokomponenter och kompletta regler- och kontrollsystem.



JUNGNER INSTRUMENT AB

Riddargatan 17, Box 140 35, 104 40 Stockholm, Tel. 08/22 23 40



Saab-Scania utvecklar, tillverkar och marknadsför Nordarmatur ventiler, mätinstrument samt Saab Marin övervaknings- och manöversystem för fartyg.

NORDARMATUR

Saab-Scania AB. Nordarmaturdivisionen. 581 87 Linköping

CIT-ALCATEL

*Avancerad teknik och forskning
för industri och försvar*

Sonarutrustningar

Vakuumutrustningar

Eldledningsutrustningar

Piezoelektriska element

Dataöverföringssystem

Vakuumpumpar

*Kontakta oss för närmare
upplysningar*

Ensamrepresentant:

ae
AJGERS
ELEKTRONIK-AB

AJGERS ELEKTRONIK AB

POSTFACK STOCKHOLM 32

Tel.: 08/46 42 46, 46 42 62 Telex: 105 26

**The crew that never
went ashore.**

**The ships that bring fresh air
from Alaska.**

**The time it got crowded in our first
unmanned engine room.**

**The punched tape that grew into
a 200 000 tonner.**

These are some of the strange stories that can be told by people who build ships for a living. If you post this coupon to Kockums Mekaniska Verkstads AB, Inf. Dept., Fack, S-201 10 Malmö 1, Sweden, we'll send you back a 12-page collection of tall but true tales.

Please send me by return _____ copies of your brochure "Just about anything is likely to happen in a shipyard".

Name _____

Company _____

Address _____

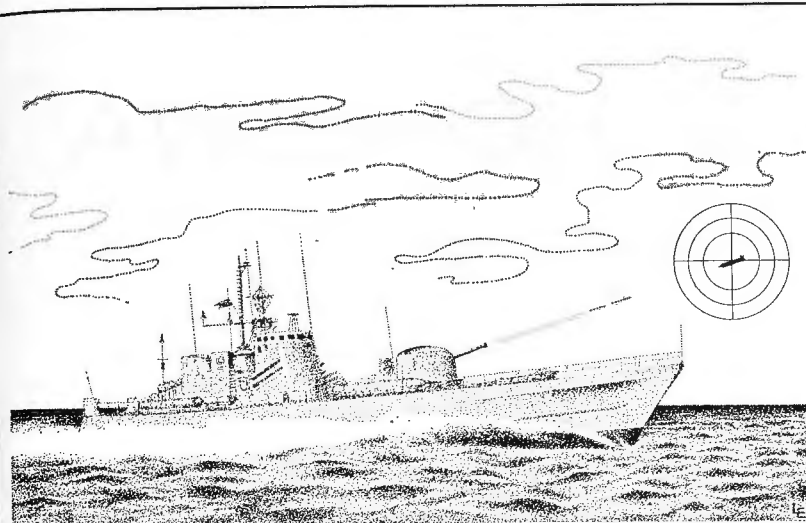
 **KOCKUMS**
MEKANISKA VERKSTADS AB MALMÖ SWEDEN

AB S:t Eriks-Mässan Stockholms nya mäss- och kongresscentrum

Utställningar, konferenser och kongresser 1973

- 8/2—11/2 Svenska Möbelmässan. Nationell fackmessa
- 12/3—14/3 Skomässor, nationell och internationell fackmessa
- 21/3—1/4 Stockholms Internationella Båttutställning, "Allt för Sjön". Motorbåtar, segelbåtar, roddbåtar, inom- och utombordsmotorer, tillbehör. Öppen för allmänheten
- 28/4—6/5 Bygga om till nytt. "Gör-det-själv-utställning"
- 8/5—12/5 Kom Fritid 73. Internationell fackutställning för sportmaterial
- 12/6—14/6 XVII Skandinaviska Kongressen för Patologi och Mikrobiologi. Kongress och utställning
- 18/6—20/6 EUCEPA — Mechanical Pulping Conference
- 2/7—7/7 International Exhibition on Biochemistry (IEB 73) Kongressen från den 1/7
- 31/8—9/9 S:t Eriks-Mässan med Hör Nu. 31:a internationella konsumtionsvarumässan med teman: äta, bo, klä sig, koppla av. Hifi-utställning. Kursverksamhet
- 17/9—19/9 Skomässor, nationell och internationell fackmessa
- 27/9—4/10 Data-Kontor 73. Internationell fackutställning för data- och kontorsutrustning. Kursverksamhet
- 18/10—24/10 Stockholms Tekniska Mässa. 12:e internationella fackmässan för byggnad, elektronik, elektroteknik, hydraulik-pneumatik, kemisk industri, metallbearbetning, plastindustri, transport- och materialhantering, träbearbetning, övrig industri. Konferenser och symposier
- 29/10—31/10 Idé 73. Marknadsföringskonferens
- 3/11—4/11 Allt för Hunden. Bedömning av hundar och internationell utställning av hundartiklar
- 15/11—17/11 Svenska Tandläkare-Sällskapets Odontologiska Riksstämma. Konferenser och utställning
- 28/11—2/12 Svenska Läkaresällskapets Medicinska Riksstämma. Konferenser och utställning

AB S:t Eriks-Mässan



Bofors nya 57mm allmålspjäs L70

har hög avvärjningseffekt mot alla typer av mål: övervattensfartyg, flygplan, attack- och sjömålsrobotar. Den helautomatiska pjäsen har verkansoptimerad ammunition: Mot luftmål — förfragmenterade granater med zornör. Mot sjömål — granater för inträngning i målet.



AB BOFORS

S 690 20 Bofors



KOHLSWA

Leverantör till industri och försvar
från dessa huvudavdelningar:

Stålgjuteri med konventionell formning och skalformning

Pulvermetallurgisk avdelning

Mekaniska verkstäder inkl. pressverk

Kohlswa Jernverks Aktiebolag, Kolsva

Telefon 0221/510 00 Telex 4786 Telegram Jernverk Kolsva



RADAR
GYROKOMPASSER
AUTOMATSTYRNINGAR
GYROFIN STABILISATORER
INTEGRATED NAVIGATIONAL SYSTEMS
MARINE DOPPLER DOCKING AND NAVIGATION SYSTEMS
ELEKTROMAGNETIC LOG
LORAN

CA CLASE AB

OSTRA HAMNGATAN 52 GÖTEBORG C TEL. 031/17 60 30 TELEX 206 96

KUNGL
ORLOGSMANNASÄLLSKAPET

Meddelande
Nr 6/1972

Ordinarie sammanträde i Stockholm den 1 november 1972.

(Utdrag ur protokoll)

1. Till ordinarie styrelseledamöter nyvaldes ledamöterna *Enquist* och *Berg* samt till styrelsesuppleant omvaldes ledamoten *Nerpin*.
2. Till revisorer valdes ledamöterna *Lindström* och *Edgren* (båda omval) samt till suppleanter för dessa ledamöter *Gester* (omval) och *Jedeur-Palmgren* (nyval).
3. Till valberedning valdes ledamöterna *Abrén* (sammankallande), *Schoerner* och *Lundell* (de båda sistnämnda omval).
4. Fastställdes årsavgiften för kommande arbetsår till oförändrad 25 kronor.
5. Fastställdes följande sammanträdesdagar för arbetsåret 1972—1973 samt första sammanträde för arbetsåret 1973—1974:
Högtidssammanträde i Karlskrona torsdagen den 15 november 1973.
Ordinarie sammanträden
i Stockholm måndagen den 11 december 1972, onsdagen den 17 januari, tisdagen den 13 februari, onsdagen den 14 mars, torsdagen den 1 november och tisdagen den 11 december 1973
i Göteborg onsdagen den 4 april 1973
i Karlskrona tisdagen den 2 oktober 1973.
6. Invaldes till *hedersledamöter* i Sällskapet ordinarie ledamoten, generalmajor *Birger Björnsson* direktör
Hugo Hallenborg
amiral (USN) *Elmo R Zumwalt Jr*
direktör *Olle Franzén*
riksbibliotekarie *Uno Willers*
7. Invaldes till *ordinarie ledamöter* i Sällskapet korresponderande ledamoten, kommandörkapten *Palle Sandberg*
generalmajor *Bo Varenius*

korresponderande ledamoten, kommendörkapten *Carl-Gustaf Hammarskjöld*
korresponderande ledamoten, kommendörkapten *Cay Holmberg*
departementsrådet *Gunnar Nordbeck*
kommendörkapten *Christer Fredholm*
8. Invaldes till *korresponderande ledamöter* i Sällskapet
förste intendent *Bengt Ohrelius*
direktör *Martin Ardbo*
förste arkivarie *Lennart Rosell*

Stockholm den 29 december 1972.

BO GRANATH
Sekreterare

KUNGL
ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

Meddelande
Nr 7/1971

Högtidssammanträdet i Karlskrona den 15 november 1972.
(det 201:a).

(Utdrag ur protokoll)

1. Meddelade ordföranden att sedan nästföregående sammanträde ordinarie ledamoten *Sixten Rydberg* avgått med döden.
Ordföranden lyste frid över hans minne.
2. Infördes tillstådeskomna nyinvalda ledamöter, nämligen ordinarie ledamoten *Varenius* och korresponderande ledamoten *Ardbo*, vilka av ordföranden hälsades välkomna i Sällskapet.
3. Till vice ordförande för kommande treårsperiod valdes ledamoten *Gottfridsson*.
4. Till ordförande för kommande arbetsår valdes hedersledamoten *Lundvall*.
5. Telegram till H M Konungen avsändes. Svarstelegram mottogs.
6. Tillkännagavs av Sällskapet beslutad belöning, nämligen Kungl Örlogsmannasällskapets diplom med hedrande omnämnande till styresmannen för Kungl Armémuseum, fil lic *Olle Cederlöf*.
7. Uppläste ordföranden namnen på de ledamöter som under det gångna året lämnat Sällskapets krets.
Föredrog ordföranden minnesteckning över 1. hedersledamoten *H M Konung Fredrik IX av Danmark*.
Föredrog ledamoten Granath och sekreteraren utdrag ur minnesteckningar över
ordinarie ledamoten *N G Arnell*
ordinarie ledamoten *G Ekelund*
ordinarie ledamoten *A Å Widner*
hedersledamoten *K G Linden*
ordinarie ledamoten *R L Götherström*
hedersledamoten *P E Sköld*

- Minnesteckning över ordinarie ledamoten *S G Rydberg* kommer att föredras vid 1973 års högtidssammanträde.
8. Avgav sekreteraren berättelse över Sällskapets verksamhet under det gångna arbetsåret.
 9. Föredrog ledamoten *Lundell* utdrag ur sin årsberättelse inom vetenskapsgrenen "Strategi och taktik".
 10. Nedlade ordföranden sitt ämbete med anförande.

Stockholm den 29 december 1972.

BO GRANATH
Sekreterare

P O EKMAN

Tyskt-italienskt gästspel på Ladoga 1942

På insjön Ladoga verkade sommaren och hösten 1942 ett flottförband, som i flera avseenden var rätt märkligt. De brokigt sammansatta stridskrafternas fartyg hade allesamman överförts landvägen per järnväg till ort och ställe. Bemanningen var sammansatt av folk från tre nationer.

Om detta i den tyska resp. italienska flottans historia unika företag berättar vår finländske medarbetare P. O. EKMAN. En del av bildmaterialet härrör från en deltagare i striderna och har veterligen icke tidigare publicerats.

Europas största insjö Ladoga (ry. Ladozjskoje ozero, fi. Laatokka), belägen i gränsområdet mellan Ryssland och Finland, har en längd av 207 km i nord-sydlig riktning, en bredd av 130 km samt en sammanlagd areal av 18.150 km². Den är således c. tre gånger större än Sveriges största insjö Vänern. Sjöns södra och östra stränder är hela, låga och delvis sumpiga, de norra och västra däremot bergiga samt rika på vikar och öar. I synnerhet kuststräckan i norr uppvisar talrika, långsmala fjordar och halvöar. Här ligger även de flesta öarna (c. 400), av vilka de största är Mantsi, Lunkula och Valamo. Skärgården omfattar sammanlagt 577 km². Djupet är mycket växlande. I södra delen överstiger det ingenstädes 100 m, c. 20 km från kusten icke 20 m och närmare densamma är djupet blott 5—10 m. Den norra delen är däremot genomgående 100—150 m djup. Nordväst om klosterön Valamo ligger ett 150—200 m djupt bäcken, där det största djupet 260 m uppmäts. Ladogas vatten är sött, rent och kallt samt stannar i en ständig roterande rörelse. Sjön börjar normalt tillfrysas i november i den grunda södern, men först i slutet av december är de djupare ställena isbelagda. Isen börjar gå upp i slutet av mars. Sjöfarten är normalt livlig, men försvåras under försommaren av dimmor och under hösten av stormar med brant sjö. Kanaler har därför anlagts längs insjöns södra strand. Genom de kanaliserade floderna Neva och Svir ingår Ladoga i vattenvägssystemet mellan

Finska viken och Vita havet. Kanalerna, hamnarnas ringa storlek och avsaknaden av större varv begränsar avsevärt de trafikerande fartygens storlek.

Efter freden i Nystad 1721 blev Ladoga i sin helhet för tvåhundra år framåt ett ryskt inlandhav. Det viborgska guvernementets återförening med storfurstendömet Finland år 1812 ändrade icke detta sakförhållande, då landet ju sedan 1809 utgjorde en del av tsardömet. Fredsslutet i Dorpat 1920 mellan det självständiga Finland och det nya kommunistiska Ryssland tillförsäkrade det förora den norra hälften av Ladoga, medan Sovjetunionen behöll den södra. Denna tudelning varade i två decennier. Efter vinterkriget 1939—40 hamnade insjön åter inom Rådunionens gränser och är det alltjämt i våra dagar. Visserligen ryckte finnarna under sommarfälttåget 1941 fram längs Ladogas västra och östra stränder till positioner belägna bortom den gamla riksgränsen, men denna temporära parentes varade i knappa tre års tid. Den sovjetiska sommaroffensiven 1944 tvang finnarna tillbaka. Parisfreden 1947 bekräftade sedan i stort sett vad Moskva-freden sju år tidigare stipulerat.

*

Inom ramen för Hitlers storoffensiv mot Sovjetunionen begynte den tyska Armégrupp Nord den 22 juni 1941 framryckningen från Ostpreussen i syfte att förinta de till Baltikum förlagda sovjetryska styrkorna samt att därefter erövra miljonstaden Leningrad. Armégruppen överflyglade till en början lätt motståndarens försvar och närmade sig snabbt målet för sin offensiv. Men närmare Nevametro-polen hårdnade motståndet och takten mattades av.

Den 30 aug. lyckades tyskarna taga den viktiga järnvägs-knutpunkten *Mga* och därmed avskära tågförbindelsen mellan Leningrad och moderlandet. En vecka senare drev de fram en kil norrut mot Ladogas strand, besatte den 8 sept. Petrokrepost (Schlüsselburg) och avklippte slutgiltigt landförbindelsen till och från staden. Forcerandet av Nevafloden misslyckades däremot. I väster erövrade tyskarna den 12 sept. Krasnoje Selo och kort därpå Uritsk vid Finska vikens södra strand, där ett 20 km brett kustavsnitt från Peterhof till Leningrads utkanter besattes. Här avstannade tyskarnas framryckning definitivt. Ett sovjetiskt brohuvud vid Oranienbaum mittemot Kronstadt avvisade alla anfall och förblev bestående.

Samtidigt som ringen kring Leningrad slöt sig i söder, nådde de på Karelska näset avancerande finländska trupperna det härstädes utstakade målet, den gamla riksgränsen mellan Finland och Sovjetunionen samt inrättade sig den 9 sept. för försvar strax bortom densamma. På denna linje stelnade fronten i långvarigt ställningskrig. Trots upprepade påtryckningar från tysk sida vägrade marskalk Mannerheim fortsätta operationerna mot Leningrad eller beskjuta området. Den samtida finländska framryckningen på Aunus (Olonets)-näset längs Ladogas östra strand avstannade i sin tur vid Svirfloden, som blott delvis forcerades. Någon fortsatt offensiv för att möta de norrut strävande tyskarna stod ej på programmet.

I mitten av september var Leningrad helt inringat till lands. Det c. 2.850 km² omfattande området inneslöts i söder av tyskarna och i norr av finnarna. Här befann sig inemot tre miljoner människor, som myndigheterna icke hunnit evakuera i tid. Därtill ansenliga truppförband. I staden liksom i flottbasen Kronstadt låg Östersjöflottan hopträngd inväntande det bittra slutet. Men det sega försvaret höll stånd mot de anstormande tyskarna. Och Hitler såg sig nödsakad uppskjuta anfallet mot staden tills vidare. Medels bombardemang och hungerblockad skulle den tvingas till kapitulation. Niohundra dagar av skoningslös belägring väntade Lenins stad.

Försörjningsläget för befolkningen i den cernerade staden var prekärt. Strängt ransonerade livsmedel fanns för c. en månad framåt och organiserandet av den framtida tillförseln var ett svåröst problem. Hungersnöd utbröt. Svälten skördade troligen långt flera offer än de 632.000, som officiellt uppgivits. Bombardemangen och kölden tog sin andel. Exakta förlustsiffror torde aldrig stå att få. Truppernas underhåll var däremot tillfredsställande. För upprätthållandet av stridsmoralen tilldelades soldaterna ransoner minst trefaldiga de civilas.

Den nödlidande stadens enda andningshål, förutom den minimala luftvägen var sjöförbindelsen över Södra Ladoga. Men till en början stod varken tillräckligt tonnage eller lämpliga lossningshamnar till disposition inom detta inlandhav. I september begynte byggandet av nödiga hamnanläggningar på Karelska näsets kust i snabb takt. Alla tillgängliga fraktfartyg, pråmar, bogserare och Ladoga-flottiljens fåtaliga krigsfartyg insattes i de livsviktiga underhållstransporterna. Godset hämtades per järnväg till Volchov, lossades i flodpråmar och fördes till Novaja Ladoga, från vilken hamn varorna med lastånga-

re och större läktare transporterades till Osinovets och Morje för vidare befordran per järnväg till Leningrad.

Sedan tyskarna genom erövrandet av Tichvin lyckats avskära den sista järnvägsförbindelsen till Volchov, tycktes den med möda organiserade sjöförbindelsen bli värdelös. Ryssarna anlade då på några veckor en bilväg från närmaste järnväg till Novaja Ladoga. Men trafiken längs denna kröp blott långsamt framåt. Man tvingades återtaga Tichvin inom loppet av en månad. Annars hade det svältande och frysande Leningrad väl dukat under.

I mitten av november begynte Ladogas södra del frysa till och i slutet av månaden förhindrade isläget all sjötrafik. Istället anlades då en bilväg och en smalspårig järnväg över isen från Kobona till Nässets kust. Den av tyska flyganfall och artilleribeskjutning oroad trafiken längs denna "Doroga zjizni" (=Livets väg) upprätthölls hela vintern igenom och var av vital betydelse för Leningrads försörjning. Kolonnerna i österled evakuerade civila från den hotade staden. Inför islossningen våren 1942 förberedde krigsledningen målmedvetet återupptagandet av sjötransporterna längs denna inre rutt och den längre till Novaja Ladoga.

Trots oerhörda förluster genom krigshandlingar, hunger och köld knäcktes Leningrads försvar icke under den svåra vintern 1942. Med järnhård disciplin, seg uthållighet, okuvligt mod övervann de omänskliga strapatserna och staden överlevde.

Hitler gav ännu våren 1942 krigsledningen i uppdrag att undersöka möjligheterna att erövra densamma. Lyckades man under seglationsperioden avskära sjöförbindelsen över Ladoga, så måste Leningrad nödtvunget kapitulera. Arméledningen kom likväl till slutsatsen, att tillfället redan glidit den ur händerna. Försvaret kunde icke betvingas numera. I augusti 1942 avskrevs intagandet av Leningrad definitivt från dagordningen. Vid samma tidpunkt var tyska och italienska sjöstridskrafter i färd med att försöka avskära "Livets väg" på Ladoga.

*

Trots att finnarna sedan hösten 1941 behärskade större delen av Ladogas kuster, ägde de därstädes — av förklarliga skäl — inga krigsfartyg av betydelse. Längs den enda tillbudsstående vägen — den över land — hade under sommarens lopp bara 2 små bogserbå-



tar, 4 pråmar och 150 motorbåtar transporterats dit från Finland. Några av de större motorbåtarna utrustades med små kanoner (20—47 mm). De stödde de egna trupperna under skärgårdsstriderna längs den norra stranden samma höst, men vågade naturligtvis icke inlåta sig i strid med den överlägsna sovjetiska Ladoga-flottan ute på öppet vatten. Några möjligheter att antasta försörjningsleden till Leningrad i söder hade dessa bräckliga "kanonbåtar" naturligtvis icke heller. De nyttjades huvudsakligen i farledstjänst och underhållstransporter till de återerövrade öarna. God hjälp hade de av ss. Aunus, den ex-lettiska Ilga, som den 22 sept. givit sig vid Mantsi. Med sina 211 brt var denna ångare det största fartyget på Ladoga under finländsk flagg. Chef för Ladogaflottan (Laatokan Laivasto) var kommandörkapten Koponen, med säte i Lahdenpohja.

Försvaret av kusterna åvilade sedan den 15 aug. 1941 en kustbrigad, omfattande artilleri och smärre infanteriförband, under överste Järvinens befäl. Våren 1942 omorganiserades denna Ladoga Kustbrigad (Laatokan Rannikko Prikaati) att omfatta två KA-regementen (Rannikko Tykistö Rykmentti) RTR 3 och RTR 13. Det förra ansvarade för den västra delen från Saunaniemi udde i söder till Valamo och det senare från denna ö till Haapana vid Svirs mynning i öster. Kustbatterierna förde 2—4 pjäser vardera (75, 120 och 152 mm) och var starka nog att bekämpa den sovjetiska Ladoga-flottans alla enheter. Defensiva kuststyrkor fanns alltså i tillräckligt antal, men inga som helst offensiva sjöstyrkor. Sjöherraväldet på Ladoga var ryssarnas.

*

I en lägesrapport av den 2 april 1942 till general Talvela, som stod i beråd att avresa till det tyska OKW såsom representant för Finlands försvarsmakt, betonade överste Järvinen vikten av att få offensiva sjöstridskrafter till ort och ställe. I rapporten hette det bl. a.: — ifall Leningrad inte klarats upp innan öppet vatten, vore det synnerligen nödvändigt, att motortorpedbåtar skulles fås till Ladoga, på det båttrafiken mellan Nya Ladoga och Osinovets eller Morje skall kunna förhindras. Sannolikt skulle deras verksamhet här bli mycket resultatrik.—

Saken upptogs till behandling i Tyskland på högsta ort. Trots att tyngdpunkten numera låg i östfrontens södra del, hade Hitler icke



Finländska "kanonbåten" Kukekapää på Ladoga 1941.
Bestyckning 1 st. 47 mm kanon.



Sovjetrysk kanonbåt (BKA) med 76 mm stridsvagnstorn.

uppgivit hoppet att kväsa Leningrad. Den för stadens slutgiltiga likvidering uppgjorda planen "Nordlicht" förutsatte även vissa operationer på Ladoga.

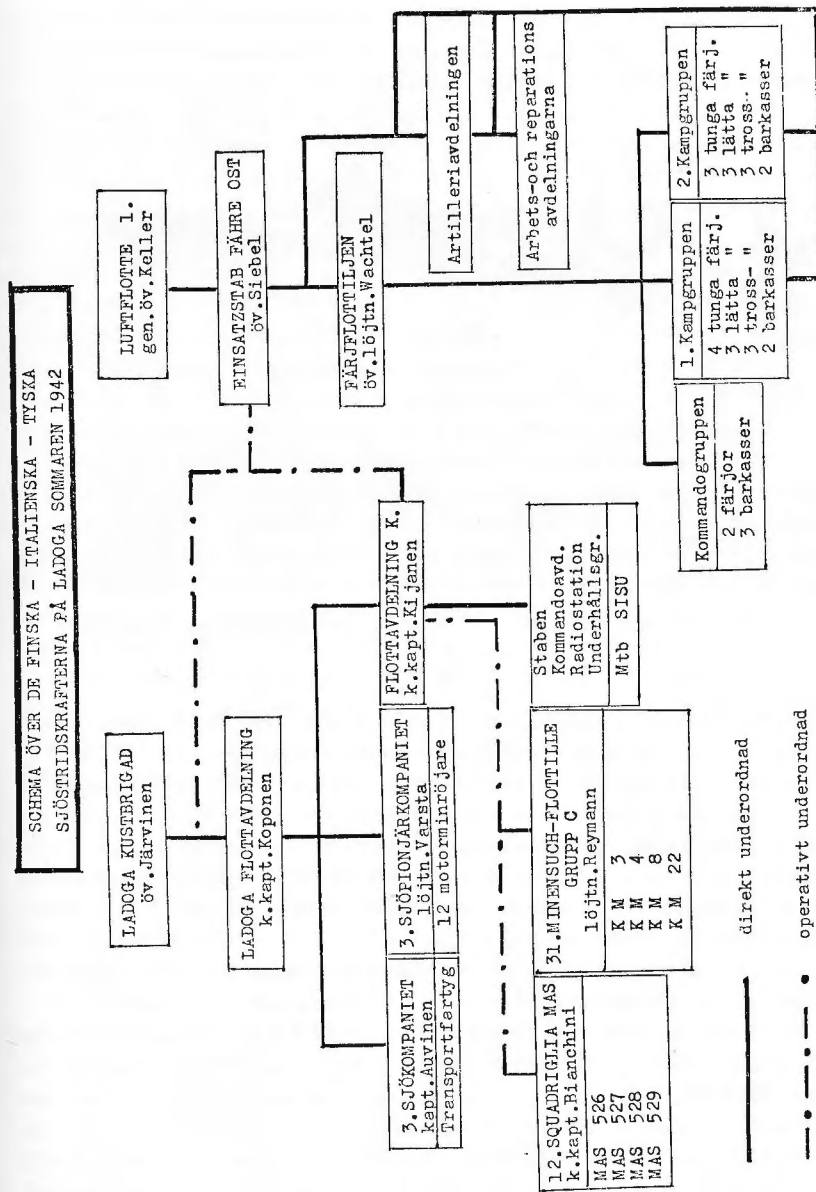
Den 21 april vände sig Seekriegsleitung på OKW:s uppmaning till den italienska Supermarina och föreslog densamma sändandet av motortorpedbåtar till Ladoga. Varken Tyskland eller Finland sades äga lämpliga sådana. Båtarna skulle attackera den livsviktiga underhållsleden till Leningrad samt förhindra fientliga företag mot de av finnarna besatta kusterna. Transportvägen dit behandlades i detalj, ävensom de sovjetryska dispositionerna på Ladoga. Till slut betonades, att tyskarna själva avsåg överföra minbåtar och artillerifärjor dit, emedan finnarna icke heller ägde dylika.

Transporterandet av rätt omfattningrika farkoster landvägen var egentligen ingenting nytt. Kriegsmarine hade redan sänt ett stort antal mtb, minsvepare, bogserbåtar, motorpråmar och t.o.m. några ubåtar på detta sätt till det sjövägen oåtkomliga Svarta havet. Efter förhandlingar mellan amiral Raeder och amiral Riccardi den 14—15 jan. skickade också Regia Marina mindre enheter dit. Bland dem 19 MTB. Divisionen, som den 25 april med lastvagnar forslades till den rumänska hamnen Konstanz. Mussolini, som på alla tänkbara fronter ville delta i förgörandet av Sovjetunionen, gav även Ladoga-projektet sin välsignelse.

Den 13 maj emottog Sjöstridskrafternas stab i Helsingfors, genom förmedling av den tyska förbindelsestaben på platsen, det överraskande beskedet, att Führern bifallit finnarnas anhållan om sändandet av förstärkning till Ladoga, så långt detta var genomförbart. Transportfrågan sades redan vara i ordning för de tyska KM-båtar och italienska MAS-mtb förflyttningen gällde. Artilleriläkare kunde i detta skede icke utlovas, emedan de var bundna på annat håll. Flygvapnet väntades framkomma med förslag i den vägen. Befälsförhållandena för denna operation "Klabautermann" (= Skeppstomte) var något komplicerade, men löstes så, att det lokala överkommandot i princip tilldelades ledningen. Emedan båtarna skulle nyttja återerövat finländskt territorium och värdarna allena ägde lokalkännedom, skulle de alltså stå under finskt operativt befäl.

*

Italienarna kom först iväg. I början av april kallades kommandörkapten (capitano di Corvetta) Bianchini till ställföreträdande stabs-





En italiensk MAS-båt i full fart, med torpeder och sjunkbomber ombord.

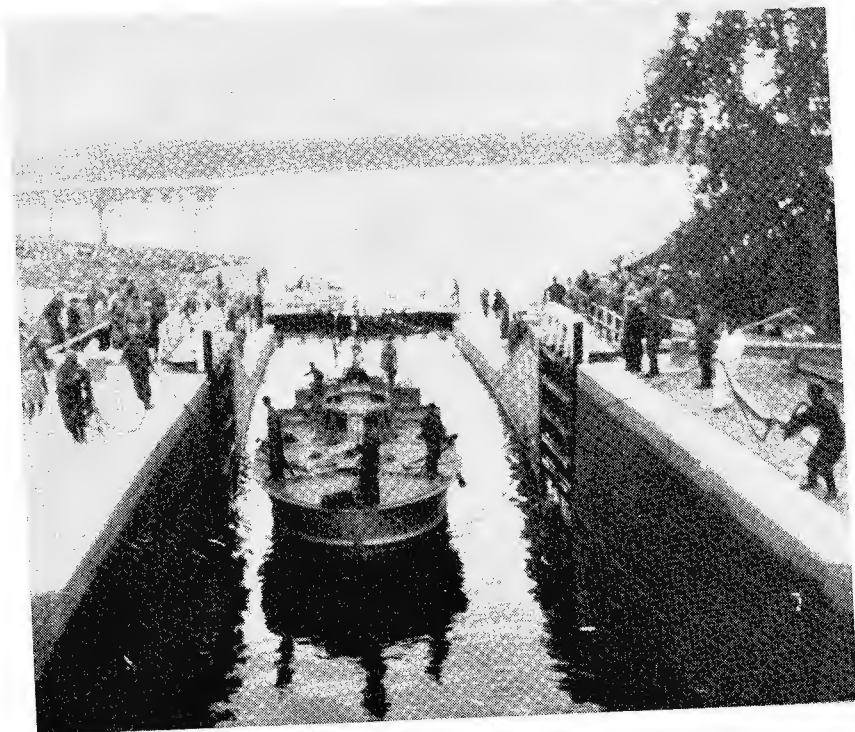
chefens Sansonetti tjänsterum. Här fick den förvånade sjöofficeren höra, att honom givits uppdraget transportera fyra 12. MTB. Divisionen tillhöriga MAS-båtar jämte personal och utrustning den 3.105 km långa vägen från Genuabukten till Ladoga för att där avskära Leningrads enda förbindelse med det övriga Ryssland. Divisionen skulle uppträda som en självständig enhet, kapabel att operera från finländskt stödområde, utan fortlöpande underhåll hemifrån. Förutom själva båtarna MAS 526—529 borde därför torpeder, ammunition, reservdelar, en del proviant, persedlar o.a. utrustning för 7 officerare, 19 underbefäl och 63 man medtagas för resan.

MAS-båtarna (Motoscafi Anti Sommergibili) var moderna enheter på 26 ton och byggda 1939 hos firman Baglietto i Varazze invid Genua. Skrovet (19×5 m) var av mahogny på ekspant, brett över nossen och kraftigt i aktern. Toppfarten 42 knop sörjde två Isotta-Fraschini-motorer på 2.000 hkr för. Som beväpning fördes två 450 mm torpeder i sidokatapulter, två kulsprutor och sex sjunkbomber. Till stridsbesättning förslög 11 man.

Efter tre veckors förberedelser startade den ett 20-tal motorfordon omfattande kolonnen under de sista majdagarna från flottbasen La Spezia för "Operazione Lago Ladoga". Färden gick genom Cisadalen, via Verona, Bolzano, Brennerpasset, Innsbruck och Wörgl till Rosenheim. En långsam och mödosam etapp om 650 km längs slingrande alpvägar. Där låga broar o. dyl. hindrade genomfarten, var man tvungen lyfta ned de fyra båtarna från vagnarna samt draga dem på rullar under desamma. Utstående hörn, tak, balkonger m.m. i byärna utgjorde inget hinder. De avlägsnades helt enkelt. Härför ägde man fullmakt av självaste Il Duce. Den 850 km långa sträckan från Rosenheim till hamnstaden Stettin avverkades snabbt längs Tysklands breda autostrador, ävensom sjötransporten med ss. Thielbeck över Östersjön till Helsingfors, som anlöptes den 9 juni. Från huvudstaden bogserades MAS-båtarna tre dagar senare längs kustfaret till Viborgsviken och lyftes via Saima kanals slussar upp till insjösystemet. Den 14. färdades båtarna över Saimens fjärdar till Punkasalmi vid insjön Puruvesis strand. Här placerades de på kälkar och släpades över land till ett specialtåg för vidare befördran till resans mål Lahdenpohja. Järnvägstransporten av det omfångrika godset gick långsamt och först på kvällen den 18. var man framme. Här sjösattes båtarna den 22 juni för första gången i sött insjövatten. Efter övliga välkomstermonier avgick 12. Squadriglia MAS samma dag till sin operationsbas Sortanlahti.

Till att börja med gjorde man sig hemmastadd. Allt var nytt och främmande för det vid det blå Medelhavet vana folket. Redan resan hitupp, med bil över alperna, längs autostradan, båtresan över Östersjön, utmed Finlands skärgårdsbegränsade sydkust, genom kanalslussarna, Saimens natursköna insjölabrynter och tågresan genom stora, dystra skogar, hade varit en sällsam upplevelse. En italiensk flottstyrka uppe i högan Nord, plöjande finländska insjöars vatten var icke heller vardagsmat för ortsborna.

De första veckorna i Sortanlahti förflöt i de förberedande arbetenas tecken. Baracker för personal och förråd restes i skogens skydd. Mekanikerna inrättade verkstäder för motorer och torpeder, radiomännen en trådlös station. Stenbryggan på platsen utbyggdes och försågs med skyddstak av presenning, under vilket MAS-båtarna doldes för nyfikna blickar. Efter diverse provturer och övningar i torpedattacker mot ss. Aunus, var divisionen klar till aktion. Några längre framstötter tilläts än så länge inte, förrän samtliga för Ladoga



MAS-divisionen vandrar uppför Saima kanals slussar.



Saima kanal den 13 juni 1942: MAS 529 i en av de många slussarna på väg upp.

avdelade förband inträffat och vant sig vid de lokala förhållandena. Tyskarna hade icke ännu anlänt.

I Sortanlahti låg sedan den 13 juni det enda finländska krigsfartyget på platsen: mtb Sisu. En gammal, slutkörd ex-italiensk båt (MAS 220) från första världskrigets dagar, anskaffad år 1922. Den hade två veckor tidigare transporterats från Finska viken över land till Lahdenpohja. Dess stridsvärde var lika med noll och veteranen förvisades redan den 24 juli till Vitele på Ladogas motsatta strand. Man skämdes måhända smått att visa upp gamlingen vid sidan av de moderna Baglietto-båtarna. Finlands mtb-vapen representerades vid samma tidpunkt f.ö. av fyra överåriga Thornycroftbåtar, vilket sannerligen icke var mycket att komma med.

Av de för samarbetet med italienarna utlovade sex tyska minbåtar anlände slutligen blott fyra KM 3, KM 4, KM 8 och KM 22 med löjtnant (Oberleutnant zur See) Reymann och 30 man försenade den 27 juni till Helsingfors och forslades samma väg MAS-båtarna tagit till Ladoga, där de sjösattes den 7 juli. Dessa splittrerna KM-båtar bildade ursprungligen C-gruppen inom den till Libau (Liepaja) förlagda 31. Minensuch-Flottille, vars chef kommandörkapten (Fregattenkapitän) von Ramm, tidvis vistades vid Ladogas strand. Meningen var att båtarna oförmärkt skulle fälla minor på trafikleden till Leningrad samt bekämpa de konvojstråken skyddande sovjetiska patrullbåtarna. Men de lämpade sig föga för uppdraget.



Den 15 juni 1942: MAS 528 drages ur vattnet i Punkasalmi efter färden genom Saimen.



Med luftvärnspjäsen bemannad går en MAS-båt till sjöss genom skärgården utanför Lahdenpohja.



Tågtransporten på väg till Lahdenpohja. Här ses den med trädgrenar maskerade MAS 526 på sin vagn.



En MAS-båt på provtur. T. h. löjtnant Ercolesi, framom masten löjtnant Maislisch.

KM-båtarna (Küsten-Minenboote) var på 15—17 ton och byggda 1942 vid olika tyska (Kriegerman, Reinicke, Roland) och danska (Nordbjerg & Wedel) småvarv såsom offensiva minutläggare. Skrovet (16×3 m) var av mahogny med V-botten och spegelakter. De två huvudmotorerna, 12 cyl. BMW- vattenkylda flygplansmotorer om vardera 650 hkr, gav med full minlast toppfarten 26 knop. Tomma gick båtarna 32. Babords motor var direkt kopplad till propelleraxeln, medan styrbords kunde fränkopplas. De kunde inte köras back. Härför fanns en Steudel-Otto motor på 36 hkr, som kopplades till styrbords propeller och gav 5 knops fart. KM-båtarna förde fyra magnetminor i lättmetallbrunnar samt lika många sprängbojar resp. s.k. skräckbomber. Bevapningen utgjordes av två kulsprutor och handeldvapen för de sex besättningsmännen.

Båtarna var mycket lätt byggda och tålde icke ens måttlig sjögång. De var svåra att manövrera och löpte vid full fart lätt ur kurs. Vid långvarig minbelastning visade skrovet tendenser att böja sig. Genom vibrationer, orsakade av motorerna, lossnade bottenborden i aktern. Makineriet var konstant utsatt för driftsstörningar och haverier, främst brott på kopplingarna. Vid de i Danmark byggda båtarna var sabotage ej uteslutet. Förbrukningen av flygbensin blev i längden dyrbar. I Ladogas sötvatten låg båtarna för djupt, varför de med full last icke nådde mer än 15 knop, vilket motorerna åter protesterade emot. Avgaserna leddes under skrovet för att möjliggöra tyst gång, men detta orsakade kavitation hos propellrarna.

Den första månaden vid Ladoga anslog flottiljchefen till provturer med de oinkörda båtarna, upprepade reparationer och skolning av det unga, oerfarna manskapet. De största skavankerna avhjälpes vid varvet i Sordavala (Serdopol) under den första augustiveckan och den 10 aug. låg alla fyra minbåtarna aktionsklara i sin stödjepunkt Sortanlathi. Minorna lagrades i Kivisalmi nära Kexholm (Priozersk). Men ytterligare två veckor skulle förflyta, innan de tog sina första minor ombord. Och först i slutet av september utförde de sin första offensiva minering av den transportled, som fienden praktiskt taget ostört befarit redan i fyra månaders tid. Alltför väl medveten om KM-båtarnas begränsade möjligheter på Ladoga hade von Ramm föreslagit deras omflyttning till Finska viken, men hans initiativ avslogs på högre ort.

MAS- och KM-båtarna samt mtb Sisu sammanfördes den 17 maj på Överbefälhavarens (Mannerheim) order till en sjöstyrka, vilken

efter sin finske chef, kommandörkapten (komentajakapteeni) Kijanen, benämndes Flottavdelning K. Denne var operativt underställd den lokale befälhavaren för Ladoga Kustbrigad överste Järvinen. Kijanen hade som kadett 1926—29 genomgått Accademia Navale i Livorno. Också löjtnanterna Gummerus, Herlevi och Maislisch i hans stab behärskade italienska språket, ävensom tyska.

*

Den största och kraftigaste flottiljen på Ladoga uppsatte, märkligt nog, det tyska Luftwaffe genom att sända ett 30-tal s.k. Siebel-färjor under namn av Einsatzstab Fähre Ost (E.F.O.) från hemlandet hitupp. Flottan var underställd den kring Leningrad opererande Luftflotte 1:s befälhavare generalöverste Keller. Beslutet om detachandet av lv. artillerifärjor till Ladoga gjordes våren 1942, sedan Luftflottan fått i uppdrag uppmjuka det belägrade Leningrad samt avbryta stadens förbindelser med yttervärlden.

Siebel-färjorna hade ursprungligen projekterats och byggts av den tekniskt och organisatoriskt begåvade överste Siebel, i det civila innehavare av en fabrik i metallbranschen, för att avhjälpa den skriande bristen på flytetyg för den planerade invasionen av England hösten 1940. Dessa färjor var hopsatta av pontoner och kunde vid behov isärtagna fraktas per järnväg, bil eller båt till avlägset belägna krigsskådeplatser. Denna omständighet och måhända Görings önskan att även besitta en egen flotta, torde ha påverkat uppställandet av flottiljen E.F.O. på insjön Ladoga.

Från Kriegsmarines sida framkastades vissa tvivelsmål om pontonernas ändamålsenlighet på öppet vatten av Ladogas format. Dessa avgjort dåliga sjöbåtar var icke alls lämpade för sjögång, de var klumpiga att manövrera och utrustade med svaga, bullrande motorer, som gav dem blott ringa fart och i förtid varskodde motståndaren. Det av luftvärnsartillerister ur flygvapnet sammansatta manskapet var knappast kapabelt att beskjuta sjömål, än mindre navigera till sjöss utom synhåll från land. Dessa invändningar till trots beslöt Luftwaffe sända sina ganska ovanliga krigsfartyg till Ladoga för att från sjösidan samverka med Luftflotte 1. Siebel-färjorna kom i själva verket att bilda de tysk-italienska styrkornas ryggrad.

Elaka tungor visste berätta, att flygvapnet ägde ett överflöd av oanvända, föråldrade flygmotorer. Då tyskarna å andra sidan mött en

del svårigheter vid organiserandet av luftvärnet för de ockuperade områdenas hamnar från sjösidan, hade överste Siebel — Görings förtrogne — föreslagit monterandet av lv.artilleriet på pontoner, för vilkas förflyttning i vattnet överloppsmotorerna skulle sörja. Men plattformerna skulle byggas så, att transport landvägen i delar även var möjlig.

Den 2 juni 1942 anlände överste Siebel tillsammans med sin stabchef överstelöjtnant Wachtel till Finland för att överlägga med sina finska värdar om transporten av färjorna till Ladoga. Vid förhandlingar i Ladoga Kustbrigads stab överenskomms, att Luftflotte 1. genom bombardemang skulle mjuka upp hamnarna i Morje, Osinovets och Novaja Ladoga. Vidare skulle den skydda de egna färjorna vid deras framstötter över öppet vatten. Även flottavdelning K. beordrades stöda dem. Primära anfallsobjekt var stödjepunkterna i Morje och Osinovets. Begränsade landstigningar kunde tänkas komma till utförande mot t.ex. Volchov-mynnigen, eller andra viktiga orter längs etappvägen till Leningrad. Eller blott beskjutning av dessa från sjösidan. På grund av färjornas otymplighet och långsamhet samt den långa färden från stödområdena till södra Ladoga var överlägsen eldkraft absolut nödvändig. Med sitt effektiva 88 mm lv.artilleri ansågs färjorna vara motståndarens kanonbåtar överlägsna. Vilket ej var fallet. Behovet av enheter fastslogs vid överläggningarna till inalles 22 och manskapsnumerären till drygt 2.000. Antalet farkoster ökade dock efterhand och steg i mitten av augusti till 30 resp. 2.323 man. I operativt avseende var även E.F.O. underställd befälhavaren på orten, överste Järvinen. Men i praktiken uppträdde förbandet mycket självständigt.

Samtliga färjor transporterades isärtagna från Tyskland till Helsingfors med båt och därifrån per järnväg till Lahdenpohja, där de hopmonterades med bistånd av en tysk arbetsbataljon. Den första transporten anlände den 13 juni till ort och ställe. Den första färjan sjösattes den 12 juli och i början av augusti var E.F.O. i sin helhet färdig till aktion. Fottiljen var indelad i två halvflottiljer eller kampgrupper omfattande tolv enheter var. Den 13 aug. inspekterades förbandet i Lahdenpohja av generalöverste Keller och den 24. avgick grupperna till sina respektive stödjepunkter Sortanlahti (1. Gruppen) och Kexholm (2. Gruppen). På den förra orten var som bekant de tyska KM- och de italienska MAS-båtarna redan baserade.

Under ledning av en från Berlin hitsänd kamouflage-expert upp-



Siebel-färjan No. 17 på Ladoga 1942.

förde ett tyskt arbetskompani storstilade anordningar till färjornas skydd. Meningen var att förminska Sortanlahti så, att dess konturer sedda från luften förblev oförändrade. Men byggnadsarbetena och färjornas uppmarsch hit väckte det sovjetiska spaningsflygets nyfikenhet och inom kort störtade sig de första rödstjärniga IL 2-planen i låganfall över basområdet. Färjorna led inga skador, en barack förstördes och 2 man stupade. Angreppet gjorde emellertid tyskarna försiktiga. Den 4 sept. flyttades den 1. Kampgruppens enheter norrut till Taivallahti, där de förtöjdes maskerade intill de höga bergsstränderna. Ombaseringen förlängde resan till operationsområdet i söder med flera timmar, men platsen var säkrare. Sortanlahti utsattes nämligen under tiden 18 aug. — 22 okt. för 45 bombanfall, vilka dock orsakade endast ringa skador. Avvärningselden åter resulterade verterligen icke i några nedskjutna flygplan.

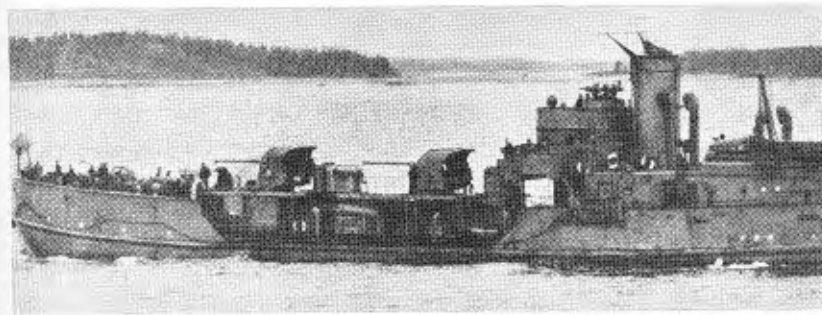
Hopfogandet av Siebel-färjorna el. "Flakkampffähren" under fältförhållanden erfordrade rundlig tid. Varje färja byggdes av två pontoner 4.25×24 m, vilka i sin tur bestod av tio vattentäta skott. Först

fästes stävpartiet vid sju standardiserade avdelningar avsedda för manskap och ammunition och sist kom akterskeppet med sitt inbyggda maskinrum jämte bränsletankar. Däcket bestod av solida I-balkar och plankor, på vilket däckshus, brygga och beväpning monterades. Den aktionsklara kampfärjan var 25 m lång, 14 m bred och låg fullt rustad endast 1,2 m djupt. Maskineriet, två BMW-flygmotorer à 750 hkr, gav densamma högst 10 knops fart. Beroende på bestyckning indelades farkosterna i tunga och lätta. De tunga färjorna, sju till antalet, förde 3 st. 88 mm och 2 st. 20 mm lv.pjäser samt 75 mans besättning. Ombord på de sex lätta färjorna hade kanonerna ersatts med småkalibriga pjäser: 1 st. 37 mm, 2 st. 20 mm och 2 st. 20 mm i fyringslavettage. Dessa erfordrade 62 man. Förutom dessa stridsenheter ägde E.F.O. en stabsfärja med radiostation, en lasaretsfärja med sanitetspersonal och sex trossfärjor med utrustning. Färjorna bar taktisk numrering, de tunga tvåsiffriga udda, de lätta tvåsiffriga jämna tal och trossfärjorna bokstaven T plus nummer. För transport av infanteri disponerade man över nio motorbarkasser (18×4×0,6 m), sammansatta av en styrbords- resp. babordsdel av stål. Deras två 95 hkr Ford V 8-motorer gav dem toppfarten 10 knop. Dessa I-båtars kapacitet var 50 man var, en anseelig stöttrupp. Luftwaffe ställde förväntningarna på sin egen flotta högt.

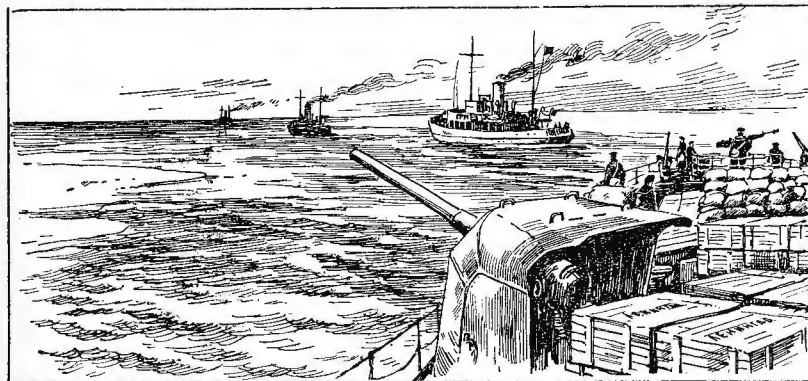
*

Enligt fredsfördraget i Dorpat 1920 var örlogsfartyg om högst 100 ton bestyckade med 47 mm artilleri tillåtna på Ladoga. Dessa bestämmelser hade de fördragsslutande strandägarna åtminstone formellt åttlytt. Finlands möjligheter att här upprätthålla ens en flottilj av anspråkslöst omfång var mycket begränsade. Kustartilleriet var däremot väl utbyggt. De få små kanonbåtarna, som bemannades med personal ur 3. KA-Regementets Sjökompani, tilldelades uteslutande defensiva uppdrag, i händelse av krig. Vid utrymmandet av Ladoga i mars 1940 var man tvungen sänka fartygen, då borttransport över land icke var möjlig.

Sovjetunionen höll normalt blott mindre patrullbåtar permanent stationerade på Ladoga, men kunde givetvis med kort varsel, längs den minst tre meter djupa Nevan, flytta över enheter upp till jagarstorlek från Östersjön till platsen. Inför den väntade konflikten med Finland formerades den sovjetryska Ladoga-Flottiljen (Ladozjskaja



Grundgående transportfartyg för lera, bestyckade med 2—3 st. 10—13 cm kanoner skyddade de ryska konvojerna på Ladoga.



Rysk teckning visande konvoj på väg till Leningrad.

Flottilja) i oktober 1939 av ett tiotal hjälpkanonbåtar, bestyckade med 100—130 mm artilleri. Den kompletterades med vaktbåtar, bogserare, transportångare m.m. Krigsutbrottet den 30 nov. just innan den annalkande vintern, kom mycket olägligt för flottiljen, emedan den grunda södra delen av Ladoga först isbelades. Dess korta insats begränsades till transporter, framförallt till den av finnarna utrymda hamnen i Saunaniemi. Från detta avsnitt besköt kanonbåtarna sporadiskt under dec.—jan. landfronten. I mitten av januari 1940

tillfrös sjön i sin helhet, varefter all aktivitet till sjöss avstannade. Sedan området efter marsfreden helt råkat under sovjetisk kontroll, omorganiserades Ladoga-flottiljen i november 1940 till en skolavdelning lydande under Baltiska Flottan (KBF).

Vid tidpunkten för det tyska angreppet i juni 1941 uppstod flottiljen på nytt, starkare än tidigare. Stommen bildade fem, ursprungligen för flodbruk avsedda, grundgående med 2—3 st. 130 mm kanoner bestyckade f.d. motorpråmar för lertransport (c. 1.000 ton) Bira, Bureja, Nora, Olekma, Selemdzja samt två mindre (c. 400 ton) Lachta och Sjeksna, med 100 mm artilleri. Av dessa bildade Bira, Nora och Selemdzja I. Divisionen baserad på Morje-bukten, de övriga 2. Divisionen med Novaja Ladoga som stödjepunkt. Från Kronstadt hade torpedbåten Purga och den gamla Konstruktör (ex tsar-tidens Sibirskij Strelök) via Nevan anslutit sig till flottiljen. Den förre tillhörde den moderna Burja- el. S-klassen, som förde tre torpedtuber och två 100 mm kanoner plus minor, medan den senare 35-åringen närmast var kanonbåt. Från Östersjöflottan hade fyra motor-torpedbåtar (torpednyj kater) TKA 61, 75, 81 och 85 överförts till Ladoga. Till kanonbåtarna bör även BKA 99 och BKA 100 hänföras. Dessa (bronje kater) var låga farkoster, med dåliga sjöegenskaper, på vilka stridsvagnstorn bärande en 76 mm kanon monterats. De snabba patrullbåtarna var av MO-typ (malyj ochotnik) med träskrov, uppdelade på två divisioner omfattande 6—8 enheter var. De förde 1—2 st. 45 mm pjäser, kulsprutor och sjunkbomber. Tio bogserbåtar hade utrustats till minsvepare och bar beteckningen TStsja (*tralstsjik*) jämte nummer. Till dessa slöt sig en division minröjar-motorbåtar. Ett tiotal transportångare av olika slag: Sovjet, Tjapajev, Vilsandi, Hansi, Svjazist, Stenzo m.fl. avslutade raden fartyg. Några ubåtar var ej stationerade på Ladoga, om också flere sådana tillfälligt vistats där under sin förflyttning upp till Ishavsflottan via vattenvägssystemet mellan Finska viken och Vita havet. Efter erfarenheterna från seglationsperioden och striderna hösten 1942 transporterades två små ubåtar av M-typen (M 77 och M79) våren 1943 från Leningrad per järnväg till Ladoga.

Ladoga-flottiljens baser var Petrokrepost (Schlüsselburg) och Novaja Ladoga samt de å f.d. finländskt territorium belägna Lahdenpohja och Sortanlahti. Hösten 1941 gick de två sistnämnda förlorade till finnarna och Petrokrepost kunde icke mera användas på grund av frontlinjens närhet. I stället nyttjades Morje längre norrut. I när-

heten av Petrokrepost sjönk kanonbåten Olekma i september på grunt vatten efter ett tyskt flyganfall. Såsom flottiljchefer fungerade kommandörerna (kapitan 1. ranga) Zemljanitsenko, Trajnin, Bogolepov under korta perioder juni—augusti 1941, Horosjhin (8.8.—13.10.1941) och Tjerokov (13.10.41—25.9.44) med säte i Novaja Ladoga. Flottiljen förärades för sin krigsinsats Röda Fanans orden den 2 juli 1944 och upplöstes den 4 nov. 1944. Tjerokov befordrades till konteramiral två år tidigare.

Under den första krigsmånaden 1941 saknade flottiljen fiender att insättas emot till sjöss. Men sedan finnarnas offensiv nått Ladogas strand, dirigerades den mot norr för att stöda 7. och 23. Arméns avvärjningsstrider till lands. I mitten av augusti evakuerade flottiljen de i kustområdet mellan Lahdenpohja och Sordavala av finnarna hopträngda trupperna ur 168. Divisionen. Huvuddelen av den levande kraften och en del materiel räddades sjövägen, men stora mängder krigsförnödenheter blev kvar på stränderna. Den 20 aug. hade Ladogas hela nordvästra kust, inbegripen skärgården, fallit i finsk hand och en månad senare alla utöarna. Kampen om dessa var flottiljens sista nappatag med finnarna för året. Viktigare uppdrag väntade i söder i Leningrad-avsnittet.

Sedan tyskarna under den första septemberveckan nått Ladogastranden och tagit Petrokrepost, måste flottiljen uppgiva detta basområde. Hela hösten lång intill isbildningen var alla tillgängliga fartyg insatta i försörjningen av det cernerade Leningrad sjövägen från Novaja Ladoga. Verksamheten försvarades av stormar och luftangrepp, fartygens och hamnarnas dåliga skick. Under tiden 8 sept.—1 dec. såges c. 40.000 ton förnödenheter vattenvägen ha befordrats till Leningrad. Från staden transporterades i motsatt riktning två divisioner och sex brigader marininfanteri till Volchov-fronten, förutom sårade och civila. Förlusterna i personal var obetydliga. Men den 4 nov. skadades kanonbåten Konstruktör vid ett flyganfall så svårt, att den föll bort för denna säsong. I mitten av månaden begynte isbildningen sätta in och sjöfarten försvaras. Genom förlusten av Tichvin råkade huvudbasen Novaja Ladoga i farozonen och evakuering av fartyg därifrån påbörjades.

Den 17 nov. avgick en första avdelning därifrån med destination Morje: torpedbåten Purga, kanonbåten Selemdzja, två MO-båtar samt kanonbåten Bira med BKA 99 och BKA 100 på släp. Utsatt för isens press sjönk MO 216 och BKA 99 sprang läck, men hölls flytan-

de tills Morje den 21. anlöpets. Den 27. följde lastfartygen Tjapajev och Vilsandi, tre minsvepare och sju patrullbåtar. De nådde välbehållna den 4 dec. Morje. Vid samma tid upphörde sjöfarten till följd av ishindren definitivt. Istället öppnades isvägen från det 30 km från Osinovets belägna Kobona. Den stränga vintern möjliggjorde användandet av denna "Livets väg" ända till slutet av april 1942.

Så snart isläget tillät var Ladoga-flottiljen åter beredd att upptaga försörjningstrafiken. Som första isrekognoscerare färdades bogserbåten Gidrotechnik den 22 maj från Osinovets till Kobona. Två dagar senare följde den första konvojen samma väg och den 28. var sjöfarten åter i full gång, såväl längs detta kortare stråk, som längs den "Stora sjövägen" från Novaja Ladoga till Osinovets och vice versa. De av Luftflotte I. utförda massiva flyganfallen förmådde icke avskära dessa förbindelser, blott i någon mån störa sjöfarten.

I slutet av juni hade bara de italienska MAS-båtarna anlant till Ladoga, tyskarna kom först i juli och halva augusti skulle förgå, innan de var klara till aktion.

*

En av grundbetingelserna för framgångsrika sjöoperationer på innanhavet Ladoga var herravälde i luften. Detta var tyskarna fullt medvetna om. Luftflotte 1. lovade följaktligen ställa upp nödigt jakt-skydd för E.F.O.:s färjor till sjöss. Också eliminerandet av de farligaste sovjetiska krigsfartygen, såsom t.ex. Purga och kanonbåtarna av Bira-klassen, ställdes i utsikt. Lossningshamnarna för det till Leningrad destinerade godset skulle systematiskt beläggas med bomber, ävensom konvojerna på väg in.

Smärre tyska flygförband förlades i början av juli till finländskt område. Ur Jagtgrupp 54. anlände sex Me-109 jaktplan till Mensuvaara för att skydda hopmonterandet av färjorna i det närbelägna Lahdenpohja mot angrepp från luften. En grupp på nio Me-109 baserades på Petäjärvi för aktion mot de ryska kanonbåtarna och deras baser. För spaning och sjöräddning befann sig fyra Arado-196 pontonplan i Kexholm.

Det finländska flygvapnet ställde FR- resp. FA-flottiljerna ur Flygregementet 3. till förfogande. Den förras Fokker-plan opererade från flygfältet i Suulajärvi och den senares Fiat-jagare först från Petäjärvi och fr.o.m. den 30 juni från Kilpasilta flygplats. Något

närmare samarbete med tyskarna etablerades inte. Men man kom överens om en uppdelning av luftrummet för undvikande av missförstånd. Gränslinjen följde 60°30' N bredd, eller i stort sett en linje dragen från Saunaniemi till Svirs mynning, den finländska offensivens ändpunkter på Ladogas bägge stränder. Söderom denna linje verkade Luftflotte 1. allena. Densamma fick de finska flygarna icke överskrida.

Dessa flygförband förslog icke till luftskydd för de tysk-italienska sjöstridskrafterna, varken ute till havs eller i stödjepunkterna. Till följd av de häftiga striderna kring Leningrad och vid Volchov-fronten, med deras massinsats av flyg, förmådde Luftflotte 1. icke tillskansa sig luftherraväldet över Ladoga. Blott färjorna erbjöds under dygnets ljusa timmar någotslags flygparaply. MAS- och KM-båtarna kunde icke räkna med detta stöd.

Det sovjetryska flygets herravälde över hela södra Ladoga var så gott som obesträtt. Den här insatta 61. Flygbrigaden ur Baltflot (KBF) övervakade effektivt tillfartsvägarnas och hamnarnas luftrum samt stödde Ladoga-flottiljens framstötter. Attackerna mot fiendens stödjepunkter var mindre framgångsrika, men de tvang bl.a. E.F.O. förlägga sina färjor från Sortanlathi längre norrut till tryggare krypin. Vid avvärjandet av tyskarnas bombanfall mot hamnarna utmärkte sig särskilt flottans 13. Jaktflygregemente. Ovanför Ladoga insattes även flygförband från landfronterna längre bort, när läget så fordrade.

*

Medan underhållstransporterna till Leningrad således alltsedan slutet av maj återupptagits i full skala, kom tyskarna igång på allvar först tre månader senare. KM-båtarna hade inträffat i början av juli, men haverier och utbildandet av folket fördröjde de planerade operationerna. Siebelfärjorna i sin tur var klara först en månad senare. Hopsättandet av dem och luftvärnsartilleristernas invigande i sjöfarandets konst tog sin rundliga tid. Så förlorade tyskarna minst två månader dyrbar tid av den korta seglationsperioden på Ladoga.

De beprövade MAS-båtarna var färdiga redan vid midsommartiden, men ansågs allena icke få någonting nämnvärt till stånd. Försommarens ljusa nätter eliminerade nämligen en av torpedattackens viktigaste faktorer: överraskningsmomentet. Italienarna var vana att

gå anfallsvis tillväga i skydd av mörker och dålig sikt och först långt in i augusti skulle de mörka nätterna infinna sig så här långt i norr. Vid längre färder ut till sjöss i dagsljus yrkade de på skydd av jaktplan. De fåtaliga planen kunde givetvis icke erbjuda täckning från luften i timtal och så måste MAS-divisionen vänta på den artilleristiska ryggrad de tyska färjorna representerade. Helt passiva var de dock inte.

Den 15 juli trodde en finsk postering på Mantsi sig ha sett en ubåt utanför ön. MAS-båtarna hastade ut i skymningen för att jaga inkräktaren, men fann intet. Vid Mökerikkö rände MAS 526 den 25. till råga på allt på grund och skadades så svårt, att den ända till den 8 okt. helt var borta och blott tre veckor aktivt varit med på Ladoga. De övriga fortsatte nattpatrulleringen under de närmaste veckorna, utan att stöta på fienden i någon form. Systematisk ubåtsjakt bedrevs den 25 juli i vattnen kring Konevitsa och den 31 juli resp. 6 aug. över hela norra Ladoga. Ubåtsalarmen var falska, ty några sovjetiska ubåtar fanns veterligen icke på Ladoga år 1942. De var nästan hundra procentigt engagerade i den stora ubåtsoffensiven genom finska viken ut på Östersjön detta år.

*

Sedan överste Järvinen den 14 aug. slutligen givit Flottavdelning K. fria händer gå offensivt tillväga, löpte MAS-båtarna i skymningen genast ut till södra Ladoga. Utanför Toserov stötte MAS 527 den 15 aug. kl. 03.00 på tre kanonbåtar av typ Bira av vilka löjtnant (sottotenente di vascello) Bechi torpederade och sänkte en (Bureja?). Efter denna första framgång låg de tre båtarna alla nätter ute, om blott vädret det tillät.

Natten 27/28 aug. lurpassade MAS 527 och MAS 528 väst fyrplatsen Sucho på en från Novaja Ladoga kommande konvoj, ur vilken löjtnant Benvenuto (MAS 528) sänkte en av tre bogserare framsläpad, fullastad stor präm. Den tredje MAS 529 (löjtn. Ercolesi) attackerade i månskenet ur förmånligt läge en annan starkt säkrad prämkolonn, men bägge torpederna körde i det grunda vattnet fast i bottendyn.

Allt som allt företog båtarna sju patrollfärder under september månad, under vilka man endast ett par gånger råkade i eldstrid med ryssarna. Men några fler sänkningar noterades ej. Konvojerna fär-

dades tämligen nära den egna kusten över grunt vatten. Början var icke hoppingsivande. Två gånger landsattes kunskapare bakom frontlinjen och en gång infångades två desanter på väg hem till Leningrad från Karelska näset.

*

De tyska KM-båtarna kämpade med stora svårigheter innan de kom igång. Såsom redan nämnts var de svagt konstruerade och led av allehanda barnsjukdomar. De måste oavbrutet repareras och blev aldrig fullt friska. Den 20 aug. tog de ombord sina fyra minor var och började provturerna med full last. Resultatet var att alla hamnade på varv för reparation. Den 9 sept. försökte tre båtar på nytt, med dåligt resultat. Först den 26. på kvällen lyckades KM 3, KM 4 och Km 22 utföra en första minering av farleden Novaja Ladoga — Morje. Tolv bottenminor planterades i vattnen norr om Kobona. En i grannskapet liggande kanonbåt med två patrullbåtar tog ingen notis om besöket. KM-båtarna avlägsnade sig med nordkurs under dimbildning. Då väcktes ryssarnas misstankar. Och bekräftelse på närvaron av minor fick de redan den 30 sept. då en av tingestarna exploderade i kölvattnet på en vaktbåt. Sjöfarten spärrades omedelbart för ett par veckor framåt inom sagda område. Magnetminorna förorsakade veterligen inga förluster i fartyg. En stor del av de nyttjade transportmedlen var byggda av trä och minorna reagerade icke för dem.

KM-båtarna gjorde ytterligare tre försök till offensiva mineringar mot Schlüsselburg-bukten, men företagen måste avbrytas på grund av motorfel eller otjänligt väder. Risker att avskäras och nedkämpas av motståndaren var överhängande och flottiljchefen vägrade slutligen utföra några mineringar med så skralliga båtar. Han föreslog istället Siebel-färjorna för ändamålet. KM-båtarnas enda vapen var i själva verket liten målyta och hög fart, vilken med full last var max. 15 knop. Under resten av hösten användes de för spaning och ubåtsjakt för att slutligen vid upplösandet av Flottavdelning K. den 30 okt. transporterades tillbaka hem. De återvände icke till Ladoga.

*

Ryssarna fick mycket snart reda på de främmande fartygens när-

varo i deras mare nostrum. Flygangreppen mot Sortanlahti o.a. baser har redan omnämnts. Även enstaka spaningsframstötter företogs till vattnen i norr.

Natten 9/10 aug. rekognoscerade åtta MO-båtar stödda av en kanonbåt Ladogas mittersta del. I gryningen den 21. rapporterade den finländska kustbevakningen kanonbåten med tre MO-båtar utanför Saunaniemi. Något senare sågs tre MO-båtar i närheten av Mökerikkö. Natten 25/26 aug. kapade de vid Verkkosaari en finländsk motorbåt och dess förare. Till följd av de många artilleristiskt överlägsna patrullbåtarnas närvaro i grannskapet vågade de tre MAS-båtarna icke attackera kanonbåten i dagsljus. Den 1 sept. råkade MAS 529 på väg till Lahdenpohja med flottiljchefen Bianchini ombord, vid sagda ö ut för två MO-båtars koncentrerade eld. Med sin höga fart drog sig båten ur fällan, sköt en av antagonisterna i brand, men erhöll själv en träff i maskinrummet. Med ena motorn tystnad nådde MAS 529 slutligen Sortanlahti. Efter dessa utflykter stannade Ladoga-flottiljen kvar i de egna farvattnen. De större fartygen höll sig i den södra kustens närhet året ut. Blott enstaka MO-båtar företog spaningsturer till mellersta Ladoga.

*

För att hindra de fientliga påhälsningarna utförde E.F.O.:s 2. Kampgrupp säkrad av MAS 527 och MAS 528 natten 25/26 aug. från Kexholm en framstöt ut till insjöns mitt c. 35 km österut från Konevitsa. Kontakt med moståndaren nåddes icke. Resan var dock till nytta för det vid öppna sjön ovana manskapet. Den 1. Kampgruppen led av sviterna efter det sovjetiska flygangreppet mot Sortanlahti några dagar tidigare och var upptagen av reparerandet av skadorna och organiserandet av luftvärnet på platsen. Framstöten upprepades natten 30/31 aug. då hela färjflottiljen under befäl av öv.löjtn. Wachtel befann sig till sjöss i full styrka, med alla tre MAS-båtarna som uppvaktning. Färden utsträcktes till södra Ladoga, men tillfälle att pröva kanonerna förunnades icke tyskarna. Varken fartyg eller flyg från den motsatta sidan visade sig.

Sedan följde en månads paus med stillaliggande i stödjepunkterna. Som skäl uppgavs talrika motorfel, men den verkliga orsaken till E.F.O.:s tvekan att gå till sjöss synes ha varit det egna flygets oför-

måga att ställa erforderligt jaktskydd. Luftwaffe var engagerat på andra fronter just då och hade inga plan till övers för sin Ladoga-flotta. Utan jaktskydd ville denna icke gå ut ens nattetid, ty hemfärden skulle i varje fall ske i fullt dagsljus. En annan orsak var de kraftigare bestyckade och snabbare sovjetiska kanonbåtarnas närvaro. Mot deras 130 mm artilleri förslog de namnkunniga tyska åtta-åttorna icke. Först sedan Luftwaffe försatt en del av lodjorna ur spel, var de grå sjömännen åter beredda att löpa ut på den ogästvänliga, vidsträckta fjärden med sina pontoner.

I början av september rapporterade deras bevingade fränder sig ha sänkt torpedbåten Purga, 1 kanonbåt, 2 lastfartyg, 2 patrullbåtar, 1 bogserbåt med pråm. Ett antal andra fartyg hade skadats. En del av de farligaste antagonisterna till sjöss var nu ur spel hoppades man.

Överste Siebel utsattes för ett ständigt tryck från Luftflotte 1:s ledning, som fordrade denne skulle företaga sig något med sin flotta, på det fiendens uppmärksamhet skulle riktas mot Ladoga och det olidliga trycket mot landfronterna därigenom avtaga. Vintern närmade sig med stormsteg och snart skulle E.F.O. tvingas packa in, när isarna lade sig över dess färdvägar. Kampfärjorna hade icke hämtats till ort och ställe med stort besvär för att ligga sysslolösa under det dryga halvår Ladoga överhuvudtaget kunde befaras. Någonting måste göras. De tidigare planerade landstigningarna på den södra stranden talade man numera tyst om. Någon annan form av aktivitet efterlystes. Fiendens förbindelser borde på något sätt störas, hans bevakningsstationer elimineras till att börja med. Ett lockande mål var den avsides belägna flygplatsen Sucho, en viktig etapp vid den "Stora sjövägen" till Leningrad. Här kunde en lätt seger köpas. Eller ett sjöslag med framgång utkämpas. I slutet av september ansåg E.F.O. tiden vara mogen för ett företag till sjöss.

Inalles utförde färjorna sju framstötter, innan deras verksamhet för året avslutades. Den första gick av stapeln natten 24/25 sept. — kort före KM-båtarnas mineringsfärd — och utsträcktes till mellersta Ladoga. Fienden lyste med sin frånvaro. Nästa utflykt natten 28/29 sept. avbröts av dåligt väder. Följande tripp till södra Ladoga den 1 okt. ledde till eldstrid med en kanonbåt, som från 4.500 m besköt tyskarna med ett 40-tal granater, innan den försvann i en dimridå, utlagd av 10 säkrande MO-båtar. Färjorna påstod sig också ha blivit beskjutna av ett kustbatteri. Medan färden den 4/5 okt. icke resulter-

rade i någonting, ledde en sådan den 8/9 okt. till en för färjorna framgångsrik skärmytsling.

Avsikten var ursprungligen att den 9. genom beskjutning utradera fyrtorner, byggnaderna och batteriet på Sucho. Oförmånligt väder och felnavigering förde de deltagande 12 kampfärjorna, 6 trossfärjorna, stabsfärjan, lasaretsfärjan, 4 manskapsbarkasserna, 3 MAS- och 2 KM-båtarna långt från fyrplatsen. Överraskningsmomentet förlorades. Under återfärden i den ljusnande morgonen korsades förbandets väg av en kanonbåt åtföljd av 6—8 MO-båtar. Under eldstriden sänktes MO-175 och troligen MO-208. Nio överlevande tillfångatogs. Den sjätte framstötten den 12/13 okt. gick om intet i det stormiga vädret. Men en vecka senare ledde den sjunde och sista till en dramatisk och förlustrik drabbning.

*

På e.m. onsdagen den 21 oktober startade det företag, som redan den 6. under täcknamnet "Brasil" (No. 208/42) utarbetats av E.F.O. Ändamålet med operationen var att överraskande medelst artilleribeskjutning, med efterföljande landsättning av stöttrupper, förstöra batteriet, fyrtorner och radiostationen på Sucho samt lägga beslag på dokument och taga fångar.

Den lilla av kullerstenar täckta ön Sucho (90×60 m) ligger c. 35 km i NNW-riktning från Novaja Ladoga resp. Volchov-mynningen och c. 15 km från närmaste land. Vattnen runtom är grunda och svårnavigabla. Ön domineras av ett fyrtoner och ett par byggnader intill. Där befann sig år 1942 ett tre 100 mm kanoner omfattande batteri och en radiostation. För närförsvar fanns ett antal välskyddade kulsprutenästen i strandremsan, fyrtorner och i husens stenfot. Bemanningen var c. 100 man under äldre löjtnant (starsjij lejtenant) Gusev.

För operation "Brasil" stack 1. Kampgruppen kl. 16.30 och 2. Kampgruppen kl. 16.15 från sina stödjepunkter till sjöss. De sammantråffade kl. 18.30 väst Verkkosaari och fortsatte med SO-kurs till Konevitsa, som passerades kl. 21.45. Till sjöss befann sig stabsfärjan med öv.löjtn. Wachtel ombord, sju tunga färjor (Nris 11, 13, 15, 17, 21, 23, 25), fyra lätta (Nris 12, 14, 22, 26), tre trossfärjor (T2, T4, T6) med 70 man stöttrupper ombord, lasaretsfärjan och sju barkasser, av vilka fem avdelats för landsättning av kommando-

na. Inga KM-båtar medföljde och blott en mtb MAS 526. Företaget mot Sucho var således en ren tysk Luftwaffe-angelägenhet.

Under nattens lopp förflyttade sig förbandet med SO-kurs, genom regn- och snöbyar till pos. 60°24' N—31°54' O, där kursen kl. 05.54 lades ost direkt mot Sucho. Sikten förbättrades efterhand, vädret klarnade upp och NW-vinden tilltog, med måttlig sjögång som följd. Väderleksrapporten hade icke förutsagt en dylik radikal förändring i väder och vind. På bred front i tre led, med de sju tunga färjorna i det främsta, sedan de fyra lätta, stabsfärjorna och trossen, närmade man sig i den gråkalla morgonen Sucho fyrtoner, som rätt förut höjde sig ovan diset.

När avståndet var 7.500 m öppnade de tunga färjornas 88 mm artilleri kl. 06.15 eld mot de beordrade målen på ön. No. 11 ytterst på vänstra flygeln råkade oväntat ut för grundkänning och måste göra en omväg. Eldgivningen pågick i ett par minuters tid, innan Sucho batteri gav svar på tal. Tyskarna sköt snabbt in sig på de fasta målen, medan de ryska nedslagen låg för långt bakom de annalkande färjorna. Kl. 06.19 siktades två fartyg i söder och kort därefter fyra mindre sådana. De öppnade eld mot tyskarna. Samtidigt beordrade öv.löjtn. Wachtel sina fyra lätta färjor fram i frontal formation mot Sucho. Effektivt stödda av dessas snabbeld körde barkasserna kl. 06.50 fram mot stranden med de tre stöttrupperna och ett sprängkommando ombord. Fem minuter senare rusade den första truppen (Koch) iland. Båtarna med de två övriga (Mahler, Schwarze) rände på stenar och fördröjdes något. De möttes av intensiv kulspruteeld från det brinnande fyrtoner och intakta nästen på stranden. Med handgranater och buntladdningar nedkämpades den västligaste kanonen och fyra bunkrar jämte försvarare. Kanonen på den norra stranden röntes samma öde, medan den östligaste höll stånd. Sprängkommandot avancerade mot fyrtoner för att spränga det samma, då den överenskomna reträttsignalen, en röd-vit raket från stabsfärjan, kl. 07.10 avblåste aktionen. Medförande sårade och sex fångar drog sig tyskarna tillbaka mot Sucho.

Samtidigt som landstigningen skedde rände lätta färjan No. 12 kl. 06.55 på grund strax utanför öns västra strand. Vid försök att draga den från grundet råkade No. 13 själv på stenarna och satt ohjälpligen fast. Kl. 07.04 erhöll No. 22 från den intakta kanonen (Baskakov) i land en fullträff i styrhytten och främre babordspjäsen. Med trasigt maskineri, ur stånd att manövrera drevs färjan av vind

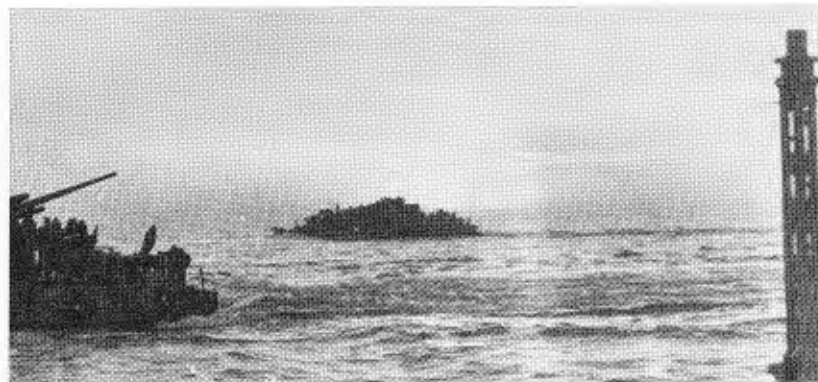
och sjö på grund. Icke nog därmed. Vid försök att assistera körde ytterligare No. 14 och No. 26 fast på stenarna. Då radioförbindelsen med det landsatta detachementet avbrutits, lät Wachtel kalla truppen tillbaka ombord. De tunga färjorna gjorde helt om och körde i kolonn fram och åter på kursen NNW-SSO intill kl. 09.15, så länge hjälpaktionerna för de strandade färjorna pågick. De växlade skott med de i söder stående fartygen, av vilka ett kl. 07.49 sköts i brand. Dessa försvann då bakom konstgjorda dimbankar.

Av den ganska livliga radiotrafiken att döma var ett ansenligt uppbåd sovjetiska fartyg i antågande. Tyskarna snappade upp och dechiffrerade redan kl. 01.17 en positionsrapport från en bevakare (MO-171) till sjöss NO Sucho. Kl. 07.10 signalerade Novaja Ladoga: —06.00 besköts Sucho från sjösidan. I området fiendefartyg och landsättningspråmar. 06.40 försökte fienden landsätta trupper vid Sucho. Patrullbåten 214, BK 99 och BK 100 samt patrullbåten 198 har avgått till platsen. Anmärkning: Sucho har sedan den 21.10. kl. 18.40 tigit. — Under stridens lopp uppsnappades ytterligare fjorton radiomeddelanden, den 23 okt, sju och den 24. ett par. Det sista från Sucho till staben löd: — Till Kytov. Sänd snarast byggmaterial och verktyg med fartyg No. 514 till Sucho. Invänta icke Suchos representant. —

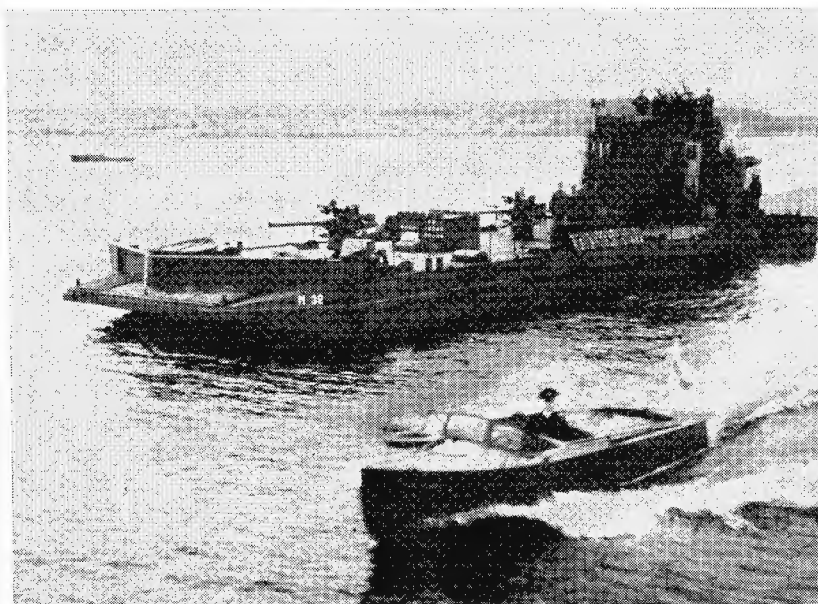
Striden mellan färjorna, kanonbåtarna och Sucho hade pågått i närapå två timmars tid utan någon som helst aktivitet i luftrummet ovanför. Kl. 07.17 cirklade fyra tyska Me 109-plan allena över området som flygskydd för färjorna. Ett ensamt sovjetiskt spaningsplan hade kort innan visat sig långt i väster. Men det skulle bli annorluda.

Vid 08-tiden susade de första sovjetiska planen österifrån in på arenan. Tre I-15 jagare störtade sig över färjorna i ettriga låganfall. Ett plan träffades av luftvärnet och störtade i havet syd Sucho. En kvartstimme senare attackerade fyra Lagg-3 från samma håll, varvid ett plan sköts ned. Angreppen fortsatte därefter praktiskt taget hela dagen intill kl. 15 med oförminskad styrka.

Ur E.F.O.:s stridsrapport No. 629/42 av den 27 okt. 1942 plockar vi följande anteckningar om flygattackerna, Kl. 08.01: 3 I-15, 1 nedskjuten. 08.15: 4 Lagg-3, 1 ned. 08.20: 1 PE-2. 08.25: 3 I-15. 08.47: 6 IL-2, 3 I-15, 1 IL-2 ned. 08.53: 2 IL-2. 08.54: 1 IL-2. 08.57: 3 IL-2. 09.00: 3 Lagg-3. 09.03: 1 IL-2. 09.16: 1 IL-2. 09.19: 1 IL-2. 09.21—09.32: 8 IL-2, 1 ned. 09.36: 2 IL-2. 09.54: 1 SB-2. 09.58: 5 SB-2. 10.14: 1 SB-2. 10.20: 1 SB-2. 10.25: 1 HE 111 (egget?). 11.05: 6 I-15.



Tyska Siebelfärjor på väg till Sucho torsdagen den 22 oktober 1942. I mitten en lätt kampfärja. T. v. synes akterskeppet av en tung färja med 88 mm luftvärnskanon.



En artillerifärja på Ladoga 1944 med finsk besättning.

11.10: 4 I-15. 13.35— 13.51: 7 I-15, 2 ned. 14.06—14.06—14.11: 26 IL-2, 8 I-15, 2 ned... Inalles fälldes c. 400 bomber över färjorna, utan att anställa större skador än hål orsakade av splitter. Attackerna avvärjdes i regel av luftvärnet ombord. Det egna jaktflyget ingrep sporadiskt med ett fåtal plan. Färjorna fälldes 8, medan de tyska jaktpiloterna påstod sig ha skjutit ned 11 och de finska 4 plan.

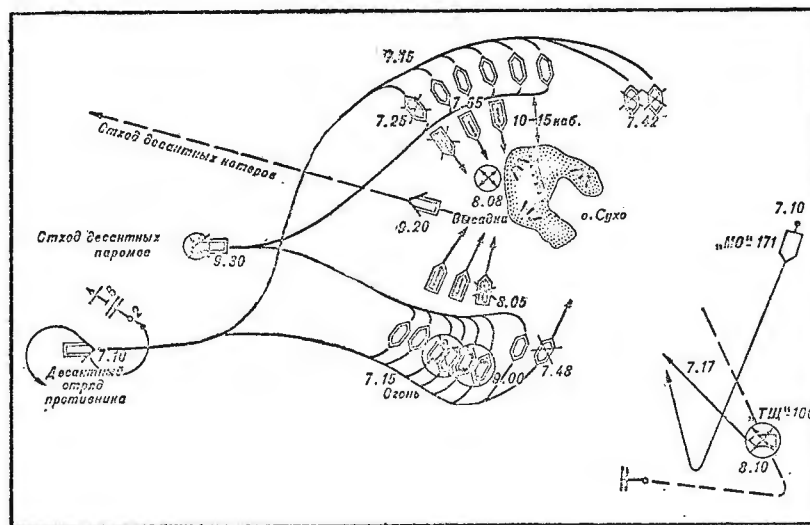
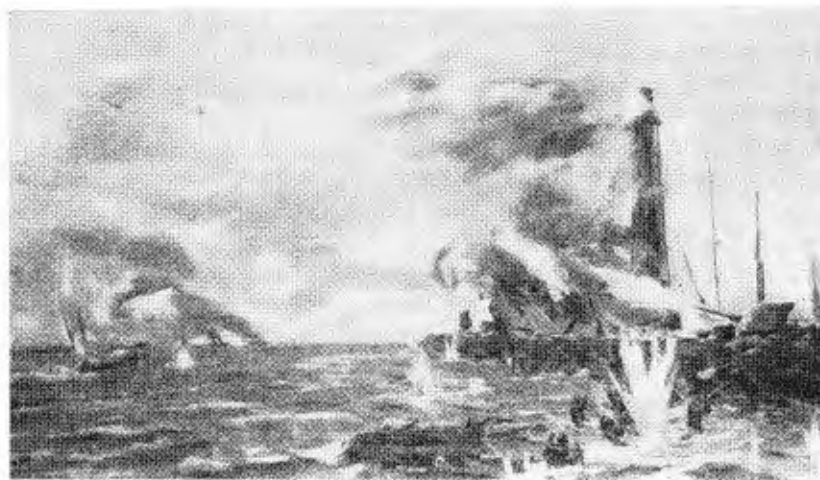
Tyskarna lyckades inte draga flott de strandade färjorna Nris. 12, 13 och 26, varför de sprängdes på platsen kl. 09.00—09.11 av eget folk. Den av artillerielden ramponerade och grundstötta No. 22 kom däremot loss och linkade efter det övriga förbandet, som kl. 09.14 anträtt återtåget med NW-kurs i 5 Beauf. motvind och stark sjögång, som försvårade manövreringen av de klumpiga pontonerna och riktandet av pjäserna samt reducerade farten till knappa fem knop.

*

På sovjetryskt håll synes man icke ha haft någon som helst kännedom om operation "Brasil". Kanonaden mot Sucho kom som en fullständig överraskning. Batteriet öppnade eld för sent och endast en lätt färja träffades. De tyska kommandona demolerade två kanoner och flera försvarsnästen samt försatte större delen av personalen ur spel, innan de femton minuter senare kallades tillbaka. Stridsdugliga förblev bara en kanon och en handfull försvarare, som med den sårade chefen Gusev förskansade sig i det brinnande fyrtornet. Radiostationen försattes i ett tidigt skede ur spel. Staben i Novaja Ladoga alarmerades först av patrullerande fartyg i grannskapet.

Patrullbåten MO 171 befann sig sedan midnatt till sjöss NO Sucho. Vid 06-tiden förnams motorsurr i väster och kl. 06.15 sågs mynningseldar från fler kanoner flamma upp. Nedslagen täckte Sucho. Äldre löjtn. Kovalevskij rapporterade omedelbart per radio, att ön besköts av ett flertal fartyg, förmodligen landsättningsfarkoster. Ett andra alarm kom från minsveparen TStsja 100, som låg SO Sucho. Äldre löjtn. Kargin satte kurs mot fyren och öppnade kl. 06.30 eld mot ansamlingen fientliga fartyg. Fyra till sjöss befintliga MO-båtar dirigerades till platsen. Skottlossning mellan dessa och färjorna följde.

Vid 07-tiden löpte de sovjetiska motåtgärderna med fullt pådrag. Kl. 08 var de första planen ur KBF:s 61. Flygbrigad på valplatsen och



Striden om Sucho den 22 oktober 1942. Klockslagen östeuropeisk tid.
(V. Atjkasov/B. Vainer: Krasnoznamennyi Baltijskij Flot v Velikoj Otetjestvennoi Voine. Moskva 1957).

sjutimmarskarusellen började. En halvtimme senare stack de första av Ladogaflottiljchefen Tjerokov beordrade fartygen till sjöss från sina hamnar. Från Novaja Ladoga avgick kanonbåten Nora, sveparna TStsja 37, 126, 127 och patrullbåtarna MO 201, 205 och 206 under befäl av kapten 3. rangen Kuriat till Sucho. Från Morje kanonbåtarna Bira och Selemdzja, BKA 99 och BKA 100, mtb TKA 61 och TKA 81 samt patrullbåtarna MO 198 och 214 under kapten 1. rangen Ozarovskij. Tjerokov följde senare med en bevakare.

Det förra förbandet nalkades vid 09-tiden Sucho från söder och Kuriat sände sina tre MO-båtar i förväg i en östlig båge runt ön för att antasta fienden från NO. De råkade kl. 09.20 i skottväxling med färjorna, som just då anträtt återtagets. Kl. 09.54 ingrep Nora från söder i eldstriden med sitt långskjutande artilleri. Morje-avdelningen anlände kl. 10.30 från SW och stötte strax på färjorna. Mellan kl. 10.49—14.34 utspann sig en fortlöpande artilleriduell på 6.000—13.000 m mellan Bira och Selemdzja å den ena och de tunga färjorna å den andra sidan. Ryssarnas eld var täckande, men inga fullträffar noterades. Blott splitterverkan å pontonerna, av vilka flera sprang läck. Tyskarnas stridsrapport berättar om åtminstone fyra träffar å kanonbåtarna. I akterskeppet på den ena skedde en våldsamt explosion. De drog sig utom räckhåll för de tyska kanonerna och fortsatte därifrån eldgivningen till kl. 15.18.

Kl. 11.32 avvärjde tyskarna en första torpedattack av TKA 61 och TKA 81 mot efterslänrarna inom färjkolonnen. Båtarna dök in i en dimbank och kom igen kl. 11.35 och 11.40, utan att nå resultat. Målen var trossfärjan T 6, som på grund av motorfel blivit efter samt den likaledes lama lasarettfärjan, som bogserades av T 4. Dessa hade även tagits under eld från den enda återstående 100 mm pjäsen på Sucho kl. 10.05. Tunga färjan No. 21 vände då om och tystade kl. 10.13 kanonen ifråga med några fullträffar i batteriet. Samma färjas pontoner var slagna läck av granatsplitter och då länsparerna strejkade, begynte den långsamt sjunka. Wachtel beordrade No. 23 bärga besättningen, varpå No. 11 och No. 23 sköt den skadade kamraten i brand. Men denna höll sig flytande på de hela pontonerna och sågs ännu kl. 15.30 som ett brinnande bål, långt i fjärran bakom kolonnen. Med No. 21 gick också den skadade barkassen I 6 förlorad. Den 23 okt. kl. 03.15 anlöpte färjorna slutligen sina stöddepunkter.

Operation ”Brasil” kostade tyskarna två tunga och två lätta färjor plus en manskapsbåt. En lätt färja var illa tilltygad och helt ur spel. Med färjorna förlorades sex 88 mm, två 37 mm, fem 20 mm och nio 20 mm (fyrings) kanoner, förutom annan värdefull materiel. Personalförlusterna var 18 döda, 4 saknade och 57 sårade, vilka huvudsakligen inträffade ombord på No. 22. Lamsläendet av Sucho batteri för någon tid framåt motsvarade knappast de lidna förlusterna. Företaget var icke av avgörande betydelse för operationerna på Ladoga. För E.F.O. var det ett bakslag.

En av orsakerna till den närmast negativa utgången var enligt dess uppfattning den felaktiga väderleksrapporten. Istället för gynnsamt, disigt väder, råkade förbandet ut för 5 Beauf. nordlig vind med stark sjögång, uppklärnande och god sikt. Sjökortet var icke heller korrekt och färjorna rände på obekanta grund invid Sucho. Tre måste i onödan uppgivas och sprängas. Samarbetet med det fåtaliga egna flyget förlöpte, vad jaktpiloterna beträffar mycket väl. Något stöd av bombflyget hade man däremot ej — tvärtom. Efter bombfällning mot fienden flög planen kors och tvärs över färjorna, störande dem i deras eldgivning. De fällde ett tag sin last över de strandade och sprängda färjorna och angrep av misstag det återtagande egna förbandet.

Ön Sucho företedde efter striden en sorglig anblick. Tyskarna hade öst närapå trehundra 88 mm granater, över tusen 37 mm och över femtontusen 20 mm projektiler över detta begränsade område. De tre kanonerna var ur spel, ställningarna raserade, fyren och byggnaderna utbrända, personalen decimerad till nära nog intet. Redan på e.m. den 22 okt. anlände kapten Tjodakov med nytt manskap till ön och övertog kommandot där. Försvarsberedskapen återställdes efterhand.

Under striden gick inga sovjetiska fartyg förlorade, men en del blev skadade av artillerielden. Ryssarna rapporterade sig ha sänkt eller förstört inalles 13 landsättningsfarkoster och 6 barkasser. Eller m.a.o. praktiskt taget alla deltagande tyska fartyg. En väl optimistisk beräkning utan täckning i den krassa verkligheten. Sucho batteri och kanonbåtarna sades ha likviderat 5+4, flyget 8+2 fartyg. Vidare hette det, att piloterna skjutit ner 14 fientliga plan, med blott 5 egna förluster.

Företaget mot Sucho var den sista marina operationen tyskarna utförde på Ladoga. Vintern nalkades snabbt och isynnerhet motorbåtarna, som skulle återföras till Finska viken via Saima kanal måste snart avföras från de aktiva stridskrafterna. Det slutgiltiga stormanloppet mot Leningrad till lands hade redan tidigare avförts från dagordningen.

Först förlades de fyra KM-båtarna den 23—25 okt. till Lahdenpohja, varifrån de landvägen transporterades till Saimen och därifrån via kanalen till Finska viken och hemlandet. Dessa båtar (KM-3, 4, 8, 22) återvände icke mera till Finland. Men under följande seglationsperiod 1943 insatte tyskarna, visa av erfarenheterna från Ladoga, andra KM-båtar på Finska viken, där fem gick förlorade.

De fyra MAS-båtarna följde samma väg den 27—30 okt. till Helsingfors och därifrån till Reval (Tallinn), där de övervintrade jämte besättningar. Den sista etappen tillryggalades i stark köld, som täckte skroven med en tunn isskorpa. Båtarna återsåg aldrig Medelhavets solvarma stränder, utan stannade kvar i Finska viken. Genom köp övergick de den 5 maj 1943 till Finland, hissade vid överlåtelsen i Revals hamn blåvit örlogsflagg och fördes av kaptenlöjtnant Herlevi med finländsk besättning över viken. Under namn av Jylhä(Storvulen) Jyry(Buller), Jyske(Brak), Jymy(Dån) bildade ex- MAS 526, 527, 528 och 529 en egen mtb-division inom Finlands flotta. Av praktiska skäl ändrades namnen snart till Jymy 1, 2, 3, 4. De deltog aktivt i kriget och vann en del framgångar under konvojstriderna i aug./sept. 1943 på ruten Kronstadt—Lavansaari. Efter kriget ströks de i slutet av 50-talet definitivt ur flottans rullor.

Siebel-färjorna transporterades bort per järnväg isärtagna och nödtvunget i betydligt långsammare tempo. De sista avreste först den 30 nov. från Ladogas strand. Sex enheter köptes till Finland: tunga färjan No. 17 och trossfärjan T 2 samt fyra manskapsbarkasser. Dessa opererade på Ladoga ända till den slutliga utrymningen i september 1944, då de landvägen fördes till Saimen. Här låg de kvar i ett års tid, emedan Saima kanal icke mer kunde användas. Enligt fredsvillkoren överlämnades samtliga fartyg slutligen fullt rustade i augusti 1945 i Helsingfors till de sovjetryska myndigheterna.

*

De till Ladoga år 1942 koncentrerade tyska, italienska och finska sjöstridskrafterna ägde icke ens närmelsevis några resurser att allena

avgöra det inringade Leningrads öde. De mäktade icke avskära storstadens enda betydelsefulla länk med yttrevärlden. De var alltför svaga och olämpliga för uppdraget. Den tyska sommaroffensivens tyngdpunkt låg i söder och styrkorna vid Leningrad-fronten var alldeles otillräckliga för stadens betvingande. Sjöoperationerna på Ladoga blev därför en helt separat företeelse. Med beaktande av deras ringa omfång, väckte de emellertid en rätt livlig internationell uppmärksamhet. Ty det var ju dock fråga om tyska och italienska stridsenheter, vilka utnyttjade stödjepunkter belägna på återerövrade finländskt territorium, bemödade sig att strypa tillförseln till Leningrad. Deras försök följdes med en viss spänning.

I mitten av januari 1943 drev ryssarnas motoffensiv till lands undan tyskarna från flaskhalsen vid Schlüsselburg och därmed var landförbindelsen med Sovjetunionens övriga delar återupprättad. Sjöfarten på Ladoga minskade under de följande åren i betydelse och några försök att avskära densamma gjordes aldrig mera från något håll.

De navigatoriska förhållandena inom den sydligaste delen av Ladoga gynnade inte en angripare. Konvojerna färdades huvudsakligen längs rutter, där vattendjupet ingenstädes nådde tjugo meter. Torpedskjutning i så grunda vatten mot rätt små och värdelösa fartyg var föga ändamålsenligt. Effektiv minering av farleden Kobona—Morje hade utan tvivel lett till bättre resultat. De olämpliga KM-båtarna medförde blott fyra magnetminor, som dessutom icke alls lämpade sig mot fartyg med träskrov. Varken italienare eller tyskar hade slutligen något större intresse av Schlüsselburg-bukten, där de lätt kunde bli instängda och nedgjorda av de kraftigt bestyckade eskortfartygen. Oroandet av den kortare sydliga ruten föll därför helt på flygvapnets lott. Men Luftwaffe förfogade icke över bombplan i tillräckligt antal för uppgiften. Ej heller jaktplan för den egna flottans skydd, trots att denna helt och hållet var bemannad med flygvapenpersonal och leddes av en "Flakkommandeur". Bristen på flygplan gjorde sig alltmer gällande, medan folk fanns mer än nog. Vilket bildandet av den över 2.000 man starka E.F.O. tydligt visade.

Siebel-färjorna var icke avsedda för långvarigt, fortsatt bruk vilket framstötarna över Ladoga oftast ledde till. De var tidsödande färder på ett dygn. Den längsta mot Sucho varade 35 timmar i ett sträck. Färjornas flygmotorer tålde icke belastningen och kollapsade alltsomoftast, med långvariga reparationer som följd. Sjöegenskaper-

na var dåliga, artilleriet bestod uteslutande av luftvärnspjäser, normalt icke lämpade för sjömål. Förbindelsetjänsten fungerade icke tillfredsställande, navigeringen var icke den bästa möjliga.

Bemanningen var främlingar på platsen och ägde — förutom italienarna — ingen som helst eller blott ringa erfarenhet av sjön. Färjornas besättningar var medelålders män från Sydtyskland och Österrike, som varit med i leken i tre års tid ända från krigets början. De visade föga entusiasm för detsamma, men underkastade sig den stränga disciplinen utan knot. Färderna ut på det villande, ogästvänliga havet väckte närmast olustkänslor hos dessa inlandsbor. KM-båtarna bemannades av ungt folk med begränsad eller ingen front-erfarenhet. Nervositeten inför avstickarna till okända vatten var påfallande, men väl ute i operationsområdet skötte sig dessa unga värnpliktiga med den äran.

Den bästa av de främmande stridsenheterna på Ladoga var den italienska MAS-divisionen. Den skulle säkert ha nått rätt skapliga sänkningsresultat, om blott de lokala förhållandena varit annorlunda. De ljusa sommarnätterna vållade svårt avbräck. Under den välkomna, mörka hösten förde de nyckfulla, häftiga stormarna åter med sig nya problem. Skrovets bottenkonstruktion lämpade sig icke för höga hastigheter i den krabba sjön. Överraskande ytdimnor tvang åter till överksamhet. Ett annat gissel var de allestädes kringflytande lösa stockarna. De grunda vattnen i söder försvårade i högsta grad användningen av torpederna. De erfordrade i avfyrningsögonblicket rätt mycket vatten för att komma i jämvikt. Var djupet alltför ringa, körde de osvikligt in i bottengyttjan. Målen var långtifrån värdefulla enligt italiensk måttstock: små, usla hjälpkanonbåtar, bogserare, pråmar, motorbåtar o.dyl. Därhemma skulle slösandet av torpeder på dessa andra rangens flytetyg lätt leda till krigsrätt för de ansvariga cheferna. Senare fick man revidera denna uppfattning. Kanonbåtarna och de fullastade lodjorna var mål att fika efter, då någonting bättre tyvärr ej fanns på Ladoga.

Den nästan genomgående av unga fiskare och andra kustbor bestående personalen ägde krigserfarenhet från Medelhavet och hade omsorgsfullt förberett sig för detta specialuppdrag i högan Nord, vars "kyliga" klimat de bar med jämnmod. I land levde man ett sorglöst liv och fördrev tiden med sång och musik. Men varje aktion ut på Ladogas ydder förbereddes med samma omsorg och iver som ett förestående tonfiskdråp därhemma. Traditionerna från första

världskrigets dagar och d'Annunzios tolkning av bokstäverna M A S — Memento Audere Semper (Minns, våga alltid) — förpliktade. "Masisterna" var effektiva och lidelsefullt fästade vid sitt vapen. Att fångsten inte blev så stor under Ladoga-parentesen kan man inte direkt klandra dem för.

De för Ladoga avdelade enheterna anlände för sent till ort och ställe. Sommarmånaderna förflöt i förberedelsernas tecken och först i slutet av september begynte huvudstyrkan — artilleripontonerna — aktivt uppträda till sjöss. Som flankskydd vid utflykterna önskade E.F.O. de italienska MAS-båtarna, vilkas egna patrullfärder härigenom reducerades till ett minimum. Torpedattacker i skydd av mörkret förblev rena önsketänkandet, ty motparten visste vanligtvis, när färjorna gick till sjöss och höll sig ur vägen för dem. Angrepp i fullt dagsljus mot de av talrika MO-båtar skyddade sovjetiska kanonbåtarna hade knappast lett till resultat, men orsakat onödiga förluster. KM-båtarna lämpade sig icke heller för samverkan med färjorna. De erfordrade vackert väder och möjlighet att tyst och oförmärkt smyga sig fram. Färjornas bullrande motorer annonserade deras närvaro redan på långt håll. Emedan KM-båtarna allena icke ville löpa in i Schlüsselburg-viken, återstod blott den yttre farleden som anfallsobjekt. Densamma önskade E.F.O. emellertid hålla helt minfri för att icke inskränka färjornas rörelsefrihet. En katastrof hade lätt kunnat inträffa, ifall minor lagts ut på fel ställe och färjorna beräknat sin position oriktigt. Tyskarna fruktade också för sovjetiska minfält, vilka i själva verket ej utlagts längs farleden. En annan källa till oro var de aggressiva stridsflygarna, som förutom materiella skador åstadkom allvarlig tillbakagång i "färjkarlarnas" stridsmoral.

*

Den sovjetiska Ladoga-flottiljen löste med rätt anspråkslösa medel sin huvudsakliga uppgift att upprätthålla den sjöväga tillförseln till Leningrad. Förutom tillfälliga framstötter till vattnen i norr uppehöll sig fartygen på transportleden i söder. De få kanonbåtarna var visserligen starkare bestyckade än Siebel-färjorna, men antalet kanoner på fiendesidan var förkrossande stort (21 mot 12). Man hade även skäl att se upp för moständarens minspärrar. Någon orsak att gå offensivt tillväga på Ladoga fanns inte.

Under de följande seglationsperioderna var ryssarnas dominans

på Ladoga orubbad. Året 1943 var förhållandevis lugnt, men sommaren 1944 bröt stormen lös. Den sovjetiska storoffensiven över Karelska näset den 9 juni berörde icke Ladoga i högre grad. Men framryckningen över Svirfloden kort före midsommar utlöste en livlig aktivitet även till sjöss. Kulmen nåddes den 22—23 juni, då Ladoga-flottiljen säkerställde landsättningen av trupper från ett 50-tal farkoster i kustsektorn Tuulos — Vitele. En kopia av händelserna år 1919. En månad senare minskades aktiviteten i någon mån och den 2 sept. nödgades Finland ingå vapenstillestånd. Inom loppet av en månad evakuerades alla finländska fartyg landvägen till eget område, förutom ss. Aunus, fyra stora pråmar och två mudderverk. Insjöns vågor berörde ingenstädes mera finländskt territorium. Ladoga var åter ett sovjettryckt innanhav.

*

GOSTA BOLIN

Projektering av övervattensfartyg

Årsberättelse: Krigsfartygskonstruktion, Maskin-, elektro- och teleteknik

Årsberättelsen har ett så omfångsrikt område som tema att försök till allsidig behandling med nödvändighet skulle leda till en yttlig översikt. Den har därför med stöd av stadgarnas § 29 inskränkts till övervattensfartyg, aktuella för våra farvatten och realistiska med hänsyn till en "lätt" flotta. Därigenom kan vissa utvecklingstendenser behandlas på ett fylligare sätt och en del torde likväl äga principiell giltighet även för större örlogsfartyg.

Ett betraktelsesätt från projektörens synvinkel är därvid lämpligast och mest förutsättningslöst. Hans uppgift att sammanjämka enskilda intressen och önskemål från olika specialområden till en optimal, realistisk enhet ger honom den överblick som behövs för ett integrerat fartygssystems slutliga utförande.

Man har upplevt åtskilliga misslyckade försök att påtvinga ett uppenbart olämpligt skrov en i och för sig utmärkt vapenutrustning. Lika meningslöst är det att förse ett bra skrov med icke effektiv utrustning. Växelverkan mellan vapen — plattform måste noggrant undersökas för att uppnå ett optimum. Dilemmat för projektören är härvid den snabba tekniska utvecklingen på de flesta områden under ett modernt fartygssystems långa framtagningstid. Förutsättningar för en riktig utveckling är därför stor flexibilitet i projektarbetet och inte minst en stabil, långsiktig, ekonomisk planering.

För att driva fram utvecklingen är det givetvis lämpligt att ställa höga krav på alla områden. Detta står tyvärr i krasst motsatsförhållande till ekonomiska realiteter. Kravet på ett stort antal enheter är den "lätta" flottans grundprincip och detta gör höga anskaffnings- och underhållskostnader för fartygsenheter mindre önskvärdt.

Moderna vapen och vissa framdrivningsmaskinerier har, bl.a. genom införandet av elektroniken, lätta konstruktioner och koncentration av större maskineffekt på små fartyg, blivit lättare och mindre utrymmeskrävande. Även tillämpning av nya materiellag för kab-

lar, rörledningar och bostadsinredning har minskat utrustningsvikten och behovet av underdäcksutrymme. Detta har underlättat övergången till en lätt flotta utom i ett avseende. Antal och konstruktion av vapen har ökat kravet på däcksutrymme. Samma gäller för gasturbiners skrymmande luftintag. Från att vara vikts- eller volymkritiska konstruktioner har dessa små övervattensfartyg nästan undantagslöst övergått till att vara "däcksytekritiska". Därmed når fartygsstorleken snabbt en undre gräns om inte kravet på slagkraft skall eftersättas.

Minskning av fartygsstorlek leder även till gränsen för funktionsduglighet i svårt väder. Nedsättning av farten under svåra väderleksförhållanden är ofrånkomlig, särskilt för s.k. planande skrovformer och små svävare. Användning av planande skrovformer har därför avlöst av en återgång till deplacerande former. Försök att komma ifrån problemet genom att övergå till okonventionella farkoster såsom svävare och bärplansbåtar av olika typer har hittills strandat på att dessa medför så många andra svårösta ekonomiska och tekniska problem att bara enstaka, realistiska konstruktioner kunnat framtagas trots mångårigt dyrbart utvecklingsarbete.

Miljön och miljöforskningen har blivit alltmer betydelsefull för örlogsfartygens konstruktion. Detta nya betraktelsesätt med tillämpning både på materielen och på människan har ofta möjliggjorts av moderna beräkningsmetoder. Datortekniken i förbindelse med sannoliketskalkyler, är därvid de mest markanta faktorerna. Dessa nya tekniska hjälpmedel ger oss möjlighet att optimera på ett helt annat sätt än tidigare och underlättar tidskrävande beräkningar vid projektering, inom skeppshydropneumatiken, på hållfasthetens område, för underhållsfilosofin och på allehanda administrativa och dokumentationsområden. Man får dock ej glömma att varje teknisk optimering måste kompletteras med en ekonomisk och resultatet är därför icke alltid entydigt utan kan variera från varv till varv, från land till land.

I det följande skall några av dessa nya områden mera utförligt behandlas med tyngdpunkten på miljön samt människans arbetsinsats ombord.

Moderna projekteringsmetoder

Länge har skeppsbyggnadstekniken nöjt sig med att för fartygskonstruktioner beskriva lagbundenheten av fysikaliska sammanhang och

PROJETERINGSPROCESSEN

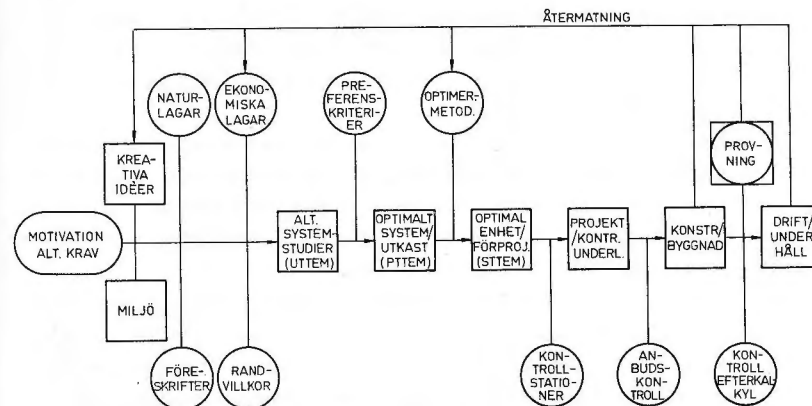


Bild 1.

utvecklat härför nödvändiga empiriska och teoretiska metoder. Lagbundenheten vid själva projekterings- och anskaffningsprocessen av ett "system" och framförallt härför erforderliga ekonomiska aspekter har man av någon anledning inte ägnat samma uppmärksamhet. Först under påverkan av andra tekniska grenar och av datortekniken har man börjat tillämpa vad anglosaxarna brukar kalla "system engineering" men även många andra beteckningar är gångbara.

En allmängiltig framställning ges av Krappinger (1), som med vissa modifikationer utmärkt passar för att i princip bekriva gängse praxis hos oss (bild 1).

Med utgångspunkt från en motivation som måste föreligga i långtidsplaner m.m. framtas i regel ett antal alternativa system, kanske en för utvecklingen mest betydelsefull del av projekteringsprocessen som kräver sällsynta och svåranskaffade personella insatser, nämligen kreativt ingenjörarbete. Dessa alternativ måste insättas i miljön för den tilltänkta verksamheten. Ordet "miljö" bör härvid tas i sin mest vidsträckt betydelse, från fientlig vapen- och spaningsinverkan till farvattnets krav under hårda väderleksbetingelser m.m.

Systemens egenskaper undersöks sedan med hänsyn till naturlagar, ekonomiska lagar resp. — ramar samt gällande föreskrifter och uppställda randvillkor. Härför torde det numera vara ofrånkomligt att som hjälpmedel använda datorberäkningar som nedan närmare skall beskrivas.

Systemen som man på så sätt framtagger i form av ett utkast till teknisk, taktisk, ekonomisk målsättning (UTTEM) måste med hjälp av kriterier prefereras för att nå målet, beskrivningen av ett optimalt system (PTTEM). Även här är en datorbehandling av stort värde.

Det i detta optimala system ingående fartyget underkastas sedan en granskning genom att de väsentligaste parametrarna, exempelvis huvuddimensioner, fart, vapenlast m.m. analyseras för att uppnå en optimal plattform, ett förprojekt utgörande underlag för anskaffningsbeslut och för slutgiltig projektering.

Under det följande projekteringskedet bör optimeringar som berör hela fartyget undvikas. Endast komponenterna förbättras, säkrare vikter och kostnader framtages och utrymmena färdigplaneras. I detta understrykes samstämmigheten med Lemtes uppfattning (2). Det är numera en nödvändighet att datorbehandling ingår i projekteringsprocessen (markerade med cirklar i bild 1). Många datorprogram har på sistone framtagits, från enkla, avsedda för parameterstudier, till mycket avancerade som kan ta fram prestanda, vikter och kostnader med sådan noggrannhet att de kan utgöra basen för ekonomiska beslut. Man kan även integrera program för olika fartyg i ett system och bygga ut dem att omfatta redarens drifts- och lönsamhetsproblem likaväl som örlogsflottans underhållsproblem.

Det måste krävas att programmen ej är alltför otympliga och dyrbara. Flexibilitet vid användning för vitt skilda fartygstyper och olika noggrannhetsgrader behövs i synnerhet hos oss. Ibland är ett växelspel mellan konstruktion, ritning och datorberäkningar önskvärt. På så vis kan de som saknar begreppet "skeppsbyggnadskonst" i datamaskinåldern få viss kompensation. Givetvis måste för projekteringen nödvändiga uppgifter om vikter, utrymmen, form, motstånd, propulsion, maskineffekt, sjöegenskaper, hållfasthet, förråd och vapen, stabilitet och trim samt kostnader, på lämpligt sätt genom automatiska iterationsprocesser vara knutna till programmet och vid ändring av en eller flera huvudparametrar måste alla andra egenskaper automatiskt framräknas och konsekvenserna allsidigt undersökas.

På så sätt använd är datorn ett utmärkt hjälpmedel för tidigare omöjliga beräkningar och ger en ökad chans till optimering. Datorn löser däremot inga besvärliga tekniska problem. Tvärtom tvingas man att ge sig i kast med problemen intensivare än någonsin.

Förutom projektprogrammen står f.n. på specialområden ett helt

bibliotek av detaljprogram till förfogande som här i fortsättningen skall behandlas under resp ämne. Det har emellertid visat sig att en integrering av alltför avancerade delprogram i ett projektprogram leder till långa körtider och att en sådan noggrannhetsgrad i regel ej behövs.

Projektprogrammets effektivitet är beroende av återmatning av data från tekniska och ekonomiska efterkalkyler. Återmatningen är arbets- och kostnadskrävande och får ej negligeras vid sidan om planeringsverksamheten.

Man konfronteras emellanåt med förslag till "patentlösningar" i form av standardfartyg, användbara för olika ändamål, framlagda i den förhoppningen att därigenom förenkla och förbilliga fartygsanskaffningen. Eftersom fartygsskrovet i dag utgör en mindre del av totalkostnaden än vapen- resp. teletekniska utrustningen grusas dessa förhoppningar i regel och fartyget blir varken optimalt i prestandahänseende eller billigare än ett "skräddarsytt" fartyg.

Avancerade örlogsfartygsexportörer håller sig med en vackert utförd katalog av egna standardserier. En av de mest extrema är metoden som Blohm & Voss söker lansera, med avseende på au-raketer i samarbete med Bofors. Det innebär att vapeneldledningar eller annan lämplig utrustning sammanbygges i "containers", som tillverkas i underleverantörens verkstad och som i sin helhet kan monteras i och anslutas till fartyget.

Fördelarna ligger knappast i kostnads- eller viktbesparing utan i möjligheten att under gynnsamma verkstadsbetingelser sammanbygga och avprova materielen. Andra fördelar är att attraktiva materielyheter på relativt sent byggnadsstadium löpande kan monteras ombord och underhållet av den "containeriserade" materielen rationaliseras. Metoden är ännu ej prövad i praktiken och för- och nackdelarna kan därför ännu inte till fullo överblickas.

Slutligen skall här beröras trenden i vissa NATO-länder att överlåta sammanhållningen för framtagningen av ett fartygssystem till andra företag än skeppsvarv. Skälet uppges vara att vapen- och teletekniska system ökat sin kostnadsandel och blivit alltmer integrerade och svårare att överblicka för varvsexpertisen. Kända försök i den riktningen synes dock ha medfört fördyringar och samarbetssvårigheter. Den rätta vägen torde fortfarande vara att skapa konstruktionskapacitet på skeppsvarven. Detta understryker nödvändigheten att rusta upp konstruktionskapaciteten på inhemska skeppsvarv

och även vidmakthålla denna under perioder där beläggningen med nybyggnader är låg. En effektiv metod härför synes vara att exportera fartyg av hög kvalitet och överlägsna konstruktionsmetoder.

*

Aktuella fartygsslag

Det var förhållandevis lätt att finna adekvata beteckningar för fartygstyper fram till 1960-talets början. För större örlogsfartyg gäller detta fortfarande. Tunga och lätta kryssare, hangarfartygstyper och slagskepp — i den mån de ännu finns kvar — beteckna fartyg med vissa bestämda egenskaper, entydiga i alla länder. När man kommer ned till jagarens storlek blir detta svårare och än mera för små fartyg, aktuella för vår flotta.

Detta beror främst på att faktorer som bestämmer en typs egenskaper inte är lika i alla länder, t.ex. en korvett i franska marinen påverkas av helt andra miljöförhållanden än en rysk korvett. Till och med inom ett och samma land torde angränsande hav vara så olika att man helt inte kan tala om en typisk rysk, fransk eller svensk korvett. Särskilt svårt är det att placera oceangående jagare. Deras storlek tenderar att växa, vilket i viss mån suddar ut gränsen till kryssare. Olika specialkonstruktioner finns dessutom inom båda kategorier, såsom robot-, radar-, helikopter-, eskortjagare m.m. På nedre storleksgränsen är gränsdragningen gentemot fregatter svår då båda typer kan ha utpräglade ubåtsjaktutrustningar.

En annan grupp av fartyg som i årsredogörelsen 1972 utförligt behandlats, minsvepare resp. minjaktfartyg (7) ävensom planande typer av torpedbåtar samt trängfartyg, kan svårligen systematiseras. De lämnas utanför denna redogörelse.

Ett sätt är givetvis att indela fartygstyperna efter deras strategiska eller taktiska primär- och sekundäruppgifter. Tyvärr är dessa uppgifter sällan väldefinierade eller brukar av förståeliga skäl ej kunna presenteras. Man gör därför bäst att indela fartygen efter väsentliga prestanda, storlek och sjöegenskaper, fart och uthållighet, motståndskraft och slagkraft resp. bestyckning.

Eftersom det kan vara av värde och intresse att analysera utvecklingstendenser för de för oss mest aktuella fartygen har här valts tre kategorier med följande definitioner.

”Fregatter”

Relativt sjödugliga fartyg mellan ca 1 200 och 5 000 ton med utpräglad ubåtsjakt- och sambandsutrustning, i farthänseenden (ca 30 knop) och artilleribestyckning markant svagare än jagare. De betecknas ibland som ”Ocean Escorts”, ”Aviso Escorteurs”, ”General Purpose”- resp. ”Anti Submarine Frigates” (bild 2).

”Korvetter”

Fartyg under 1 200 ton som kan ha liknande uppgifter som fregatter och samma måttliga fartresurser, omkring 30—35 knop. De betecknas ofta ”Coastal Escorts” eller ”Aviso Côtiers” (bild 3).

”Attackfartyg”

Deplacerande stridsfartyg med en fart omkring 40 knop, 100—400 tons displacement och i huvudsak attackbetonad bestyckning av robotar, artilleri eller torpeder. De betecknas i olika länder med ”Patrol Escorts”, ”Kleine Kampfschiffe” eller ”Aviso Rapide” (bild 4).

Samtliga befintliga eller under byggnad varande fartygsserier med ovan nämnda subjektiva kategoriindelning har sammanställts för att få en överblick över utvecklingstendensen. I och för sig har en sådan tillbakablickande statistik ett begränsat värde. Resultatet utgör dock utgångspunkten för en prognos och har varit mera givande än väntat. Som särskilt angeläget har jag ansett det vara att få ett svar på följande speciella frågeställningar.

- Hos vilka länder (varv) ligger tyngdpunkten för utvecklingen av dessa typer och i vilken utsträckning exporteras sådana fartyg till andra länder?
- Finns en storleksgräns för fartyg med ombord placerade lätta helikoptrar?
- Finns en klar tendens till robotbestyckning för dessa fartygskategorier?
- Finns en klar tendens till användning av gasturbiner, dieselmotorer eller kombinationsmaskinerier?

TABELL 1.

LÄNDER MED EGEN VARVSINDUSTRI	FREGATTER			KORVETTER			ATTACKFARTYG		
	ANTAL TYPER	TOTALA ANTALET ENH.	DÄRAV EXPORT ENH.	ANTAL TYPER	TOTALA ANTALET ENH.	DÄRAV EXPORT ENH.	ANTAL TYPER	TOTALA ANTALET ENH.	DÄRAV EXPORT ENH.
USSR	1	2	-	9	235	28	5	450	165
DDR	-	-	-	1	14	-	-	-	-
STORBRIANNIEN	8	120	30	2	5	5	3	23	22
FRANKRIKE	8	45	4	-	-	-	4	48	48
VÄSTTYSKLAND	1	6	-	2	6	-	8	101	51
ITALIEN	3	20	8	1	8	4	4	12	-
HOLLAND	2	13	1	-	-	-	-	-	-
BELGIEN	1	4	-	-	-	-	-	-	-
SVERIGE	-	-	-	-	-	-	2	18	-
NORGE	1	5	-	1	2	-	3	27	1
DANMARK	1	2	-	1	4	-	-	-	-
FINLAND	-	-	-	1	2	-	-	-	-
PORTUGAL	2	8	-	-	-	-	-	-	-
JAPAN	4	15	-	2	9	-	1	3	-
CANADA	5	24	-	-	-	-	-	-	-
USA	3	67	5	-	-	-	1	17	-
FOLKREP. KINA	-	-	-	-	-	-	2	127	24

— I vilken utsträckning har okonventionella farkoster använts i praktiken såsom ersättning av dessa tre kategorier?

Statistiken har uppgjorts med hjälp av tillgängliga källor och underrättelser som stått till buds medio 1972. Tabell 1 ger en överblick över befintliga fartygstyper och antalet enheter. Iögonfallande är den numerära överlägsenheten på östsidan betr. korvetter och attackfartyg ävensom att exporten resp. "överlåtelsen" till satellitstater av fartygsenheter inom ramen av dessa typer är så mycket mera markant än på västsidan, där huvudparten av exporten faller på England (Vosper-Thornycroft), Frankrike (Constructions Mecaniques de Normandie) och Västtyskland (Lürssenwerft och Blohm & Voss).

Den totala exporten av örlogsfartyg från USSR uppskattades 1969 till mera än 700 enheter till ett tjugotal länder.

För attackfartyg kan man på västsidan skönja en intressant utvecklingslinje som börjar med den svenska T 101 serien som initierade Lürssen-typernas framtagning. Dessa har sedan otvivelaktigt på-

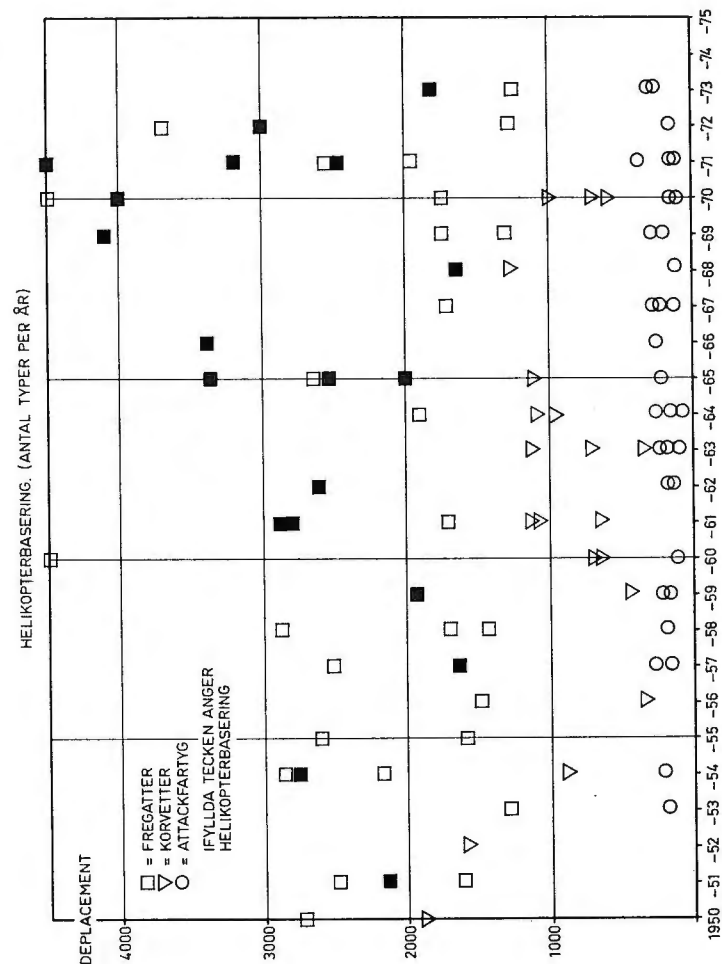


Diagram 1.

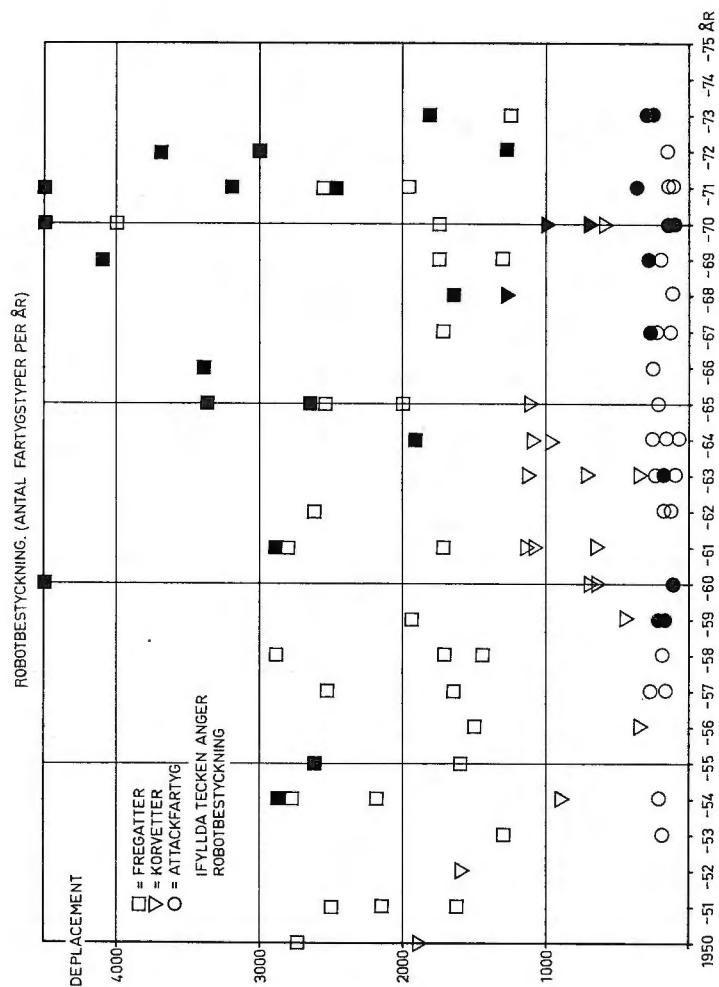


Diagram 2.

verkat Spica-klassen i Sverige, Ashvilleklassen i USA, la Combattante i Frankrike och Tenacity hos Vosper.

Diagram 1 visar 93 fartygstyper resp 1 442 enheter med olika symboler för fregatter, korvetter och attackfartyg varvid fyllda symboler anger helikopterförande fartyg. En klar gräns synes vid ca 1 500 tons displacement. Intressant är att inga ryska fartyg inom de tre kategorierna synes ha utrymme för att medföra helikoptrar. Moderna fregatter utrustas numera i regel med lätta helikoptrar. Helikoptertyper framgår av tabell 2. Siffrorna i tabellen anger totala antalet helikoptrar som medförs av de i tabell 1 angivna fartygsenheterna.

Alla tre här behandlade fartygskategorier förses sedan mitten av 50-talet i ökande utsträckning med sjömåls- eller luftvärnsrobotar, vilket åskådliggöres i diagram 2. Robottyperna framgår av tabell 3, varvid beteckningarna S-S resp S-A anger sjömåls- resp. luftvärnsrobotar och siffrorna det totala antalet startanordningar för robotar på de tre fartygskategorierna.

De i statistiken ingående fartygsslagen kan med fördel åskådliggöras genom resp. senaste ryska konstruktion (bild 2—4). Fregatten "Krivak", korvetten "Nanutsjka" och "Osa"-klassen, som även finns i en torpedversion "Sjersjen". Dessa exempel väljs inte av en slump. Under senaste tiden har på varje specialområde en mängd nya egna konstruktioner gjorts i USSR, väl genomtänkta och kanske effektivare än många av västsidans. Just dessa tre exempel utgör synnerligen tilltalande, balanserade fartyg med följande gemensamma drag:

- Samtliga torde kunna förflyttas mellan olika havsområden på inre vattenvägar (med viss tveksamhet betr. Krivak). Nu i Östersjön uppskattade antalet av dessa typer kan således anses som högst flexibel.
- Samtliga har en påfallande låg silhuett, stor däcksbredd och en karakteristisk akterskeppsform, ev. betingad av radarekon och gång i is.
- Samtliga bär en utomordentligt stark bestyckning, i synnerhet robotar.
- Samtliga torde väl lämpa sig för export.
- De synes ha samma konstruktionsfilosofi.
- Ett stort antal dieselmotorstorlekar och några gasturbintyper ger

TABELL 2.

"LAMPS"	"WASP"	"SEAKING"	"LYNX"	"A/ B204B"	"A/B47-J3"	ÖVRIGA TYPER
102	63	10	30	4	4	50

TABELL 3.

TYP	PINGVIN	EXOCET MM38	GABRIEL	TARTAR M 22	SEA- SPARROW	SEA- CAT	SEA- WOLF	SEA- KILLER	USSR- SHADDOCK	USSR- STYX	USSR- GOA
	S-S	S-S	S-S	S-A	S-A	S-A	S-A	S-A	S-S	S-S	S-A
FREGATTER	30	2		8	105	309	26	-	≥ 4	-	≥ 2
KORVETTER	-	-	-	-	-	12	-	20	-	36	32
ATTACKFARTYG	28	212	96	-	-	-	-	14	-	738	-

FREGATT

ANALYSERADE TYPER

"KRIVAK"

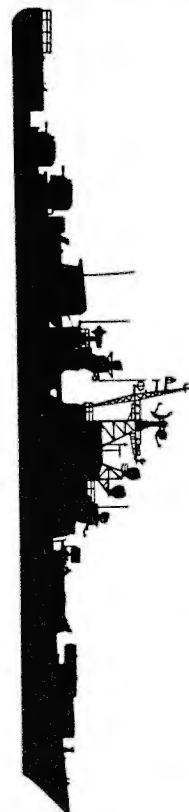


Bild 2.

KORVETT

"NANUTSJKÄ"

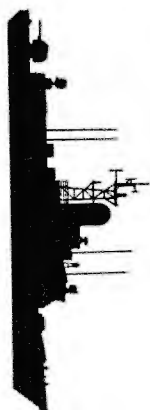


Bild 3.

ATTACKFARTYG

"OSA"



Bild 4.

därvid en stor flexibilitet för att åstadkomma en i regel måttlig fart.

Fartyget som miljö

”Miljö” har blivit ett flexibelt modebegrepp som vi i framtiden knappast torde kunna undvika. Begreppet förefaller vara tillämpligt på nästan vilket område som helst, från politisk propaganda till subtila tekniska värderingar.

Ett fartyg t.ex. som på grund av ”miljöns” ogästvänlighet strandar på en klippig kust kan t.o.m. i sina dödsryckningar minska vågorna och hota havets ”miljö” genom att springa läck i bränsletankarna. Begreppet är därför reciprokt dvs. det kan anses som ett systems påverkan på omgivningen, men även som omgivningens inflytande på systemet. Stridsmiljön skall här ej behandlas och havets yttre påverkan på fartygen återkommes till i nästa avsnitt.

För att fartyget som stridsenhet skall fungera måste utrustning och besättning ombord få en chans att arbeta under gynnsamma miljöbetingelser. Detta gäller rörelser, klimat, buller, vibrationer, stötar och betr materielen även elektriska störningar. Relativt väl har man sedan länge beaktat materielens krav men människans funktionsbetingelser har först på senare tid börjat undersökas på allvar och fortfarande är mycket ogjort på detta område.

Klimat

Ingen torde numera opponera sig om man för en dator eller för komplicerad utrustning ombord säkerställer en god, funktionsvänlig omgivning. Människan kan visserligen betecknas som en i många avseenden finare mekanism som dock har överlägsen anpassningsförmåga. Denna fungerar endast inom rimliga gränser och individernas egenskaper varierar mycket inbördes.

Man kan betrakta människokroppen som en förbränningsmaskin med en värme- och en vätskebalans som påverkas och styrs av rummets temperatur och fuktighet, luftens syrehalt och rörelse, klädseln och arbetets art. Prestationsförmågan minskar i såväl för kall som i för varm omgivning, vid kropps- eller mentalt arbete.

P. O. Fanger (3) har ställt upp en rad ekvationer som kan datorbehandlas och åskådliggöras i komfortdiagram med följande parametrar.

- aktivitetsnivån
- klädseln värmeledningsmotstånd
- medelutstrålningstemperaturen
- relativa lufthastigheten
- lufttemperaturen
- luftfuktigheten.

Det är ventilationsteknikens svåra uppgift att även på våra små fartyg säkerställa ett för människor och maskiner tillräckligt flexibelt klimat till rimlig kostnad och ett minimum av vikts- och utrymmesbehov. På våra breddgrader med i regel måttliga sommar- men desto lägre vintertemperaturer har det visat sig vara gynnsamt att hålla frisklufttillförseln på ett minimum, att uppvärma friskluften enbart till rumstemperatur och tillföra resten av värmebehovet lokalt genom radiatorer. Ändå har en viss luftbefeuktning icke kunnat undvaras. Uppvärmning av torr kall luft, t.o.m. enbart till rumstemperatur, ger mycket låg relativ fuktighet till förfång för människor och ömtåligt materiel. En nackdel med luftbefeuktningen är att den ställer höga krav på bordläggnings- och däcksisolering, i synnerhet nu när den utomordentligt lämpliga sprutasbesten på grund av silikosrisk för varvsarbetarna ej längre torde kunna användas. I samband med isbrytarbyggen pågår försök i Sverige med bl.a. nya materielslag, vilka torde kunna ge resultat även för örlogsfartygen. En annan nackdel med luftbefeuktningen är den stora färskvattenförbrukningen. Viss förhoppning ger dock utvecklingen av en ny tysk metod att använda saltvatten. Vid isbrytarbyggen kommer även Munters ekonomisystem att utprovas.

Ventilationssystemet måste ge en fullgod utestängning av ABC-stridsmedel. På många håll har man den uppfattningen att sådana angrepp på små havsytor som Östersjöns kan uppträda så överraskande att en omställning till ett slutet system ej medhinns. Man bygger därför hela eller en del av ventilationssystemet för kontinuerlig drift och tillför ett minimum av friskluft per man och timme, exvis det tyska ”Dauer Schutzluft Klimasystem” (DSK) och ”Full Time Citadell System” i USA. Dessa anläggningar kräver tillförsel av en minsta luftmängd för att ge övertryck och säkerställa erforderlig syrehalt samt noggrann kylning och filtrering av cirkulationsluften.

Stora luftmängder skulle behövas vid de rumsvolymer som står till förfogande i små örlogsfartyg för att avlägsna kroppslukter. Det är därför fördelaktigare att filtrera cirkulationsluften och anse en utluftsmängd av 20 m³ per man och timme som en rimlig kompromiss. Därigenom kan en CO₂ koncentration som föreskrivs bl.a. av tyska Seeberufsgenossenschaft (SBG) väl innehållas. För detta avvägningssproblem och för den mest ekonomiska fördelning och distribution av innerluft vid olika driftsituationer behövs en noggrann genomräkning i komplicerade fall med hjälp av datorprogram.

Buller

Buller uppstår i förbränningsmotorer, gasturbiner, kuggväxlar etc. genom dålig balans av roterande delar i maskinella anläggningar och genom olika sorters kavitation, t.ex. strömning i rör och trummor, samt genom propellerbladens kontakt med den turbulenta strömningens bildning akter om fartyget. Det kan verka störande inåt fartyget och utåt, i senare fallet påverkas stridsmiljön.

Bullret inom fartyget kan störa besättningens välbefinnande intill en punkt där allvarliga hälsorubbningar inträffar och kan försvåra stridstjänsten. Ur arbetssynpunkt nödvändig komfort får ej förväxlas med lyx.

Fastställelse av normer för tillåtna bullernivåer ombord har hittills ej kunnat ske ens för handelsfartyg. Detta torde ej orsakas av underskattning av problemen. Varv, redare och även myndigheter har däremot varit obenägna att fastställa gränser av tekniska och ekonomiska skäl. För örlogsfartygens del måste man dock angripa problemet för att till rimliga kostnader tillförsäkra funktionsduglighet. Rekommendationer har numera utarbetats även hos oss. Måhända fyller de ej alla höga anspråk på teknisk fulländning men de är enkla och torde kunna efterlevas.

Små örlogsfartygs maskinutrymmen kan ej göras så bullerfria att risken för hälsan elimineras. Goda öronskydd och föreskrifter betr. vistelsens varaktighet måste här tillämpas.

Rum där talkommunikation är nödvändig för tjänsten, radio- resp. hydrofonhytter samt centraler måste upphängas flytande på dämpare. Bostäder kan genom läge, väggbeklädnad och användning av textilier få en låg bullernivå. En ny sorts bullerdämpande väggbekläd-

nad är f.n. under utprovning. Genom differentiering av kraven för olika utrymmesstorlekar och olika fartygstyper kombinerad med en effektiv bekämpning av den direkta bullerkällan, dämpande uppställning och balansering av roterande delar torde väsentliga förbättringar kunna nås.

Vibrationer

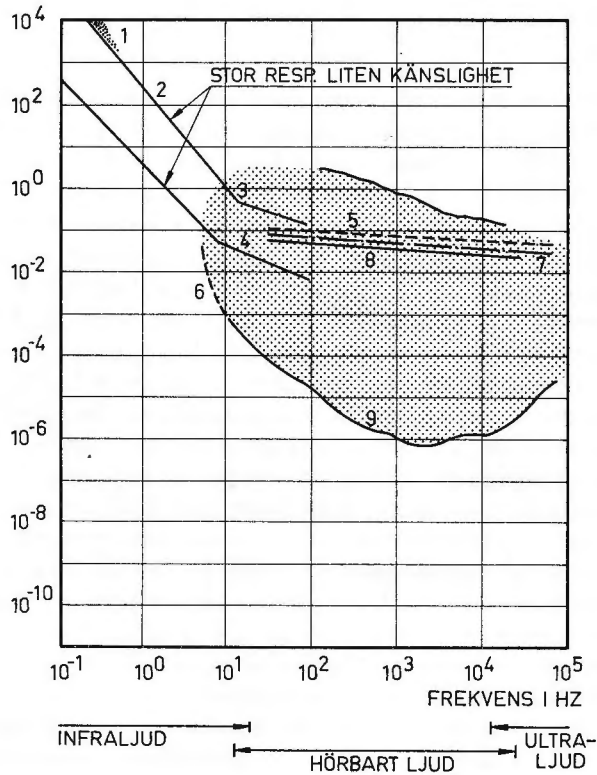
Buller, vibrationer och stöt är teoretiskt sett besläktade svängningsfenomen. Ändå ställer de konstruktören inför vitt skilda problem beroende på att de uppträder i olika frekvensområden, med olika intensitet och beroende på att fortplantningen sker i olika medier. Det är därför mycket svårt att hitta lämpliga allrounddämpare. Egen-svängningsfrekvensen hos de flesta konstruktionsdelar i skrovet ligger olyckligtvis nära störfrekvensen från propellrar och axlar så att risk för resonans föreligger. Hos oss och i de flesta länder baseras föreskrifterna för konstruktion, inbyggnad och provning av materielen på schematiska fortplantningsbilder av propellerstörningarna längs fartygsskrovet och upp till mastregionerna för olika fartygstyper. En verifiering av deras riktighet måste kontinuerligt ske. Därför är det beklagligt att fullskalemätningar på t.ex. Spica-typen som även är önskvärda ur andra synpunkter hittills ej kunnat genomföras på grund av personalbrist. Även här ger datorprogram i kombination med fullskalemätningar en möjlighet att på lång sikt spara pengar och förbättra kvaliteten av örlogsfartygen. Vibrationerna från enstaka storkällor inom fartyget kan i regel effektivt elimineras genom isolering från fartygskonstruktionen resp. genom relativt dyrbara förbättringar av själva materielen.

Även vibrationer av låg frekvens inverkar på människans prestationsförmåga. På samma sätt som vid de hörbara svängningarna har frekvens och amplitud den största effekten men även varaktigheten spelar en stor roll (4).

Bild 5 ger en överblick över svängningarnas påverkan på de mänskliga sinnena. Långsamma svängningar med stora amplituder orsakar bl.a. sjösjuka, snabbare inom hörbarhetsområdet kan orsaka smärta vid amplituder av omkring 0,1 mm. Bild 6 visar låga svängningsfrekvenser och i bildens vänstra del sambandet mellan acceleration och sjösjuka, i högra delen har som exempel på tidsberoendet givits gränser för exponeringstiden när det gäller att utföra skriv- eller läsarbete (4).

SCHEMATISK FRAMSTÄLLNING HUR MÄNSKLIGA SINNENA
REAGERAR VID MOLEKYLÄR VIBRATION

DUBBEL AMPLITUD I MM



- | | |
|---------------------------|----------------|
| 1. SJÖSJUKA | 5. SMÄRTA |
| 2. SYNNERLIGEN OBEHAGLIGT | 6. OFÖRNIMBAR |
| 3. HÖRBARA VIBRATIONER | 7. IRRITATION |
| 4. " " " " | 8. KITTLING |
| | 9. LJUDTRÖSKEL |

Bild 5.

MÄNNISKANS PÅVERKAN AV LÅNGSAMMA SVÄNGNINGARS
VARAKTIGHET VID ARBETSPRESTATIONER
KRITERIER FÖR SJÖSJUKA

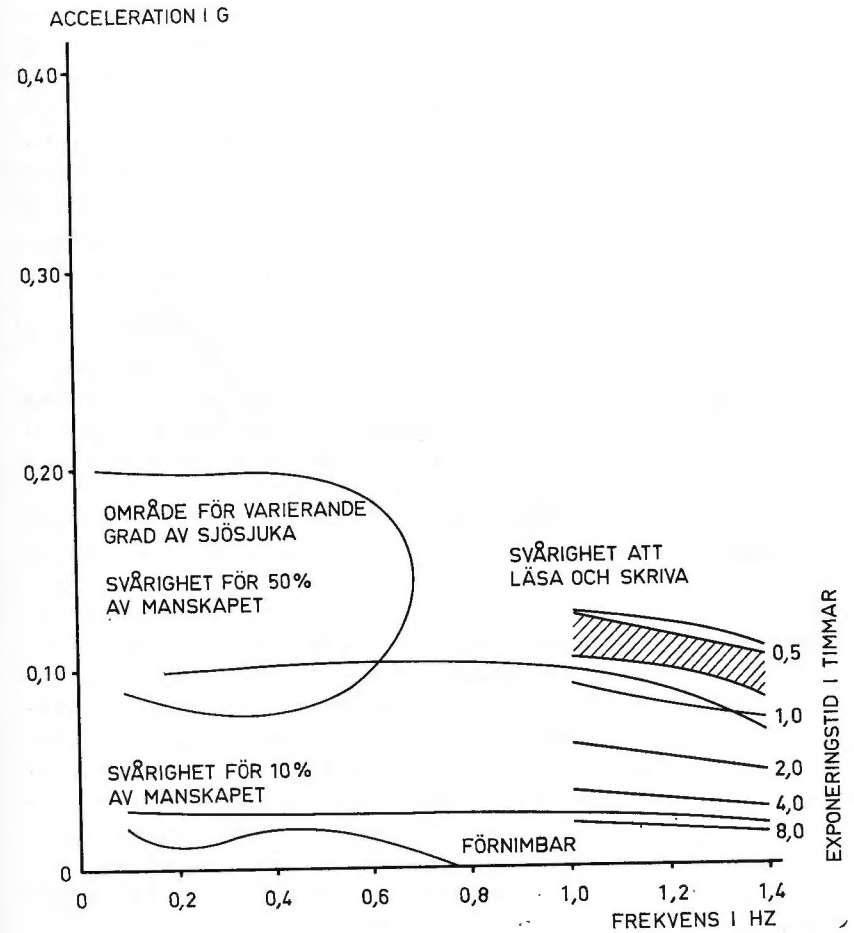


Bild 6.

Stöt

Den mekaniska stöten är en belastnings- eller hastighetsändring med mycket kort varaktighet. För fartyg är i regel undervattensdetonationer farligast. Deras karaktär är i hög grad komplicerad och givetvis beroende av de vapen som orsakar den, men även av farvattnets beskaffenhet och de geometriska faktorerna i stötsituationen. Man tvingas därför inte minst av ekonomiska skäl att basera föreskrifter för fartygens stöttålighet på en "normalstöt" som bör revideras så snart nya vapenkonstruktioner ger anledning därtill. Stöten inverkar på fartyget dels genom en lokal belastning, dels en förflyttning av hela fartyget och dessutom initieras olika svängningsfenomen i fartygsbalken och i dess konstruktionsdetaljer. Gensvaret och skadeverkningarna är beroende på konstruktionens styvhet och massa samt på dämpningen genom det omgivande vattnet. Med utgångspunkt från normalstöten totala detonationsenergi kan man uppställa en energiekvation.

Framtagna datorprogram kan ge en lösning som emellertid bör bekräftas genom fullskaleförsök mot kända konstruktioner. Ytterligare program behövs för att beskriva stötens modifiering inom fartyget på väg till stridsviktig materiel som bör tåla lika mycket som fartyget i sin helhet. Eventuellt kan sådana sprängförsök utföras i modellskala.

Rent praktiskt är problemet att till rimliga kostnader åstadkomma ett så jämt skydd som möjligt för stridsviktig materiel och besättning ombord. (12)

I USA har man resurser till relativt invecklade beräkningar för komplicerade konstruktioner och har råd att i full skala prova en större del av materielen på testplattformar. Man får dock inte glömma att detta sker i huvudsak för större övervattensfartyg och ubåtar, dvs. man drar en nedre gräns där våra "stora" fartyg kommer in i bilden. De flesta europeiska länder måste tillämpa mycket enklare metoder. Man konstruerar fartygen oftast på basis av normala belastningar och konstaterar vilken "normalstöt" de tål. Den viktigaste materielen typprovas för att konstatera stöttåligheten och bedöma inbyggnad med eller utan dämpande element. I de flesta fall, i synnerhet på varv med begränsad konstruktionskapacitet, får man nöja sig med att tillämpa de välkända konstruktionsprinciperna, rätt klarningsavstånd, ur stötsynpunkt riktiga konstruktioner och lämpli-

ga materialtyper. Kan man genomföra detta konsekvent har man redan uppnått en beaktansvärd förbättring. Därvid bör människans stöttålighet ej glömmas. Olika åtgärder för att skydda betjäningsspersonalen, fjädrande stolar, dämpande golvbeläggningar, lämplig placering på drabbningsplatser utreds f.n. hos oss och i andra länder. Utan sådana åtgärder riskerar man personalskador redan vid måttliga accelerationsnivåer. (Bild 7).

MÄNNISKANS PÅVERKAN VID STÖT

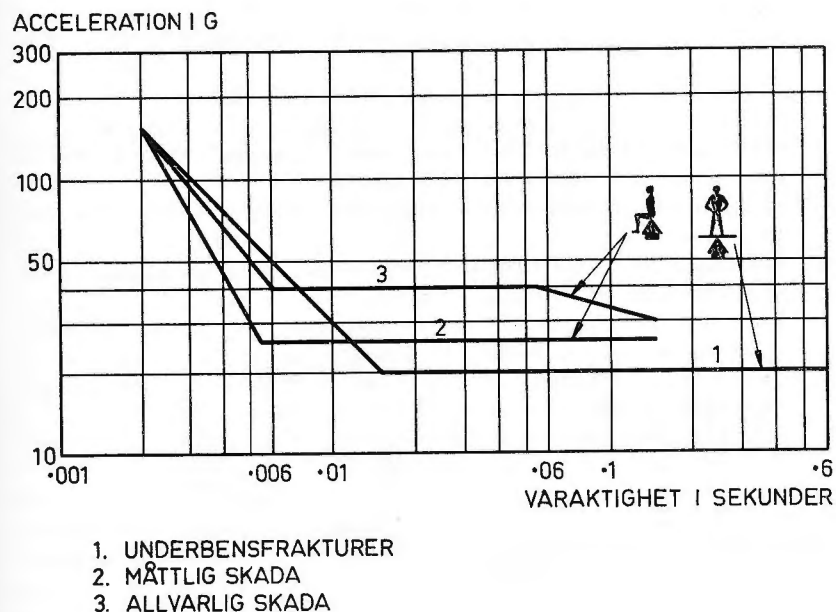


Bild 7.

Årsberättelsen avslutas i nästa nummer av Tis.

1. *Systemtechnik — Eine aktuelle Ergänzung der Schiffstheorie*, Prof Dr Ing O Krappinger, Hansa 1970, P. 91.
2. *Systematisk fartygsprojektering*, N Dellgren, T.I.S. Jan 1968 P.38 med inlägg av O Härlin, T.I.S. maj 1968 P.319 och B A Lemte, B von Schenk, T.I.S. 1968 P.322.
3. *Thermal Comfort-Analysis and Applications in Environmental Engineering*, Dr P O Fanger.
4. *Acoustic Fatigue of Humans Exposed to Noise*, Dr Gilbert C Tolhurst, University of Massachusetts, Naval Research aug 1971.
5. *Construction and Classification of the Ship of Tomorrow*, Dir Eigil Abrahamson, Hansa, Jahrg 107, 1970.
6. *Das Eiswiderstandsdiagramm als Wertmesser der Eisbrecheigenschaft von Seeschiffen*, P G Bölin, Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1969, Bd.63 P.32.
7. *Årsberättelse i örlogsfartygskonstruktion*, A Gärdin, TIS 1972.
8. *Årsberättelse i örlogsfartygskonstruktion*, H Hallberg TIS 1967 P.623.
9. *Waterjet Propulsion for High Speed Ships*, L Arcand and C R Comolli Paper 67-350, S.N.A.M.E. New York. May 1967.
10. *Årsberättelse i Örlogsfartygskonstruktion*, H G:son Hafström, T.I.S. okt 1965, P.539.
11. *Behandlung und Schutz der Schiffs-Aussenhaut*, A H van Londen Schiff und Hafen Jahrg 22, Aug 1970, P.768-772.
12. *The Design and Testing of Naval Equipment to resist Damage by Underwater Explosions*, P B Wishart, De Ingenieur, Jrg 81, Nr 26, Jun 1969.
13. *On The Ice-Strengthening of Ship Hulls*, B M Johansson, International Shipbuilding Progress, Rotterdam, Vol 14, Nr 154, Juni 1967.
14. *Utvecklingslinjer inom skeppshydromekaniken*. Årsberättelse i Krigsfartygskonstruktion, Prof C Falkemo T.I.S. 1969, P.537.

Div handböcker och tidskrifter. Crede, Vibration Handbook, Jane's Fighting Ships 1971/72, Flottentaschenbuch 1971/72, Marine Rundschau 1970—72, Revue Maritime 1971—72, Soldat und Technik 1969—72.

JACOB SUNDBERG

"Den ryska klockan"

Om krigsfångarna och deras straffrättsliga ansvar i ljuset av de finska räfsterna och de sovjetiska dissenserna i Nürnberg.

1. Det kom ett bud, ett ilbud kom:
"Den är bruten, vår konvention;
Brusin har vänt med vår förpost om,
man hinner ej riva bron.
Vårt ur var tolv, och vi följde det,
men den ryska klockan är ett."

Förr kunde varje skolbarn den versen. Den var en ej onyttig påminnelse om att andra länder se tiden an på annat sätt än vi och att folkrättsliga konventioner kan betyda olika ting i olika land. Sedan man tagit del av kommandören Wulffs apologi för handboken i folkrätt¹ inställer sig en undran om man icke på detta håll gått förlustig den visdom "Sandels" av Johan Ludvig Runeberg dock förmedlade. För egen del menar jag att en av de viktigaste uppgifter en jurist kan ha som del av den svenska krigsmakten är att söka förmedla insikt om hur våra närmaste och mäktigaste grannar se på de krigsmaktens juridiska problem som bruka kallas folkrättsliga, sålunda att s.a.s. lära ut något om "den ryska klockan" så att Virta bro blir riven i tid. Det finns desto större skäl att göra så i dag då försvaret nyligen publicerat en bok om krigsfångar och hur de bör uppträda, som i hög grad aktualiserar just dessa frågeställningar.² Jag skall återkomma härtill.

¹ ÖB har i december 1970 för att bl. a. "användas som uppslagsverk för allt befäl för att under neutralitet, krig och ockupation lösa uppkommande folkrättsproblem" fastställt en av Stig Jägerskiöld & Torgil Wulff författad "Handbok i folkrätt under neutralitet och krig". Av Wulffs inlägg i TIS 1972 s 387, jfr 384 framgår att "nästan varje sida" i handboken måste skrivas om, om den skulle även spegla sovjetisk folkrättsuppfattning.

² "Krigsfånge — Anvisningar för uppträdande i krigsfångenskap". 1972 års upplaga.

2. Modelltänkandet

I Müllers årsredogörelse i krigsvetenskapsakademien för 1972 berörs på civilbefolkningen baserade krig av gerillatyp och där anför bl.a.: "I Sverige räknar vi med att föra ett fritt krig bakom fiendens linjer och sannolikheten för att motståndsrörelserna uppstår också hos oss bakom dessa linjer till stöd bl.a. för det fria kriget är stor... Mot bakgrunden av dessa fakta är den svenska utrikespolitiken starkt aktiv för att skapa ytterligare internationella folkrättsregler till skydd för civilbefolkningen."¹ Vad Müller sagt må sammanställas med arméchefens förslag att varken regering, riksdag eller krigsdelegation skall kunna fatta beslut på ockuperat område.² Förslaget aktualiserades av det av Grundlagberedningen redovisade betänkandet om den norska exilregeringens verksamhet under kriget³ som ledning för bedömningen av regeringsverksamheten i ett krigsläge. Det blir då klart att det tänkande som ägnats dessa frågor i hög grad baserats på en norsk modell. Den kan beskrivas som en storanfallsmodell. Fienden invaderar över havet, regeringen flyr över Västerhavet, svenskarna etablerar motståndsrörelse, motstånd görs i alla lägen, segern kommer när regeringen återvänder med allierade styrkor. Med denna modell för ögonen är också broschyren "Om kriget kommer" särskilt meningsfull. Den tillkom ju första gången 1943 under intrycket av våra norska bröders olyckor och dessas orsaker och gav ett litterärt uttryck åt krigsårens hårdföra anda som sedan levde vidare i det oroliga 50-talet: "Motstånd skall göras ständigt och i alla lägen. ... Vi ger aldrig upp. Varje meddelande att motståndet skall uppges är falskt."⁴

¹ Müller, *Civilt försvaret och säkerhetspolitiken*, KKVVA Handlingar och Tidskrift 1972 s 165 f.

² Se arméchefens yttrande över grundlagberedningens betänkande (SOU 1972: 15—16).

³ Statens offentliga utredningar 1972:18 Justitiedepartementet. "Norge och den norska exilregeringen under andra världskriget", Stockholm 1972 (utförd på beredningens uppdrag av jur. kand. Kaj Mannheimer under överinseende av beredningens expert utrikesrådet Hans Blix).

⁴ Broschyren utgavs enligt inhämtade uppgifter första gången 1943 av Statens informationsstyrelse enligt beslut av KM:t. En andra upplaga utgavs d. 15 maj 1952 av Civilt försvarsstyrelsen enligt kungl. beslut och en tredje upplaga i maj 1961 av Inrikesdepartementet enligt kungl. beslut. Citatet är hämtat från sistnämnda upplaga s 3.

Man må emellertid undra över vad i den norska modellen som i dag är realistiskt för svenskt vidkommande, särskilt beträffande motståndsrörelse. Det krävdes nämligen att vissa förutsättningar var fyllda innan norska motståndsrörelsen framstod som en nationell verksamhet. I den utredning av Sveriges dåvarande tre professorer i folkrätt, Halvar Sundberg, Erik Fahlbeck och Hilding Eek, som publicerades 1956 under titeln "Den norska rättsutredningen — Responsum och utredning" underströks starkt den stora betydelsen av "den under 1941 tilltagande motsättningen mellan Tyskland och Ryssland, vilken ledde till krigsutbrottet i juni samma år".⁵ I den norska efterkrigsräfsten med samarbetsmännen indelades krigstiden öppet i tre skeden med hänsyn till de förskjutningar värderingsnormerna undergått och vilka ansågs avgörande för bedömningen av de enskildas handlande. "När det tredje skedet, motståndets tid, kan anses hava inträtt" — skrev Halvar Sundberg i en senare kommentar⁶ — "är vanskligt att avgöra. I utredningen har förändringen, med stöd av norska källor, antagits kunna sammanställas med Sovjetunionens inträde i kriget, hemmakommunisternas härav föranledda övergång från tyskvänlig till tyskfiendlig politik med tillgripande av sabotage och våldshandlingar som kampmedel, samt krigslyckans för Norge hoppgivande vändning genom tyskarnas börjande militära motgångar. Först 1943 synas hemmafronten och Londonregeringen hava börjat acceptera våldet såsom motståndsmiddel, samma år arresterades de norska officerarna och fördes i krigsfångenskap till Tyskland, var-

⁵ "Den norska rättsutredningen — responsum och utredning," Institutet för offentlig och internationell rätt, nr 18, s 48 ff.

⁶ H. Sundberg, "Den norska rättsutredningen och svenska medborgare," Förvaltningsrättslig tidskrift 1958 s 192.

jämte Sverige tillkännagav transiteringstrafikens avbrytande.⁷ Att Sovjet angreps av tyskarna och kommuniströrelsen drogs med i kampen mot dem var sålunda förutsättningen för den norska enigheten. I tänkbara svenska krigsfall gynnas vi ej av någon motsvarande enighet. De gerillaaktioner vi få förutse sönderfalla i provästliga och proöstliga. Oavsett hur vi dras in i kriget kan vi knappast undgå den splittringen.⁸ Den norska modellen är därför för vår del vilseledande. Här fordras nytänkande.

Utvecklingen här i landet sedan 1960-talets mitt beskrivs av utländska observatörer som finlandiseringen av Sverige. Med "finlandisering" förstås allmänt "neutralisering och skyddslöshet inför

⁷ Den svenska utredningen som sålunda på grund av författarkonsortiets sammansättning uttryckte en enhetlig och auktoritativ akademisk uppfattning gav upphov till en omfattande och utdragen debatt och självvransakan på norskt håll som vann uttryck i den officiella norska utredningen "Om landssviksoppgjøret", utg. av Justis- og politidepartementet 1962. Irritationen i debatten torde haft nära samband med professorernas mindre försynta påpekande av "vänsterpartiernas ansvar för (det norska) försvarets tidigare nedbrytande" och även på svenskt ämbetsmannahåll har man känt sig uppkallad att söka gen-driva doktrinens mening. Själva skedesindelningen har dock lämnats i fred.

— Man får bättre grepp om den djupa norska spitringen när man erfar att det lilla Norge sände 6.000—8.000 frivilliga i fält för tyskarna på ostfronten, där de kämpade med utmärkelse: norska brigaden i Skottland höll endast cirka 5.000 man. Se allmänt de engelska verken R. Hewins. "Quisling — Prophet Without Honour" och D. Littlejohn. "The Patriotic Traitors."

⁸ Mot denna bakgrund är det kanske ej onaturligt med en skepsis som i Wulffs tillspetsning blir "en mycket negativ inställning till gerillaverksamhet" (TIS 1972 s 379) men som också vinner stöd av de bekymmer med hanteringen av gerilla som svensk trupp haft som satts in i Mellanöstern. Skulle diskussionen rucka min syn på krigsmaktens sannolika uppgifter lär det i vart fall ej bero på min interlokutörs särdeles "demokratiska" sinnelag (jfr Wulff s 384). Wulffs föreställning att en "väl utbyggd demokratisk styrelse och fortgående socialt reformarbete" skulle garantera att gerillaaktioner kan "mötas av polis" (Wulff s 386) förefaller minst sagt vilse om man ser på t. ex. Tupamaros framväxt i Uruguay. Måhända har Wulff ej heller noterat att nyfattigdomens svenska kultur har inslag som antyda att det fordras mer än bekännelse till demokratin och socialt patos för att slutprodukten ej skall leda till desperation och våldsamheter.

sovjetiskt hot".⁹ Man åsyftar för Sveriges del framför allt kombinationen av det svenska randstatsläget och en tilltagande amerikansk isolationism. Vår handlingsfrihet har hängt på en balansakt mellan de två supermakterna. Svensk planläggning har baserats på antagandet av fortsatt amerikanskt engagemang i Europa. Att bevara ett sådant blir då tydligen en naturlig uppgift för svensk utrikespolitik. Den livliga svenska kritiken av det amerikanska Vietnam-engagemanget synes föga inriktad på denna uppgift. Det svenska tänkandet utgår i själva verket från att amerikanerna se en betydelsefull skillnad mellan sitt Vietnam-engagemang och sitt europeiska engagemang. Den skillnaden kan endast vara av folkrättslig art. Att det finns en amerikansk tendens att uppfatta en sådan skillnad som meningsfull är obestridligt: Vital kallar den för "a point of substance in the United States, where the legalistic aspect of political questions is of enduring significance."¹⁰ Det är icke desto mindre mycket optimistiskt att anta att en juridisk skillnad upplevs som en avgörande politisk faktor. Jag tror också det är lätt att överskatta hållfastheten i denna amerikanska attityd inför erosionen genom socialistiska läror. Det finns små marginaler för den demoraliserande verkan som den socialistiska varianten av folkrätten utövar. Med socialistisk apparat är det — som strax skall visas — ej svårare att förklara ett vapenskitte i Europa som ett rättfärdigt socialistiskt krig än det varit att förklara vapenskittet i Vietnam i sådana termer.

Med finlandiseringen — så långt den nu drivits genom nedrustning och alienering av den amerikanska statsledningen — följer att den finländska modellen rycker oss närmare på gott och ont. Den bör ställas vid sidan av den norska. Den aktualiserar till skillnad från den norska problem med sidbyte, gerillabekämpning och kustjägeroperationer. Den lämnar också besked om krigsförbrytaransvar och krigsansvarighet.

⁹ "Neutralization and exposure to Soviet threats", se Sulzberger, International Herald Tribune 19 juni 1972. David Vital, som uppehåller sig mycket vid Finland i "The Survival of Small States" (London 1971), talar om "the now traditional and well-understood forms of loose and indirect control over Finnish affairs" (s 115), resp. sett från andra hållet, "to manipulate — or manoeuvre within — a balance of restraint and pressure between it and the preponderant power in whose sphere it falls" (s 117).

¹⁰ David Vital, "The Survival of Small States" s 116.

3. Finland och Nürnberg

En av det andra världskrigets intressantaste följdföreteelser var den s.k. Nürnbergprocessen. Den hade sitt upphov i Moskvakonferensen d. 1 nov. 1943 mellan Stalin, Churchill och Roosevelt. Där bestämdes att tyskar anklagade för krigsförbrytelser skulle återsändas till de områden där förbrytelseerna begåtts. Men beträffande storförbrytarna vilkas gärningar saknade specifik geografisk anknytning skulle särskild rättegång hållas. — Finland träffade vapenstillestånd med Sovjet redan d. 19 sept. 1944. Art. 13 i denna överenskommelse förband Finland att "samarbeta med de allierade makterna med avseende å anhållande och dömande av personer, som komma att åtalas för krigsförbrytelser." I arbetet på riktlinjer för rättegången med de tyska storförbrytarna vidgades emellertid ansvarsregistret genom Potsdamöverenskommelsen d. 2 aug. 1945 till att även omfatta "brott mot freden" och en så utvidgad brottskatalog befastes i Londonöverenskommelsen d. 8 aug. 1945 om uppsättande av en internationell militärdomstol, som kom att bli känd under namnet Nürnbergdomstolen.¹ Från sovjetisk sida påyrkades därefter att också finska vapenstilleståndsfördraget skulle anses påkalla utkrävande av ansvar för "brott mot freden".² Ehuru Finland icke ratificerat Londonöverenskommelsen kunde man i dåvarande svaghetstillstånd ej hålla stången mot den sovjetiska tolkningen utan 1945 infördes en lag om bestraffning av de krigsansvariga och en specialdomstol sattes upp för att döma ett antal f.d. regeringsmedlemmar och ett tidigare sändebud i Berlin jämlikt denna lag. Finland kom härigenom under två slags räfst, en gällande krigsförbrytare i klassisk mening och en gällande krigsansvarighet.

Krigsförbrytarräfsten pådrevs via den allierade övervakningskommissionen med sovjetiska krav på lagföring av finska kränkningar av lantkrigets lagar och bruk i tre hänseenden, nämligen (1) behandlingen i fångläger, (2) stridshandlingar vid fronten, och (3) behandlingen av civila i Östkarelska militärförvaltningens område.³

¹ 82 United Nations Treaty Series 279.

² Huvudkälla för den efterföljande framställningen om brott mot freden har varit: Procopé (utg.) "Fällande dom som friar — Dokument ur Finlands krigsansvarighetsprocess", Stockholm 1946.

³ Framställningen i denna del bygger på en d. 13 okt. 1972 dagtecknad promemoria som ställts till mitt förfogande av professor Inkeri Anttila och som författats av pol. dr Lauri Hyvämäki.

För fånglägren uppsattes en särskild undersökningscentral i Riihimäki för att ta ställning till angivelser. Åtal skedde vid ståndrätt på orten.⁴ Vad gäller stridshandlingar reste kommissionen redan i oktober 1944 krav att några tiotal militärer som tjänat i Östkarelen skulle inom 3 dagar ha fängslats i förbidan att åtalsunderlag kom fram. Ett 40-tal personer anhölls, bland dem generalen Pajari. Han var misstänkt för sin ledning av Hoglands återerövring d. 27 mars 1942, som varit mycket blodig och där nästan inga fångar tagits.⁵ Redan i december s.å. meddelades emellertid att inga yrkanden framställdes och Pajari frigavs. Beträffande övriga kom det emellertid att dröja till efter Parisfreden, dvs. 2,5 år, innan besked kom. Hälften frigavs då utan åtal. Kvar var då mest vad som skett i de östkarelska flyktinglägren, bl.a. i Petroskoi, och åtal väcktes så småningom vid krigsrätt. Flertalet som så länge suttit anhållna hade begått blott ringa förseelser och kunde därför frigges direkt efter dom.

Krigsansvarighetsräfsten med statsledningen baserades på ett av justitiekanslern fört åtal med sju huvudpunkter upptagande åtgärder och försummelser varigenom de tilltalade skulle medverkat till att Finland kom i krig 1941, eller hindrat åstadkommandet av fred. Av särskilt svenskt intresse är att justitiekanslern tog upp (1) träffandet av den finska transiteringsöverenskommelsen med Tyskland samt (2) att finska statsledningen efter det tysk-ryska krigsutbrottet, utan att sovjetiska krigsrörelser vid landets gränser skulle gjort det nödvändigt, avgivit ett med krigsförklaring liktydigt konstaterande av krigstillstånd och tillåtit finska stridskrafter att överskrida landets gräns. — Transiteringsfrågan är förstuds svenskt kuriosum eftersom vi själva träffat en liknande överenskommelse.⁶ Punkten om förklaringen av krigstillstånd är dock den principiellt intressantaste, eftersom mellan Finland och Sovjet gällde 1933 års internationella konven-

⁴ Ledningen av krigsbrottsutredningen tillhörde i början en s. k. övervakningsnämnd, men flyttades senare, i anledning av sovjetiskt missnöje, till en specialavdelning i justitieministeriet. Denna avdelning nedlade sin verksamhet 1946.

⁵ Av den ryska garnisonen om ca 500 man föll 300 på själva Hogland, ytterligare 100 man sköts ned på isen av finska flyget, och 30 man togs till fånga. Se Y. E. Pohjanvirta, *Sotilasaikakauslehti* nr 6/54, s 244—254.

⁶ Den skillnaden förelåg dock att Finland såsom särskilt skäl att medge tyskarna transitering kunde åberopa att de redan medgivit ryssarnas transitering.

tion om definition av begreppet angripare.⁷ Intresset följer av att denna konvention under efterkrigstiden varit basen för socialistlägrets syn på folkrättslig krigsansvarighet.

Enligt art. 2 i 1933 års konvention räknades som angripare den part som först skridit till krigsförklaring eller, även utan krigsförklaring, företagit invasion av annan stats område eller företagit anfall med land-, sjö- eller luftstridskrafter mot annan stats område, fartyg eller luftfartyg. I art. 3 sägs att ”intet skäl av politisk, militär, ekonomisk eller annan natur skall kunna ursäktas eller rättfärdiga ett i artikel 2 förutsatt angrepp.” — Vid rättegången var det ostridigt att Sovjet börjat krigshandlingarna.⁸ Den ryska kontrollkommissionens t.f. ledare, general Savonenko (generalöverste Sjdanov var då frånvarande) sökte emellertid på processuella skäl undanröja detta faktum. Han ingrep mot att i processen finge föras fram för Sovjet kränkande fakta vartill hörde att denna begynt krigsoperationerna. — I domen som föll d. 21 feb. 1946, ogillades emellertid åtalet på denna punkt. Men de tilltalade dömdes på de andra åtalspunkterna, sålunda inklusive den som gällde transiteringsöverenskommelsen, till frihetsstraff mellan 2 och 10 år.⁹

Under det att övervakningskommissionen från början i vissa fall synes ha kategoriskt förbjudit att krigsförbrytarräfstens åtal gick till finska domstolar kom som synes hela räfsten dock att äga rum inför sådana — ständrätter, krigsrätter och en specialdomstol, men

onekligen ej sovjetiska domstolar. Söderut var det annorlunda. Tyskar, rumäner m.fl. allierade transporterades normalt till Sovjet för att dömas av sovjetiska domstolar. Räfsterna i Finland hade sålunda särkaraktär.

4. Nürnberg och Tyskland

Nürnbergdomstolen, som var en militärdomstol gemensamt uppsatt av de fyra segrande stormakterna — Sovjet, U.S.A., Storbritannien och Frankrike — fällde sin dom först d. 1 okt. 1946¹ — dvs. 7 månader efter den finska krigsansvarighetsdomen. Av de 22 tilltalade dömdes 12 till döden, 7 till frihetsstraff och 3 frikändes. Två man lurade segrarna på exekutionen: Göring begick självmord några timmar tidigare, Ley under själva förundersökningen. De som befanns skyldiga till angreppskrig eller konspiration för angreppskrig fick livstids frihetsstraff om ej förmildrande omständigheter förelåg. Det kan nämnas att två amiraler ansågs skyldiga på denna punkt: Raeder och Dönitz. Raeder anklagades här framför allt för sin del i tyska statsledningens rådslag kring ”Weserübung” — anfallet mot Norge. Dess karaktär av anfallskrig följde av att domstolen vägrade acceptera att operationen skulle ha utlöst av igångsättandet av den brittiska operationen för att besätta norska kusten.² Dönitz lades här till last att han på högre order kommenderat sina ubåtar till

⁷ 147 League of Nations Treaty Series 68. Konventionen som undertecknades i London d. 3 juli 1933, bl. a. av Sovjetunionen, tillträdde av Finland d. 31 jan. 1934. Konventionen återgår på ett av sovjetiske utrikesministern Litvinov vid nedrustningskonferensen i Genève i februari 1933 väckt förslag som sedermera speglades i Politis-rapporten och som slutligen vid den världsekonomiska konferensen i London sommaren 1933 ledde till avslutningen av likalydande traktater mellan Sovjetunionen och ett antal randstater (Lilla Ententen m. fl.). Jfr Bengt Broms, ”The Definition of Aggression in The United Nations”. (Annales universitatatis turkuensis ser. B tom. 108), Åbo 1968, s 18—21.

⁸ Vad som tilldrog sig vid sovjetisk-finska krigsuttörelsen har i svensk litteratur nyligen avhandlats i Björkman, ”Sverige inför Operation Barbarossa”, (akad. avh. Stockholm 1971), s 350, 364 f., 373, 403 och not 1. Björkman synes dock icke ha brukat annan finsk källa än Paasikivis ”Minnen”.

⁹ Nämnas må att sovjetiska handboken i sjömilitär folkrätt (Barabolya m. fl. Voennno-Morskoy Mezhdunarodno-Pravoroy Spravochnik, Moskva 1966, för mig tillgänglig i engelsk övers.) anför de finska och svenska transiteringsavtalen som likställda neutralitetsbrott, Del III, kap. III, sec. 2.

¹ Nürnbergdomens fullständiga text har utgivits av bl. a. Office of United States Chief of Counsel for Prosecution of Axis Criminality under titeln ”Nazi Conspiracy and Aggression”, en mångvolymserie med särskild domsvolym. Domen har också publicerats i 1947 41 AJIL 172—333 men utan den sovjetiska dissensen. Domstolsstadga, anklagelseakter och dom ha på svenska utgivits av Utrikespolitiska institutet i serien Internationell politik nr 23 och 25 under titeln ”Nürnbergprocessen”, Stockholm 1946 och 1947; också häri felas den sovjetiska dissensen. — I det följande kommer jag att hänföra mig till den först nämnda engelsk-språkiga utgåvan under beteckningen ”den amerikanska utgåvan” och till den svenska utgåvan av 1947.

² Svenska utgåvan s 212, 370 f. — Rörande vad man numera vet om dessa samband, se Anders J. Andrae, ”De allierades militära planer mot Norden från september 1939 intill den 9 april 1940”, KKV Handlingar och Tidskrift 1972 s 255 ff (285—287).

skyddsuppgifter i samband med Weserübung och att hans ubåtar varit väl krigsberedda när kriget bröt ut.³

Nürnbergprocessen skilde sig så till vida från de finska räfsterna att den sovjetiska rättsuppfattningen hade direkt säte i domstolen. De uttryck för en socialistisk särmening som där kom fram är kanske processens intressantaste inslag och i det följande skall jag begränsa mig till den problematik som lyftes fram av de sovjetiska dissenserna.

Domstolsstadgans ord om planerande, förberedande eller påbörjande av anfallskrig hade i åtalsakterna uppdelats i två särskilda brotts typer: angreppskrig och annan angreppshandling (eller aggressionshandling). Domstolen godtog denna uppdelning i sin recit⁴ och utvecklade sedan begreppet aggressionshandling ytterligare när den gav sina skäl för de enskilda tilltalades ansvar. I en kommentar till domen har professor Quincy Wright sammanfattat begreppet enligt följande: "Den enskildes avsikt är av största betydelse för bedömandet av det särskilda brottet aggressionshandling. . . . För att bestämma om en person gjort sig skyldig till detta brott fordras att man undersöker i vilken omfattning hans befälskraft ("authority") över de väpnade styrkorna engagerats eller den betydelse han haft såsom rådgivare eller medhjälpare till en som haft sådan befälskraft, ävensom hans avsikter när han auktoriserat eller tillrätt eller medverkat till auktoriserandet av bruket av sådana styrkor." Att "planera eller

³ Se i svenska utgåvan s 363, resp. 362. Domen mot Dönitz är eljest framför allt bekant på grund av domstolens ställningstagande till det oinskränkta ubåtskriget och dess förhållande till 1936 års Londonprotokoll. I denna del avhörde ingen sovjetisk dissens och frågan kommer därför ej att närmare beröras i denna artikel, ehuru domstolens lösning att dels fälla Dönitz för det oinskränkta ubåtskriget vad gäller sänkningen av neutralt tonnage, dels vägra att fälla honom emedan de segrande bedrivit samma typ av krigföring, lämnar eftervärlden i avsevärd osäkerhet om vad domstolen menade om Londonprotokollets giltighet. En med modern vapenteknik förtrogen och juridiskt initierad studie av dessa frågor återfinnes i *British Yearbook of International Law 1970* s 19 ff. (O'Connell, "International Law and Contemporary Naval Operations") se särskilt avsnittet om "Submarine Warfare" s 40—61.

⁴ "De första aggressionshandlingar, som stämningen behandlar, äro ockupationerna av Österrike och Tjeckoslovakien, och det första angreppskrig, som anföres i stämningen, är kriget mot Polen, vilket inleddes den 1 september 1939." Svenska utgåvan s 181.

förbereda angreppskrig" fick den begränsade innebörden att endast gälla verksamhet som den handlande i fråga avsett skola bidra till att starta ett krig som han vet blir ett angreppskrig. Ett utbrutet krigs egen karaktär kunde därför ej slutgiltigt avgöra karaktären av krigsförberedelsearbetet om det t.ex. upphört före krigsutbrottet eller ägt rum först efter detsamma.⁵ Domstolen var dock icke enig i denna bestämning av begreppet aggressionshandling utan den sovjetiske ledamoten, generalmajoren L. T. Nikitjenko,⁶ lät protokollföra en avvikande mening i samband med bedömningen av bl.a. von Papen och Fritzsche.

Enligt domstolens mening kunde *Franz von Papen* som varit tysk ambassadör i Wien och förberett "Anschluss" och därefter dragit sig tillbaka ej läggas förberedelse till angreppskrig till last. "Ingenting bevisar" — anförde domstolen — "att han deltog i de planer i vilka ockupationen av Österrike utgjorde ett steg i riktning mot ytterligare angreppshandlingar eller ens att han deltog i planer på att om nödvändigt genomföra besättandet genom angreppskrig."⁷ — Den sovjetiske ledamoten reserverade sig. Han fann det nog att åberopa det nazistiska besättandet av Österrike som ett faktum och att von Papen tagit del i "denna angreppshandling".⁸

Hans Fritzsche var anklagad för att såsom avdelningschef i propagandaministeriet, först för inrikespressen och sedan för radion, ha avsiktligt förfalskat nyheter för att hos tyska folket hetsa fram de lidelser som fick dem att begå krigsförbrytelserna och ogärningarna mot mänskligheten. Domstolen fann emellertid att han ej beklätt en sådan ställning att han kunde anses ansvarig för angreppskrig:

⁵ Quincy Wright, "The Law of the Nuremberg Trial", 1947 41 AJIL 38 ff. (s 66 f.); artikeln finns omtryckt i Mueller & Wise, "International Criminal Law", South Hackensack etc. 1965, s 239 ff (s 271). Jfr härtill Pictet, utg. "Commentary del III. — Geneva Convention Relative to the Treatment of Prisoners of War". Geneva 1960, s 420.

⁶ Nikitjenko var vice ordförande i sovjetiska högsta domstolen och titeln kunde kanske översättas med "justitiegeneralmajor". Nikitjenko hade från början, då riktlinjerna för Nürnbergsdomstolens verksamhet drogs upp, företrätt meningen att ansvarsfrågan redan var klar och att Nürnbergsdomstolens uppgift därför kunde begränsas till att bestämma straffet, se "International Conference on Military Trials", London 1945, s 303.

⁷ Svenska utgåvan s 388; 1947 41 AJIL 318; amerikanska utgåvan s 153.

⁸ Amerikanska utgåvan s 174.

han hade aldrig ens talat med Hitler.⁹ — Också mot detta frikännande reserverade sig den sovjetiske domaren. Han underströk den särskilda betydelse som man i den tyska statsledningen tillmätt massmedia och deras propagandaverksamhet och gjorde gällande att Fritzsche varit den verkliga chefen för rikspressen och efter 1942 högste chef för radion enligt egen uppfattning. Nikitjenko underströk vidare propagandans roll för att förbereda och genomföra aggressionshandlingar och särskilt Fritzsches insatser för att stödja upprättandet av en tysk motståndsrörelse med täcknamnet "Werwolf". "Hans verksamhet var av grundläggande betydelse för angreppskrigets förberedande och förande."¹⁰

Domstolsstadgan upptog utöver brottskatalogen i Art. 6 också i Art. 9 ett *organisationsbrott*. Enligt denna artikel kunde domstolen förklara viss organisation för brottslig. Från åklagarsidan yrkades sådan förklaring beträffande bl.a. tyska riksregeringen, generalstaben och högkvarteret. Dessa organisationer frikändes emellertid jämlikt av domstolen själv utformade kriterier för brottslighet.¹¹ Där emot utfärdades äskad förklaring beträffande SS och SD, Gestapo och nazistpartiets ledarkår. Frikännandet föranledde återigen den sovjetiske domaren att reservera sig.

Den sovjetiska utgångspunkten var den rättskipning som vid samma tid ägde rum i själva Sovjetunionen med krigsfångar från axelmakterna. Den grundades på ett kombinat av sovjetisk militärstraffrätt och allmän sovjetisk straffrätt sådan denna teoretiskt gällt i det invaderade sovjetiska området (inklusive de baltiska staterna och de områden som annekterats vid den polska delningen 1939). Bland de aktuella straffbuderna fanns de i 1926 års ryska strafflag intagna, som riktade sig mot kontrarevolutionära förbrytelser. Art. 59, mom. 3, riktade sig mot "banditverksamhet, dvs. organiserandet av väpnade band och deltagande i dem och i de excesser som de föranstaltat: överfall på sovjetmyndigheter, enskilda anstalter eller enskilda medborgare, järnvägsstationer, förstörelse av järnvägar och andra trafik- och kommunikationsmedel." Detta straffbud användes bl.a. mot enheter som anförtrots partisanbekämpningen i de bakre arméområ-

⁹ Svenska utgåvan s 403; 1947 41 AJIL 328; amerikanska utgåvan s 163.

¹⁰ Amerikanska utgåvan s 178.

¹¹ Svenska utgåvan s 280 ff., 308 ff.; 1947 41 AJIL 250 f., 268 ff., amerikanska utgåvan s 86, 104 ff.

dena. Såsom organisationsbrott i sovjetisk mening bedömdes att höra till polisorganisationen i alla dess former ävensom särskilda typer av militär verksamhet: t.ex. att vara generalstabsofficerare eller underrättelseofficerare.¹² Med denna bakgrund kunde den sovjetiske domaren i militärdomstolen i Nürnberg ej se några skäl att frikänna, såsom skedde i Nürnberg, riksregering, generalstab och överkommando.¹³

Sedan domen fallit i Nürnberg fann man på att låta Förenta Nationernas generalförsamling godkänna vad som hänt. Drygt två månader efter domen beslöt församlingen enhälligt att bekräfta "de folkrättsliga principer som erkänts i Nürnbergdomstolens stadga och dom" (Res. 95 (1) d. 11 dec. 1946). Formuleringen var föga lyckad, då stadgan och domen kunna tänkas bygga på andra principer än de folkrättsliga. Sovjetiska bedömare kunna t.ex. mena att frikännandet av riksregering, generalstab och överkommando liksom av von Papen m.fl. avveke från de folkrättsliga principerna: i så fall skulle FN ej ha bekräftat frikännandet.

Omkring ett år senare, d. 21 nov. 1947, uppdrog FN:s generalförsamling åt folkrättskommissionen att formulera de folkrättsliga principer som erkändes i domstolens stadga och dom (Res. 177 (II) (a)).¹⁴ Kommissionen framlade 1951 ett utkast till lag angående brott mot freden och mänskligheten. Där återfanns bl.a. bestämmelsen i Nürnbergdomstolens stadga att ställningen som statschef eller ansvarig tjänsteman ej befriade från straff. Beträffande brott begånget på order av regering eller överordnad, förutsattes att straffrihet kunde komma i fråga endast om "a moral choice" icke förelegat. Man fullföljde sålunda principen att en person som begått ett folkrättsbrott är ansvarig därför och att bestraffa jämlikt folkrätten obero-

¹² Framställningen i denna del grundar sig i huvudsak på den av Röda korset utgivna, av Maurach författade volymen "Die Kriegsverbrecherprozesse gegen deutsche Gefangene in der Sowjetunion", Hamburg 1950. Jfr min framställning i TIS 1972 s 227—230.

¹³ Det var givetvis naturligt för en vice ordförande i sovjetiska högsta domstolen att ej inlåta sig i någon självständig prejudikatbildning utan repliera på etablerad sovjetisk rätt.

¹⁴ En relativt utförlig redovisning av det i FN nedlagda arbetet i denna fråga ges av Sandström, FN:s lagkommission och folkrättskodifikationen, SvJT 1962 s 24—32 (21—40); rörande senare verksamhet, se Ferencz, "Defining Aggression: Where It Stands and Where It's Going", 1972 66 AJIL 491—508.

de av reglerna i intern rätt. Vad som sålunda föreslagits av den folk-rättsliga expertisen har dock ej alltid vunnit gensvar av den straff-rättsliga. Professor Gerhard Mueller i New York fann förslaget "sorgligt inadekvat" med tanke på de standardkrav som brukar ställas på interna strafflagar: folkrättarna hade överförenklat de faktiska svårigheterna och felaktigt antagit att lagen kunde tillämpas framgångsrikt utan att man skapat makten att praktiskt genomföra den.¹⁵

Hur man än ser på Nürnbergprocessen i anförda hänseenden är dock klart att den i Tyskland haft en enorm inverkan på utformningen av strafflagstiftningen. Utvecklingen på den socialistiska sidan av Tyskland får antas riktigt återspegla de attityder som göra sig gällande inom socialistlägret över huvud taget. Jag kommer därför i fortsättningen att inrikta framställningen på den östtyska utvecklingen såsom den för svensk krigsmakt intressantaste.

Rättsutvecklingen inom sovjetzonen präglades redan från början av en stark vilja att för framtiden undgå varje kritik av den typ Nürnbergdomen speglade. När zonen omorganiserades till en socialistisk republik försågs författningen av d. 7 okt. 1949 med följande bestämmelser:

Art. 6, mom. 2. Bojkotthets mot demokratiska anstalter och organisationer, mordisk hets mot demokratiska politiker, spridande av troshets, rashets och hets mot folkgrupp, av militaristisk propaganda liksom av krigshets ... äro förbrytelser i strafflagens mening ..."

I anslutning till fredskämparnas världskongress påföljande år i Warszawa utfärdades på sovjetiskt initiativ fredsskyddslagar av staterna i socialistlägret. Tyska socialistrepubliken utfärdade en sådan lag om skydd för freden d. 15 dec. 1950¹⁶; Högsta Sovjet antog en liknande lag d. 12 mars 1951.¹⁷ Tyska lagen hotar med dödsstraff den som "hetsar mot andra folk" eller som "gör rörelsen för fredens upprätthållande och befästande föraktlig eller framställer den nedsät-

tande eller som hetsar mot deltagare i fredsrörelsen för deras verksamhet för freden eller som låter förfölja dem," varvid särskilt skulle beaktas om "dådet begås på direkt uppdrag av stater, som bedriva krigshets eller en aggressiv politik mot fredsälskande folk." — Den nya *strafflagen av d. 12 jan. 1968* upptar också i brottskatalogen angreppskrig, brott mot mänskligheten och krigsförbrytelser. I anslutning till Nürnbergdomens uppdelning och med fullföljande av principerna i 1950 års lag tillämpades distinktionen mellan angreppskrig och angreppshandlingar. Angreppskriget kriminaliseras i 85 § som riktar sig mot "den som i ansvarig statlig, politisk, militär eller ekonomisk funktion medverkar till hotelser om, planering, förberedelse eller förändring av ett angreppskrig." Angreppshandlingen kriminaliseras i 86 § som enligt sin rubrik riktar sig mot "förberedandet eller genomförandet av angreppshandlingar". Den gäller envar som "föranstaltar om att vidtaga en angreppshandling mot tyska demokratiska republiken eller någon annan stats territoriella eller politiska oavhängighet eller att medverka i en sådan handling eller att organisera eller befrämja uppsättandet av band för att begå angreppshandlingar." Någon begränsning till personal med särskilda kvalifikationer som gällde beträffande § 85, gäller sålunda ej beträffande § 86. Den gäller varje soldat och varje privatperson.¹⁸ Vad gäller platsen där brottet begåtts gäller icke någon begränsning för någotdera av straffbudet. Såsom framgår av den officiella östtyska kommentaren till Art. 8 i samma strafflag äga dessa stadganden tillämplighet även på svenskarna i Sverige.¹⁹

5. Tyskland och Sverige

Finskt modelltänkande aktualiserar inom den svenska krigsmakten behovet av förståelse för det socialistiska juridiska tänkandet. Sådan förståelse är förutsättning för framgång i förhandlingar med socia-

¹⁵ G.O.W. Mueller, "The United Nations Draft Code of Offences Against the Peace and Security of Mankind: An American Evaluation", i Mueller & Wise. "International Criminal Law", South Hackensack etc 1965, s 623 f.

¹⁶ Gesetz-Blatt der D.D.R. 1950 s 1199.

¹⁷ Högsta Sovjets författningssamling 1951 No 5: se närmare Meder, Sowjetrecht, Frankfurt am Main etc. 1971, s 377 f.

¹⁸ Strafrecht der Deutschen Demokratischen Republik — Lehrkommentar zum Strafgesetzbuch (hrhg Ministerium der Justiz etc.), Bd 2, Berlin 1970, s 17, nr 6.

¹⁹ Lehrkommentar. Bd 1, s 59.

listlägret.¹ Den krävs också för att rätt kunna bedöma våra förutsättningar vid vapenskifte med makt inom socialistlägret.

I Försvarets nyutkomna bok med Anvisningar för uppträdande i krigsfångenskap påpekas effekten av den indoktrinering som krigsfångar hos de socialistiska makterna utsatts för.² En amerikansk utredning har också påpekat de fundamentalt olika erfarenheter som amerikanska krigsmakten gjort vad gäller krigsfångar i tidigare amerikanska krig och i krig med makter inom socialistlägret.³ I Koreakriget befanns var tredje krigsfånge på kommunistidan ha gjort sig skyldig till en eller annan form av samarbete med fienden: de utsattes för politisk indoktrinering och övertygades om det orättfärdiga i FN-förbundens kamp m.m.⁴ Konfrontationen med socialismens tankevärld ledde sålunda till en överraskande kraftig *demoralisering bland krigsfångarna*. Demoraliseringen har en omedelbar slagkraft, eftersom de senare äro de väpnade styrkornas främsta informationskälla. Intet löser tungans band hos en krigsfånge så som antydningen att han riskerar att ställas inför rätta för krigsförbrytelser eller krigsansvarighet. Mest talför blir han förstas om han vill köpa sig fri genom att visa det rätta ångerköpta sinnelaget, men även därför utan kan effekten bli katastrofal. ”Den normala reaktionen från den som blir beskylld för att vara krigsförbrytare är naturligtvis att försvara sig” — erinra de svenska anvisningarna. ”I försöken att bevisa att beskyllningen är falsk kan fången yppa mycket av militärt intresse för fienden.”⁵ Ju högre ställning krigsfången har dess betydelsefullare upplysningar har han att lämna.

Krigsfångeegenskapen skyddar icke mot åtal för krigsförbrytelser och krigsansvarighet. Svenska delegationen vid Röda kors-konferenserna rörande folkrättens modernisering, den senaste i Genève våren

1972, har visserligen ställt sig bakom kravet att gerilla skall åtnjuta krigsfångestatus på lättvindiga villkor.⁶ Men därmed har man enligt vad jag inhämtat i anslutning till föreläsningar över ämnet ingalunda avsett att föreslå någon begränsning i 18 kap. brottsbalken om högmålsbrott.⁷ Att svensk gerilla av det ena eller andra slaget vinner krigsfångestatus skulle därför icke hindra att vederbörande döms för uppror jämlikt brottsbalken 18:1.⁸ Krigsfångestatus skulle då i anslutning till Art. 85 i krigsfångekonventionen endast medföra ett antal specifika privilegier såsom att dödsdom ej får verkställas förrän efter viss tid, att fängelsestraff blott får verkställas i vissa anstalter och att krigsfånge har viss rätt att mottaga gåvopaket, att brevväxla, motionera, åtnjuta sjukvård och förrätta andakt (Art. 101, 107, 108)⁹ — Så som det förhåller sig på det interna planet, så förhåller det sig också vid det internationella vapenskiftet. Vederbörande krigsfånge kan åtalas för brott mot fiendens straffrätt i den mån denna gjorts tillämplig på honom. Så är brukligt i socialistlägret: som redan framhållits har 1968 års östtyska strafflag sådan tillämplighet både vad gäller krigsförbrytelser och

⁶ Jfr Müllers avslöjanden ovan sid. 70 f. och not 1.

⁷ Utrikesrådet Blix föreläste över ämnet ”Bör krigets lagar moderniseras” vid juridiska fakulteten i Stockholm bl. a. d. 10 oktober 1972 och besvarade därvid på anfört sätt den ställda frågan.

⁸ Jfr här Padelford, ”International Law and Diplomacy in the Spanish Civil Strife”. New York 1939, s 2, vari hävdas att fångarna fortfarande må behandlas som högförrädare (”remain treasonable”) intill dess de ges amnesti eller segra i kriget. Kelsen & Tucker, ”Principles of International Law”, 2d ed. New York 1966, s 413, å andra sidan, tycks se en motsättning så att behandling som krigsfånge utesluter att ”be treated as criminals for high treason”. Jfr härtil NJA 1927 s 592 och NJA 1946 s 65.

⁹ Genève-konventionen d. 12 aug. 1949 ang. krigsfångars behandling (III): 75 United Nations Treaty Series 135 (nr 972), intagen i ”Folkrätt i krig — Sveriges överenskommelser med främmande makter om folkrätten i krig”, utg. av Justitiedepartementet, Stockholm 1971, s 115 ff. (Se Pictet (utg.), ”Commentary, del III, — Geneva Convention Relative to the Treatment of Prisoners of War”, Geneva 1960, s 414—416.

¹ En av den svenska utrikesförvaltningens få experter på socialistiskt tänkande som gjorde honom ovärderlig vid förhandlingar med socialistlägret var Sven Allard. Bland hans instruktiva arbeten på området märks ”Russia and the Austrian State Treaty” (Pa U.P. 1970) (jfr Wainhouse i 1972 66 AJIL 674 f.) samt ”Stalin och Hitler”, Sthm 1970.

² I förordet till ”Krigsfånge” anför ÖB att ”boken söker beskriva vad en krigsfånge kan utsättas för i form av ... indoktrineringsförsök”.

³ ”Inquiry into the U.S.S. Pueblo and EC-121 Plane Incidents”, Report etc. July 28, 1969, H.A.S.C. No 91—12, s 1684, 1685.

⁴ ”Krigsfånge — Anvisningar för uppträdande i krigsfångenskap” s 18.

⁵ ”Krigsfånge — Anvisningar för uppträdande i krigsfångenskap” s 45.

brott mot freden.¹⁰ Inom socialistlägret har man därtill reserverat sig mot de särskilda privilegierna för krigsfånge jämlikt förutberörda Art. 85. I de svenska krigsfångeanvisningarna påpekas också den särskilda udd som den reservationen kan tillföra demoraliseringsprocessen.¹¹

Det får därför särskilt intresse hur man inom socialistlägret tolkar sina egna lagbud. Det följer redan av krigsfångebehandlingsens allmänna betydelse på underrättelsesidan. Men därtill kommer att tolkningsproblematiken speglar grundläggande socialistiskt tankegods som kan antas verka övertygande inom hela det fält där man har samma långsiktiga målinriktning som inom socialistlägret. För svensk trupp är detta ett särskilt känsligt ämne, eftersom svenska regeringen såvitt framgår av dess deklaration d. 22 mars 1950 just företräder samma långsiktiga målsättning som länderna med proletariats dik-

tatur och endast har annan uppfattning om hur man bör nå dit.¹² Vad den socialistiska samhällsåskådningen betyder i lagtolkningen kan med fördel studeras i Tyskland. Landets sönderbrytning i de två statsbildningarna med likartade om ej rentav likalydande stadganden på samma tyska språk har gett oss ett lättillgängligt illustrationsmaterial just för sådana lagtolkningsstudier.

Den socialistiska samhällsåskådningens genomslagskraft i rättsuppfattningen är ett stort och fascinerande ämne. Vad det material, som tillhandahålls av klasstänkandet, politiseringen och den ekonomiska världsförklaringen, innebär när det kastas in i en traditionell lagtolkningsprocess har jag sökt utreda i mininauguralföreläsning.^{12 1/2} Här skall jag endast söka sammanfatta de socialistiska huvudtankarna. Rätten är enligt denna åskådning intet med egenvärde utan rättsordningen definieras i sammanhang med statsbegreppet. Då rätten är ett element i statsbegreppet är all rätt politik. Det politiska direktivet blir därför naturligt styrande även för legaliteten. Socialistisk legalitet i rättsskipningen innefattar att hålla nära samband med socia-

¹⁰ I förutberörda Lehrkommentar Bd I s 59 heter det: "Under de i 80 §, 3 mom. bestämda förutsättningarna kunna främmande medborgare och andra personer ställas till straffrättsligt ansvar jämlikt DDR:s lagar för straffbara handlingar som de begått utanför DDR:s territorium. Till dessa straffbara gärningar hör särskilt förbrytelser ... mot freden, mänskligheten och de mänskliga rättigheterna (§§ 85—95)." — Jfr incidenterna hösten 1971 i Karibiska havet då kubanska örlogsmän började uppbringa och angripa panamaiska fartyg som bedrev en irriterande sjötrafik på internationellt vatten ("Johnny Express" d. 15 dec.). Besättningsmän på de uppbringade fartygen ställdes inför rätta såsom "kontrarevolutionärer" och Johnny Express incidenten följdes av en kubansk kommunké som angav att "ships that perpetrate acts of piracy against our country will be treated without leniency no matter the distance from our coasts or the flag or camouflage they use to perpetrate their crimes". — Jfr rörande nordvietnamesisk lagföring av amerikanska krigsfångar den anonyma noten "The Geneva Convention and the Treatment of Prisoners of War in Vietnam", 1967 80 Harvard Law Review 858—868, samt Delbert D. Smith, "The Geneva Prisoner of War Convention: An Appraisal", 1967 42 New York University Law Review 902—904.

¹¹ "Krigsfånge — Anvisningar för uppträdande i krigsfångenskap" s 45. — Rörande socialistlägrets reservationer till Art. 85, se "Folkrätt i krig" s 66 not 1 samt 67—68. En närmare redogörelse återfinns i Pictet, "Commentary" del III s 423—425.

¹² Se den av Tage Erlander och Östen Undén upplästa regeringsdeklarationen, FK prot. 1950 nr 11 s 13, AK prot. 1950 nr 11 s 11: det svenska exemplet skulle visa "länder med 'proletariatets diktatur' ... att den av dessa länder eftersträfvade omdaning av samhällets ekonomiska struktur ... kan ske med bibehållande av äkta politisk demokrati." — Härmed må jämföras statsrådet Gunnar Strängs uttalande i tidskriften "Frihet" utg. av SSU, 1972 nr 11/12 s 3, varav framgår att han tror att "arbetet för de socialdemokratiska värderingarna ... är på gång" i de två i socialistlägret inlemmade staterna Kuba och Nordvietnam. — Av östtyske utrikesministerns framträdande i svensk TV d. 20 dec. 1972 framgick att han fann slående likheter mellan sin och den svenska synen men förkrossande olikheter mellan den östtyska och den västtyska.

^{12 1/2} "Teleologisk metod och fair play", Inst.f.off. & int. rätt nr 34 (1970). Det ges även praktiska möjligheter. Den polska folkrepubliken redde sig sålunda intill 1970 med en strafflagstiftning som härrörde från den borgerliga tiden: "Om lagens ord icke förändrades, så blev emellertid den roll som lagen började spela helt ny" som S. Ehrlich en smula euphemistiskt uttryckte saken: "La légalité en Pologne", Perspectives polonaises — Revue mensuelle 1958 No 6 s 25.

liststatens politiska uppgift.¹³ En bland den socialistiska rättsordningens främsta uppgifter är att undertrycka socialismens inre och yttre fiender.¹⁴ Legalitet är därför fast förenat med att vara partisk. Socialistiska åklagare och domare måste alltid se förbrytelsen i sammanhang med den rådande politiska situationen. Varje försök att bedöma rättsfrågor opartiskt måste i princip tillbakavisas, eftersom opartiska avgöranden kränka denna legalitet.¹⁵ Tillspetsat uttryckt blir — med socialistisk åskådning — rättsordningen ett kampinstrument och domineras av en politisk opportunist som, från fall till fall, kan föreskriva ridderlig återhållsamhet, resp. skräckinjagande vildsinthet. I varje kampsituation underordnas rättskipningen automatiskt statens kampmål.

Med kriget för dörren ändras allas synsätt. Även de mest indifferenta bli beredda att se något legitimt i en monolitisk, allt genomsyrande politisk ledning. Domen blir lika mycket led i krigsansträngningen som utbildningen och produktionen. För en samhällsåskådning som ser rätten som ett kampinstrument passar detta som hand i handske. Inom socialismen har vidare utvecklats en *krigslära* av lika betydelse som synen på rätten som kampinstrument när det gäller tolkningen av straffbuden till skydd för freden. Kontentan av denna lära är att kriget alltid står för dörren. En av den socialistiska rättsordningens huvuduppgifter blir därför att ”försvara fredsläget mot varje försök till imperialistiskt angrepp” och rättstillämpningen skall ”med alla medel skydda fredsverket och den fredliga uppbyggnad-

den”.¹⁶ I anslutning här till utvecklas en säregen penchant för militaristiskt språkbruk: det talas inom den socialistiska juridiken med förkärlek om ”kamp” och ”front”. Att kriget alltid står för dörren beror — såsom strax skall närmare utvecklas — på den inneboende aggressiviteten hos socialismens fiender. Den är betingad av historiens oföränderliga lagar och kan påverkas endast genom att historiens gång påskyndas. Denna krigslära anknyter till det folkrättsliga aggressionsbegreppet.

I den nuvarande epoken gäller att man skiljer skarpt mellan rättfärdiga och orättfärdiga krig. Angreppskriget är orättfärdigt. Enighet råder visserligen ej om vad som skall förstås med angreppskrig: det enda som är säkert är att Nürnbergdomstolen ansåg att Tyska Riket gjort sig skyldig till detta och att personer i dess ledning skulle straffas därför.¹⁷ Oenigheten hindrar i vart fall ej den enskilda staten från att i sin straffrättskipning tillämpa sitt aggressionsbegrepp. Inom socialistläget faller man därför tillbaka på den i själva samhällsåskådningen inbyggda krigsläran.

I socialistiska kommentarer till begreppet angreppskrig förses det vanligen med adjektivet ”imperialistiskt”. Lenin är här mönsterbildande. Han satte 1916 imperialism som namn på en epok i den kapitalistiska samhällsutvecklingen karakteriserad av maktsträvanden så gränslösa att de måste urladdas i väpnade konflikter. Utvecklingen under denna epok, menade Lenin, ”försiggår under ett sådant tryck, i ett sådant tempo, med sådana motsättningar, konflikter och konvulsioner . . . att imperialismen oundvikligen kommer att explodera”.¹⁸ Explosionen var kriget: ”Finns det” — frågade han — ”under kapitalismen något annat medel än krig för att eliminera diskrepansen mellan produktivkrafterna och kapitalackumulationens utveckling, å ena sidan, och finanskapitalets uppdelning av kolonier och

¹³ ”Domaren som håller sig på avstånd från de politiska debatterna . . . vore icke i stånd att fylla sin uppgift”: S. Ehrlich, ”La légalité en Pologne,” Perspectives polonaises — Revue mensuelle 1958 nr 6 s 27. Rörande östtysk lagtolkning samt de sammanvävda kraven på socialistisk legalitet och partiskhet, se Lange, ”Die Entwicklung des Strafrechts in der Sowjetischen Besatzungszone”, samt Rosenthal, ”Aufgaben, Methoden und Aufbau der sowjetzonalen Justiz”, båda i antologin Rosenthal m. fl. 1 ”Bonner Berichte aus Mittel- und Ostdeutschland — Die Justiz in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands”, utg. av Bundesministerium für gesamtdeutsche Fragen, Bonn/Berlin 1959 (s 10 —19, 114 ff). med rika hänvisningar till östtysk och sovjetisk litteratur.

¹⁴ Ranke, ”Der Entwurf des neuen Familiengesetzbuches”, Staat und Recht 1954 s 734.

¹⁵ Jfr Melsheimer, ”Sozialistische Gesetzlichkeit im Strafverfahren”, Neue Justiz 1956 s 295, samt Hilde Benjamin & Melsheimer, ”10 Jahre demokratischer Justiz in Deutschland”, Neue Justiz 1955 s 266.

¹⁶ Återgivet efter en d. 21 jan. 1956 av östtyska justitieministeriet given föreskrift för statsvetenskaplig utbildning (här citerat efter Rosenthal s 8).

¹⁷ Blix synes mena att man knappast heller behöver veta vad som förstås med ”angreppskrig”, se ”Sovereignty, Aggression and Neutrality” (Dag Hammarskiöld foundation) Uppsala 1970, s 34 ff.

¹⁸ Lenin, förordet till Bucharin, ”Imperialismus und Weltwirtschaft”, Wien 1929. s 11, återgivet efter den svenska översättningen i Kemp, ”Teorier om imperialismen”, Stockholm 1972, s 98.

'intressesfärer', å den andra?"¹⁹ Lenins betraktelse torde egentligen ha varit inlägg i en teoretisk strid inom socialismen. Den blev emellertid sakrosant, petrifierades till del av den ideologiska överbyggnaden i Sovjet, och vann i form av en förenklad parafras tillämpning inom den socialistiska juridiken. Statsbildningar som i sin förutbestämda utveckling ännu ej passerat denna civilisationsepok kallades imperialistiska. Man ansåg sig därmed ha visat en statens immanenta tendens mot väpnad konflikt, en tendens opåverkbar av valet av politisk styrelseform. Från att beteckna epok började termen också beteckna stat genomgående epoken och slutligen till att beteckna att staten ännu ej nått till nästa ödesbestämda civilisationsfas — socialismen.

Ur socialistisk synvinkel är det därmed naturligt att varje stadgande till skydd för freden har sin udd mot stater på denna lägre civilisationsnivå. Eftersom Sverige ur sovjetisk synvinkel ej är riktigt socialistiskt, står också vårt land kvar på den imperialistiska civilisationsnivån.²⁰ Ur socialistisk synvinkel finns ej anledning att dölja

¹⁹ Lenin, "Der Imperialismus als höchstes Stadium des Kapitalismus", 1916. Ausgewählte Werke, Bd I, Moskva 1946, s 848: här har brukats den svenska översättningen i Kemp, op. cit. s 97.

²⁰ Som bekant har den svenska kommunismens programskrivare Lars Herlitz i en uppmärksam TV-insats förklarat att Sverige är en liten men hungrig imperialistisk stat (se Handelstidningen d. 1 nov. 1972 s 2). Kemp, "Teorier om imperialismen" s 103 förklarar saken så att Sveriges öden äro "oskilkjaktigt förenade med världsimperialismen" ad sid. 110. Texten torde visa att detta ej är en oskyldig lek med ord utan något lika ödesdigert som när Kominterns exekutivkommitté 1929 bestämde att Sverige "var ett imperialistiskt land" i följd varav det inte kunde vara "neutralt". Som bekant förde Karl Kilbom en lång kamp mot denna ödesmättade bedömning och menade att den svenska historiska traditionen, d. v. s. den hundraåriga freden och de politiska partiernas pacifism, så bröt udden av ifrågavarande samhällsåskådning att den svenska neutraliteten kunde godtas i anslutning till den av Stalin d. 6 aug. 1927 deklarerade principen om "det obligatoriska hänsynstagandet till den nationella egenarten." Kilbom menade 1955 att "utvecklingen . . . till fullo visat att Sverige icke var och icke är ett imperialistiskt land" ("Cirkeln slutet — Ur mitt livs äventyr III", Sthm 1955, s 184, jfr 145 f., 162, 181). Att påståendet numera som synes kan föras fram och vinna proselyter i särskilt den akademiska miljön vittnar på sitt sätt om det intellektuella förfallet i Sverige och ger anledning till mindre sangviniska betraktelser än dem Wulff funnit skäl uttrycka i TIS 1972 s 386: jfr ovan sid. not 8. — Se även Fiedler, "Der sowjetische Neutralitätsbegriff in Theorie und Praxis", Köln 1959, s 77 ff.

denna udd i straffbuden. Preambulen till 1950 års lag om skydd för freden angav öppet att lagen endast riktade sig mot "de anglo-amerikanska imperialisterna och deras hantlangare". Premabulen till 1968 års strafflag anger att lagen riktar sig "mot de kriminella anslagen mot freden . . . som utgå från den västtyska imperialismen och dess förbundna och som hota vårt folks levnadsvillkor."²¹

Folk som nått den högre civilisationsnivån, å andra sidan, dvs. det socialistiska lägret, måste givetvis försvara sitt civilisatoriska försteg. Om en socialistisk makt råkar i krig är det följaktligen enligt den obevekliga naturlagen för samhällsutvecklingen ett försvarskrig. Det är oförenligt med en sådan makts egen natur att föra ett angreppskrig.²²

Därmed har samlats den arsenal som erfordras för tolkningen av de socialistiska straffbud som växt fram ur Nürnbergprocessen och de sovjetiska dissenserna till domen.

85 § i östtyska strafflagen riktar sig mot genomförandet av ett angreppskrig. Den officiella kommentaren definierar angreppskriget i nära anslutning till formalbestämningen i 1933 års sovjetisk-finska traktat.²³ Därmed finns, kan man tycka, mycket ringa utrymme för läran om det rättfärdiga kriget.

Med 85 § kriminaliserar även *förberedelse, planerande och hot om angreppskrig*. F.-C. Schroeder har påpekat att utrymmet för den leninistiska krigsläran därmed väsentligen utökats.²⁴ I den östtyska litteraturen har gjorts gällande att den verksamhet som drevs av Forskningsrådet för frågor gällande Tysklands återförening vore att

²¹ Lehrkommentar Bd I s 32.

²² När imperialistiska makter råka i krig med varandra är det *par définition* orättfärdiga krig på båda sidor. Krig av imperialistisk makt mot feodal makt, å andra sidan, skulle enligt den marxistisk-leninistiska krigsläran kunna vara ett rättfärdigt krig: det för civilisationen framåt. Se härtill F.-C. Schroeder, "Die Rechtmässigkeit des Krieges nach westlicher und sowjetischer Völkerrechtsauffassung", i antologin "Völkerrecht in Ost und West" (hrsgb v. R. Maurach & B. Meissner), Stuttgart etc. 1967, s 185.

²³ Uti Lehrkommentar Bd 2 s 12 gentas ord för ord definitionen i Art. 2 (1) — (3) i 1933 års förutberörda traktat.

²⁴ F. C. Schroeder, "Der Schutz des äusseren Friedens im Strafrecht", Juristen-Zeitung 1969 s 44 (41—48).

anse som förberedelse till annektering.²⁵ En sådan bedömning avviker tydligen från majoritetens i Nürnberg men vinner onekligen visst stöd av den sovjetiska dissensen. Krigsförberedelser hos en socialistisk makt kunna naturgivet icke vara förberedelse för angreppskrig; imperialistiska makter däremot förbereda lika naturgivet alltid angreppskrig.²⁶

I västtysk litteratur har påpekats att formalbestämningens genom-brytande via kriminaliseringen av förberedelse också ger utrymme för tillämpning av straffbudet i fall av angrepp mot ett *folk* snarare än mot en stat.²⁷ Tanken på en sådan tillämpning tycks ha uppkommit i följd av Korea-kriget. Under det att man på grund av formalbestämningen först avvisade tanken att den amerikanskledda FN-aktionen mot Nordkorea skulle kunna vara ett angreppskrig²⁸, kom man efter hand i sovjetisk litteratur till att, ehuru endast en stat kunde utföra ett angrepp så kunde ett folk vara föremål för angrepp.²⁹

²⁵ Enligt vad som uttalas av östtyske riksåklagaren J. Streit i artikeln "Der Schutz der Souveränität der DDR, des Friedens, der Menschlichkeit und der Menschenrechte im neuen Strafrecht", Neue Justiz 1967 s 172: i enlighet därmed måste det föreliggande förutsättningar att i liknande ordning lagföra olika baltiska organisationer i diasporan, särskilt de som verka i länder som icke erkänt den sovjetiska annekteringen.

²⁶ Rörande sovjetiska försök att låta krigsläran slå igenom även vad gäller formaldefinitionen, se Schroeder, Juristenzeitung 1969 s 42 och not 25.

²⁷ Schroeder, loc.cit., påpekar, i sin diskussion av möjligheterna att trots den sovjetiska formaldefinitionen få med läran om det rättfärdiga kriget, att "det endast kan gälla att enbart *stater* kunna vara angreppsobjekt men även *folk* kunna vara angreppsobjekt, så att inbördeskrig och nationella befrielsekrig endast ådagalägga aggression från den sida Sovjetunionen finner osympatisk." (Kurs. här). Temat utvecklas närmare i Schroeder, "Rechtmässigkeit des Krieges" s 216. Det må noteras att i Lehrkommentar Bd 2 s 13 definitionen av angreppskrig, som eljest följer 1933 års traktat, rensats från den senares hänvisning i punkt (5) till inbördeskrig: "Denna begreppsbestämning gör det utslutet" — säger kommentaren — "att förklara inre väpnade konflikter av typen inbördeskrig och nationella befrielsekrig vara angreppskrig." (s 13)

²⁸ Schroeder, Rechtmässigkeit des Krieges s 216. I Chrusjtjovs memoarer — vars autenticitet dock är omstridd — anges öppet att det var Nordkorea som var angripare och det med stöd av "den kommunistiska världsåskådningen": "Chrusjtjov minns", Sthm 1971, s 368 ff. En översikt av vittnesbörden har lämnats i en artikel av Hans Wolf, "Koreakrigets utbrott", i Handelstidningen d. 9 jan. 1973 s-2.

²⁹ Se Schroeder, "Rechtmässigkeit des Krieges" s 216 f. med vidare hänvisningar.

I sovjetiska vetenskapsakademins lärobok av 1961 anför också att "krigen mot de fredsälskande folken i Korea, Viet-Nam och Egypten, vilka åsyftade att förslava folken, vore angreppskrig och orättfärdiga krig."³⁰ Samma tanke har numera också fått eko i svenska riksdagen genom utrikesminister Wickmans deklaration d. 18 april 1972 av innebörd att de gängse folkrättsliga³¹ synpunkterna om aggression bli irrelevanta eftersom "den sociala frigörelsen och den nationella frigörelsekampen . . . icke får mötas med militärt våld."³²

Därmed har bäddats för en av socialismens magnifika paradoxer: staterna äro visserligen jämlikt FN-stadgan absolut förbjudna att gripa till väpnat våld mot varandra; men "folken" ha en lika absolut rätt att gripa till väpnat våld mot sina regeringar. "Förtryck . . . kan alltid bekämpas av de förtryckta" som den polske docenten K. J. Skubiszewski fått uttrycka saken i Sørensens Manual.³³ Staterna måste lita till fokrätten i stället för att slåss om sina oförrätter; men folken som redan leva i en väsentligt mera utvecklade rättsordning än den folkrättsliga och vilken dessutom administreras med en kraft som internationella domstolen aldrig varit mäktig, de ges rätten att slåss om sina oförrätter blott de ej röra vid statsgränsen! Det är svårt att se varför ej den duellrätten är minst lika umbärlig som staternas. "Den oskyldiges fälla och den skyldiges vägvisare" kallade sir Austen Chamberlain aggressionsbegreppet som kalfatrades i engelska underhuset d. 24 nov. 1927, men den beskrivningen duger än bättre för dagens situation. Den ger ju en driven taktiker fritt fram i den minut som han kan finna — t.ex. bland universitetens desperata unga virrpannor med ungdomens svaghet för att slåss och den inskolade benägenheten att bekänna sig till folket — "folket" som känner sig

³⁰ Korovin m. fl., "International Law — A Textbook for Use in Law Schools" Academy of Sciences of the U.S.S.R. Institute of State and Law, Moskva s 403.

³¹ Det är uppenbart att statsrådet med detta ordval avsett de västerländska folkrättslärorerna.

³² Snabbprotokoll från riksdagsdebatterna 1972 nr 61 s 16.

³³ "Manual of Public International Law", ed. by Max Sørensen, London etc. 1968, s 771. Manualen utgör ett försök att överbrygga klyftan mellan supermakterna: det förefaller att finnas en folkrätt för socialistlägret och en annan för USA och dess förbundna. Dansken Sørensen fick därför uppdraget att utvälja ett författarkonsortium bland rättsvetenskapsmän som icke voro direkt bundna till supermakterna. Av detta skäl åtnjuter Manualen en särskild slags auktoritet inom folkrätten.

förtryckt och bekämpar "förtryckarna". "Förtryckarna" som förbereda sig för situationen kunna t.o.m. förebrås förberedelse till aggression ty systemet känner igen annan broms än taktikern själv.

86 § i östtyska strafflagen kriminaliserar slutligen förberedelse och utförande av angreppshandlingar. Här står man helt fri i förhållande till formalbestämningen i 1933 års traktat. Den socialistiska samhällsaskådningen får fritt spelrum med allt vad detta — enligt vad som nyss utreddes — kan innebära.

De öppningar som sålunda skapats för den i samhällsaskådningen inbyggda krigsläran i förening med den grundläggande synen att rätten är ett kampinstrument ha sålunda givit en förhållandevis många argument varför ej blott krigsfångna generalstabsofficerare utan även meniga ha åtskilligt att vinna på samarbetsvilja. Den kasuistik som utvecklats i rättstillämpningen och i kommentarerna ger honom också åtskilliga pedagogiskt verkningsfulla exempel att visa på för att understödja argumenteringen. Beredskapslagstiftning baserad på omtvistade gränser har i kommenterande litteratur anförts som exempel på förberedelse till angreppskrig. Beträffande angreppshandlingar anfördes före 1968 års strafflag som exempel hot över Berlinmuren mot enskilda soldater i östtyska gränsskyddet, kastandet av farliga föremål över gränsen och grävandet av tunnel under gränsen.³⁴ I strafflagskommentaren anfördes såsom angreppshandlingar dels en så bred politisk åtgärd som uppställandet av Hallsteindoktrinen, dels specifika militära incidenter som U-2 flygningen och Pueblo-affären.³⁵ I betraktande av den genomtänkta socialistiska samhälls- och rättsaskådningen lär man kunna förutsägas att den östtyska inflygningen ända till Markaryd av Mig-jakt d. 12 april 1972 icke enligt socialistisk uppfattning kan bedömas som angreppshandling³⁶ under det att DC-3 och Catalina-affären i juni 1952³⁷ måste bedömas som angreppshandlingar från de svenska besättningarnas sida.

³⁴ Przbulski, "Zum Charakter der Aggressionshandlungen gegen die Staatsgrenzen der DDR." Neue Justiz 1964 s 93.

³⁵ Lehrkommentar Bd 2 s 16 f.

³⁶ Sedermera har dock från östtyska försvarsministeriet inkommit en ursäkt vari orsaken till incidenten angivits vara övningsflygning och felnavigering och man förklarar sig beredd att förhindra upprepande.

³⁷ Se Aktstycken utg. av Utrikesdepartementet, ny serie I:C:2, "Utrikesfrågor" etc. 1952, kap. X. Nedskjutning av två svenska flygplan över Östersjön i juni 1952, s 81 ff.

6. Slutsatser

Svenskarna ha upplevt många manifestationer av socialistiskt juridiskt tänkande men de ha aldrig upplevt någon konfrontation med socialistisk rättsaskådning. Även baltutlämningen synes bland jurister ha varit en illa missförstådd sak.

I det föregående har jag med utgångspunkt från den sovjetisk-finska traktaten om definition av aggression och de sovjetiska dissenserna i Nürnbergprocessen sökt visa vilket bräckligt skydd en sådan traktat är mot en välutvecklad socialistisk rättsapparatur. Jag menar mig ha visat att det mer än något annat är själva den socialistiska samhällsaskådningen som medför att traktaten ger den angripne så föga skydd och särskilt då den inbyggda krigsläran och idén om rätten som kampinstrument. Det är nu tid att draga slutsatser.

Först och främst ger redovisningen en inblick i hur socialister i allmänhet måste uppleva problematiken. Även kommunister som för tillfället avsvurit sig avsikten att göra revolution måste tydligen uppleva svenska krigsmaktens verksamhet som något bottenlöst omoraliskt och djupt kriminellt. Att åtal ej komma till stånd för folkrättsbrotten förberedelse till angreppskrig och aggressionshandlingar måste ses av dem som en maktkorruption av samma slag som aktualiserades efter det riksbanken i statligt nit hösten 1969 tillät sig att utan hänsyn till ögonskenlig brottsbalkens bestämmelser om ocker i 9 kap. 5 § debitera ränta med 365 procent. Saken föranledde ett skarpt påpekande från professor Jägerskiöld att "någon rättslig prövning av räntornas laglighet . . . ej kommit till stånd, då riksbankens ledning, egendomligt nog, åtnjuter en särställning i straffprocessuellt hänseende" som gör "riksbanksledningen . . . praktiskt taget oåtkomlig" och som "är ägnad att möjliggöra övergrepp" av den typ ockerräntorna visade.¹ Det moraliska problemet synes mig mera karakteristiskt och bestämmande än taktiskt betingade avståndstaganden från själva dödandet i en revolution.

Vidare synes redovisningen klargöra hjälplösheten vid en konfrontation med denna rättsaskådning hos dem som företrädå samma långsiktiga målsättning som det socialistiska lägret. Inför den svenska satsningen på en revidering av 1949 års Genève-konventioner, varom

¹ Jägerskiöld, "Riksbankens 'ockerräntor'", Svenska Dagbladet 27.4.1970. I december samma år återbetalades dock räntorna överraskande till bankerna.

det vänligaste man kan säga är att förslagen obehagligt påminna om vad som ledde till 1936 års dödfödda Londonprotokoll, synes insikten om denna hjälplöshet åtminstone vara ägnad att framkalla en nyttig självrannsakan på svenskt håll. Den skulle i vart fall ge bättre insikt om hur den väntade demoraliseringen av svenska krigsfångar kan bemötas.

På den rent juridiska sidan tror jag mig ha något bidragit till en sanering. Svensk internationell straffrätt har aldrig lockat någon vetenskapsman till någon mer omfattande insats och dess tillstånd har varit därefter. Det tog tio år innan Polenaborterna och Mrs Finkbine's besök föranledde strafflagsreform trots massmedias förtjusta uppmärksamhet.² Den ringa verksamheten lär i ej ringa utsträckning ha betingats av att man i bestraffningsverksamheten sett ett slags kampinstrument riktat mot dem vi ogilla: narkotikasmugglare, utländskt sjöfolk som kolliderar med svenska båtar på öppna havet, radiosändare till havs som stör det svenska radiomonopolet etc. Att plötsligt se hur rättssystemet kan drabba svenskarna och deras myndigheter som *tilltalade* borde verka rensande på tankegångarna. Kanske kan perspektivet leda till jämkningar till förmån för en mera renodlad rättsidé.

² KProp. 1972:98 s 95.

Notiser från när och fjärran

Grekland och Turkiet

Nya ubåtar

I september levererades den fjärde och sista av de fyra ubåtar, som Grekland beställt i Västtyskland. Fartygen har byggts vid Howaldtswerke i Kiel och är på cirka 1 000 ton. Den nu levererade ubåten har fått namnet "Triton". Ungefär samtidigt härmed kölsträcktes vid samma varv den första av två lika stora ubåtar, som Turkiet beställt. Kölsträckningen skedde vid en liten ceremoni vid stapelbädden där den turkiske marinchefen, amiral Celal Eyiceoylu medverkade. (Soldat und Technik, 72.10.10)

Italien

Ny motorrobotbåt av bärplantyp

Med utgångspunkt från konstruktion av och erfarenheterna från den amerikanska flottans experimentbåt av bärplantyp, "Tucumcari", har italienska flottan konstruerat en helt ny typ av mrbp patrullbåt med såväl artilleri- som sjörobotbeväpning. Objektet bär t v arbetsnamnet "P-420" och avser en 24,5 m lång och 7 m bred bärplanbåt på ca 60 ton med en beräknad toppfart av omkring 50 knop. Man beräknar att en prototyp skall kunna börja provturer under första kvartalet 1973. Framdrivningsmaskineriet är uppdelat på dels ett dieselaggregat med Z-drev för marschfart i nedsänkt läge (på skrovet), dels en gasturbin som driver ett water-jet-aggregat vid högfart (på bärplanen). Beväpningen skall bli en helautomatisk allmålskanon, 76 mm från OTO/Melara, i torn med en eldhastighet av 80 skott/min samt två OTOMAT sjörobotar med en räckvidd av 90 km. Bärplanstället består av tre helt fribärande "ben", ett i förstäven och två akterut, ett på vardera låringen. Det förliga benet kan fällas framåt-uppåt och genom ett par små stävportar helt fällas in i förstäven, medan de aktra benen fällas utåt-uppåt och försäkras intill fartygssidan. Styrning vid bärplansdrift sker på flygplansvis medelst skevningsroder på bärplanen. Vapenutrustningen styrs av en helautomatisk radareledning av italienskt ursprung.

(Navy International, sep 72)

Kanada

De nya fregatterna på provturer

De fyra nya, stora fregatterna, DDH 280 "Iroquois", DDH 281 "Huron", DDH 282 "Athabaskan" och DDH 283 "Algonquin", har inlett sina provturer. Den första, "Iroquois" var klar med varvsproven redan i juni och hissade befäls-tecken i juli. De tre övriga beräknas bli klara före årsskiftet.

(Navy International, sep 72)

Sovjetunionen

Byggnad av hangarfartyg

Enligt uppgifter, som framlagts av amerikanska underrättelsetjänsten på basis av fotomateriel från spanings satelliter, håller ryssarna på att bygga ett hangarfartyg vid Nikolajev-varvet i Svarta Havet. Fartygets storlek uppskattas att bli ca 30 000 ton och dess byggnad säges ange att det avsett för "fixed-wing-aircraft", alltså att det skulle vara ett attackhangarfartyg. I så fall är ryssarna inne på en utveckling rakt motsatt den västliga där USA bereder sig att reducera sina hangarfartygsstyrkor och Storbritannien skall skrota det ena av sina två moderna attackhangarfartyg. Det sovjetiska hangarfartyget får dock ses främst som ett politiskt objekt och först därefter som en prototyp för ett eventuellt kommande sovjetiskt hangarfartygssystem. Uppbyggnaden av ett dylikt, för SSSR helt nytt och oprövat system, torde erfordra sådan tid att västmakterna trots allt för överskådlig tid framöver kommer att förbli dominerande på detta område.

(Defence, mar 72)

Storbritannien

Satellitsamband för flottans fartyg

1973 skall levereras till Royal Navy åtta utrustningar för radiosamband via stationära (skenbart stillastående) sambandssatelliter av typ SKYNET. En sådan fartygsanläggning består av en elektronisk styrenhet av storlek ordinär telefonkiosk samt två olika antennutrustningar anslutna till denna. Hela utrustningen skall vara transportabel och väger inte mer än att en helikopter kan ta den i ett lyft. Härigenom kan anläggningen valfritt utnyttjas på alla fartygstyper från storlek fregatt och uppåt, dvs de fartyg, som oftast har sin verksamhet utanför kustradiostationernas räckvidder för de våglängder, som här är aktuella. Antennanläggningen består av tre antennset, en 1-metersantenn för telefoni-samband och två 1/2-metersantennerna för radiofjärrskrift. Antennerna är väderskyddade placerade i plastradomer och blir automatiskt stabiliserade och inriktade mot satelliten. Fördelarna med ett dylikt satellitsamband är att man i stor utsträckning undgår atmosfäriska störningar, och betydligt minskar risken för fientlig inpejling.

(Fackpress)

Sydafrika

Fartygsbeställningar i Portugal

Sydafrika har beställt sex ubåtsjaktkorvetter av den snabba "Joao Cotincho"-klassen i Portugal. Fartygen antas bli utrustade med gasturbiner, troligen från brittiska Rolls Royce. Även stora delar av den elektroniska utrustningen bedöms bli av brittiskt fabrikat. I anslutning härtill kan det vara på sin plats påminna om att britterna tidigare ansåg sig av politiska skäl icke kunna leverera krigsmateriel till Sydafrika.

(Armed Forces Journal, aug 72)

