

Veldige tap i Murmansk-konvoiene skyldtes den tyske Horten-torpedoen

ALEXANDER LANGE
Redaktør — Sakfører
Telef. 46 71 43
Ullevålsvn. 102A — Oslo 4

Et faktum som den tyske overkommando fortiet. — Merkelige avsløringer av striden
BAK DEN TYSKE FRONTEN

AV SVERRE HARTMANN

Det hører til de tragiske trekk av den annen verdenskrigs historie at senkningen av alliert tonnasje i ikke liten utstrekning skyldtes kommandør Bulls flytorpedooppfinnelse. Det er et advarende eksempel på hvordan et våpen kan bli vendt mot en selv.

Tysklands erobring av Norge skjedde overveldende av defensive årsaker — for å komme et formodet britisk angrep i

Men mange spesialister mener at Tyskland kanskje kunne ha oppnådd et annet utfall på krigen dersom man på et tidligere tidspunkt innen Görings stab hadde innsett betydningen av flytorpedovåpnet og tatt konsekvensen av det — ved storstilt produksjon av oppklaringsfly, torpedofly samt F 5. Flytorpedovåpnet er jo på en ganske annen måte enn ubåtvåpnet mobilt. Japanerne viste hva den rette taktikk under masseinnsats kan bety ved senkningen av de britiske slagskip «Prince of Wales» og «Repulse». — I kampen om forsyningene og Atlanterhavet og ved massive angrep mot skipskonsentrasjoner og flåteenheter i havnene — ville man på et tidlig tidspunkt — kunne ha oppnådd avgjørende resultater. Men Göring og Udet fremmet de allierte sak gjennom sin stahet.

forkjøpet. Den virkelig avgjørende offensive betydning fikk Norge først et år etter at Tyskland hadde gått til angrep på Sovjet-Samveldet, da strømmen av amerikanske forsendelser av krigsmateriell — over Island — Nord-Atlanteren til Murmansk for alvor tok til. Det var selvsagt om å gjøre for Tyskland å stanse disse verdifulle allierte tilførsler — som jo viste seg å være en vesentlig forutsetning for den overveldende sovjet-russiske innsats. I en rekke tilfelle nådde de tyske stridskrefter meget store senkningstall. Gjennom de meldinger overkommandoen sendte ut fikk man bare vite at senkningene skjedde ved ubåter eller bombefly. Flytorpedovåpnets innsats ble bevisst skjøvet i bakgrunnen.

Det foreligger nå en rekke høyst interessante opplysninger om Horten-torpedoen i tysk regi som F 5. Således omtales selve salget i 1933 også i en bok av den fhv. general i Görings stab, Werner Baumbach. (Forlag Buenos Aires 1949) F5 var ferdig utviklet i 1937, forteller generaløytnant von Harlinghausen — en av Tysklands torpedospesialister og stabssjef for X flykorps under invasjon

nen i Norge. Han senket personlig under den spanske borgerkrig en damper utenfor Valencias havn i 1938 med «Horten-torpedoene». Det var så å si det første «skarpe skudd» som ble løst med F5. Herved viste den sin frontbrukbarhet.

Likevel inntrådte en stans i fremstillingen av flytorpedoer og de dertil egnede fly. Stagnasjonen kunne i første rekke tilskrives motsetningsforholdet mellom marinen og luftvåpenet. Göring ville ha hele våpenet i sin hånd. Før å avskjære enhver videre diskusjon om kompetansen til å bygge utelukkende inn for bygging av landfly — av Stulten.

Først i 1940 begynte synet på marineflyet å endre seg. Fremdeles var den forbedrede Horten-torpedo — F5 — den eneste brukbare flytorpedo som det tyske luftvåpen disponerte over, skriver Werner Baumbach. von Harlinghausen foreslo like etter krigsutbruddet i september 1939 at man skulle ombygge landflyene He 111 til torpedofly. Tanken ble forkas-

tet av sjefen for luftfartsministeriets tekniske etat, generaloberst Udet — til tross for at He 111 hadde en aksjonsradius på mer enn 1000 km. og således kunne settes inn over hele Nordsjøområdet. Udet motiverte sitt standpunkt med at torpedoene var «teknisk upålitelige». F5 hadde nemlig kjørt i bunnen under en rekke av de kast som forsøksstasjonen i Travermünde hadde foretatt i Lübeckbukta. Den vesentlige årsak hertil lå i det grunne vann — bare 20 til 23 meter. von Harlinghausen forlangte kast på dypere vann. Og de ga gode resultater. Men ledelsens innstilling til flytorpedovåpenet forspilte avgjørende chanser i kampen mot den britiske flåte ved krigens begynnelse og ikke minst under felttoget mot Norge.

En avgjørende vekker fikk Göring og hans stab natten mellom den 11. og 12. november 1940. Ved det britiske flytorpedoangrep mot havna i Tarent ble 3 italienske slagskip og 2 kryssere uskadeliggjort. Reaksjonen hos Riksmarskalken var voldsom. Han kalte med en gang von Harlinghausen fra Stavanger til Berlin. Obersten måtte ledsage Göring på toget til Wien for å motta nærmere direktiver. Det ble med en gang besluttet å sette full fart i produksjonen av F5. Og von Harlinghausen fikk ordre om umiddelbart å konferere med Udet og generalstabssjefen Jeschonnek om oppstillingen av flytorpedoavdelinger til bekjempelsen av den britiske flåte.

Ifølge en beretning fra luftvåpenets generalstab av 27. november 1940 heter det at: «Der Führer har nedlagt forbud mot videre forbruk av F5, da han vil holde disse torpedoer tilbake for en særskilt innsats». von Harlinghausen forteller at denne ordre fra Hitler grunnset seg på hans forslag om å rette et avgjørende angrep på den britiske flåte i Scapa Flow under anvendelse av F5. Det ville etter von Harlinghausens og mange andre sakkyndiges mening kunne ha fått avgjørende innflytelse på krigens utfall. Særlig på det daværende tidlige tidspunkt ville den psykologiske virkning ha vært enorm. Det senere japanske angrep mot Pearl Harbor rammet en nøytral stat og skapte så å si den amerikanske samling om krigen. Virkningen av de to angrepsalternativer kan derfor ikke sammenlignes.

Udet trenerte fremdeles opprettelsen av torpedoflyavdelingene. Bl. a. trengte man flyene for oppklaring over Nordsjøen. von Harlinghausen og hans korps ble forlagt til Middelhavet og det hele ble fremdeles stående i stampe. Ganske visst ble det sendt en avdeling torpedofly til Stavanger for

å bekjempe de allierte konvoier langs den skotske kyst. Til å begynne med var resultatene dårlige. Det skyldtes imidlertid ikke tekniske mangler, men feilaktig taktikk. Da den ble forbedret, oppnådde avdelingen meget gode resultater og senket i løpet av få uker over 30 000 tonn skipsrom.

Så kom den annen store vekker: senkningen av større deler av den amerikanske flåte i Pearl Harbor den 7. desember 1941 med tilsvarende torpedoer som Horten-torpedoene, forteller den fhv. tyske luftattaché i Tokio, general von Gronau. Den 10. desember tillintetgjorde japanerne med tosidige flytorpedoangrep de britiske slagskip «Prince of Wales» og «Repulse» utenfor Malakka. Sju dager senere, den 17. desember begikk general Udet — som hittil hadde stått i veien for utviklingen av torpedovåpenet — selvmord under inntrykket av de store feil han hadde begått som leder av den tekniske etat.

Nå var banen fri. von Harlinghausen ble «Riksmarskalkens befullmektigede for flytorpedospørsmål» og kunne med full kraft gå inn for å opprette en flytorpedogruppe — K G. 26 — samt en torpedoskole i Grosseto i Italia. På skolen i Grosseto ble bare F5 anvendt. Den italienske Whitehead lot seg bare bruke en eller to ganger under prøvene.

Resultatene var glimrende. Ved 1000 — tusen — kast inntraff bare 8 feilslag. Dermed hadde man også et statistisk belegg som motbeviste Udets tidligere innvending etter prøvene på grunnene utenfor Travermünde.

De store resultatene ved bekjempelsen av de tre Murmanskkonvoiene sommeren og høsten 1942 — PQ 16, 17 og 18 skyldtes for den alt overveidende del innsats av F5. I meldingene fra OKW ble denne kjensgjerning fortiet på von Harlinghausens anmodning. Man ønsket ikke at motstanderen skulle bli klar over hvilke resultater som skyldtes ubåter og hvilke som skyldtes fly. Såvel etter tiltetgjørelsen av den store allierte konvoi den 2. og 7. juli 1942 som den 13. september s. å. da 45 skip på langt mer enn 200 000 tonn ble senket, talte meldingene fra overkommandoen utelukkende om ubåter og bombefly.

Generalloytnant Roth som fra november 1944 til kapitulasjonen var kommanderende general for de tyske luftstridskrefter i Norge og som tidligere, fra 1942, ledet bekjempelsen av de allierte konvoier fra norsk territorium som såkalt «Fliegerführer» Lofoten, Kirkenes og Trondheim, har gitt meget interessante opplysninger om flytorpedovåpenets innsats. Ifølge general Roth lå tyngdepunktet ved bekjempelsen av konvoiene på torpedoflyene — dette til tross for at betydelige resultater ble oppnådd ved bombefly (Ju 88) ved styrtflyvning.

Værforholdene i den nordlige del av Nordsjøen og Ishavet tillot imidlertid bare i forholdsvis få tilfelle en innsats av bombeflyene som svarte til de taktiske krav. Disse forutsatte nemlig at skydekkeket ikke lå lavere enn 1000 meter — og at det i hvert fall ikke var tett. For torpedoflyene var nettopp de omvendte værforhold gunstige. Angrephøyden var 35—40 meter og overraskelsesmomentet ble således økt ved ikke altfor siktbart vær. Minstekravet for bruk av F5 var en havdybde på minst 25 meter, og en sjøgang på ikke mer enn 3 til 4.

I takt med de stigende senkningssifre ble produksjonen av torpedoer vesentlig økt — da forbruket med over 100 fly var betydelig. Ved siden av F5 ble også den italienske Whitehead benyttet — utstyrt med Horten-torpedoens ror. Italienerne kunne imidlertid bare avse 50 torpedoer pr. måned. Etter som produksjonen av F5 i Tyskland steg til over 1000 — tusen pr. måned, ble man uavhengig av det relativt lille italienske tilskudd.

I året 1944—45 hadde man økt KG 26 til 120 fly i Værnes og Bardufoss — takket være den betydning man tillå lufttorpedovåpenet under bekjempelsen av Murmanskkonvoiene. Mot krigens slutt søkte man å øke effektiviteten ved å sette inn de firemotorige He 177 med 4 torpedoer mot He 111 med bare 2. Men det ble ikke mulig å føre utviklingen nevneverdig videre. Krigssituasjonen hadde endret seg radikalt. Luftvåpenet hadde lenge vært sterkt på retur. Man måtte konsentrere seg om forsvaret av tysk territorium med jagerfly.