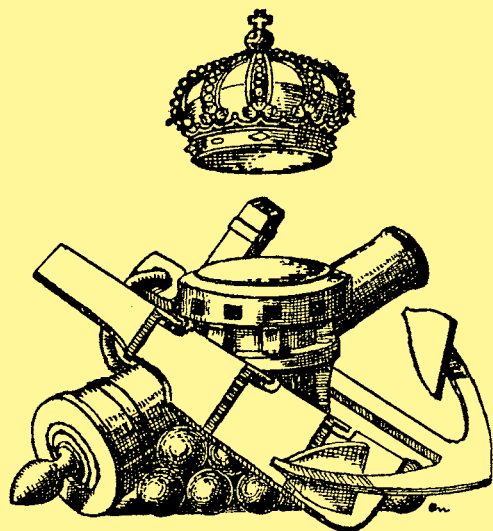


TIDSKRIFT I
SJÖVÄSENDET



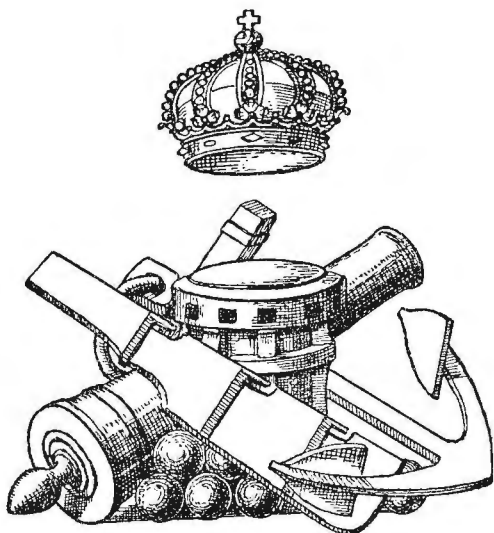
1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

KUNGL. ÖRLOGSMANNA
SÄLLSKAPET

N:r 1 1955

TIDSKRIFT I
SJÖVÄSENDET



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

KUNGL ÖRLOGSMANNA
SÄLLSKAPET

1955 118:e årgången

Innehåll i Tidskriftens 118:e årgång

	Sid.
Aktuella frågor i samarbetet mellan handels- och örlogsflottorna	110
Artikelförfattarens genmäle	302
Atomframdrivningsanläggningen på ubåten »Nautilus»	708
Bakgrunden till axelmakternas sjökrigföring i Svarta Havet under andra världskriget	275
Berättelse över Kungl. Örlogsmannasällskapets verksamhet under arbetsåret 1954—1955	742
Constructions-Corpsen. Mechaniska Corpsen och tekniska problem för hundra år sedan	485
Den totala ovederhäftigheten — Litteraturens förfall ..	316
Det totala kriget — statskonstens förfall	88
Det tyska anfallet på Norge 1940	25
Det tyska ubåtskrigets problem under VK 2	545
En tysk sjöfartsraid med slagskepp i N. Ishavet mars 1942	448
Fysisk fostran vid Flottan	361
Glöm inte människan i centrum	287
Informationsteorin och dess tillämpningar	492
Kriget i atomåldern och sjöstridskrafterna	745
Kriget i Östersjövattnen 1854—55	180, 259
Krängningsproblemet ur torpedsynpunkt	217
Litteratur 50, 131, 226, 376, 433, 597, 655,	734
M. T. B. Tjeneste under siste krig	457
Marina flygoperationer i Svarta Havet 1941/44	421
Marina NATO-övningar 1954	473
Marinstabens bibliotek	62, 135, 379, 440
Matematisk planering	631
Meddelande från främmande mariner 41, 127, 369,	429
541, 730	
Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet 1, 69,	143
229, 663,	739
Minnesteckningar	753
Morgondagens oceankrig	584
»Människofiskar»	205
Norska flottans fartygsförluster 1940—1945	345
Något om underrättelsetjänst	526

	Sid.
Några synpunkter på rationalisering och minskning av kostnaderna för underhåll av marinens fartyg	30
Operationerna på Ilmen och Peipus 1941—1944	575
Redaktionellt	445
Resultat av konditionstestning	536
S. M. S. Dresden	612, 692
Sammandrag av Överbefälhavarens anförande inför Kungl. Örlogsmannasällskapet i Karlskrona den 2 mars 1955	144
Sjöartilleriets tekniska personal. Några synpunkter och reflexioner	175
Sjökrigets minsta gemensamma dividend — och den största	2
Slagkraft och operationsfrihet	446
Staten och sjöfarten	103
Statskonst, krigskonst och historia	601
Strategiens grundbegrepp ur tysk synvinkel	14
Svar på Kapten R. Engdahls artikel	299
Systemanalys och sunt förnuft	325
Tal, hållna vid Svenska konungaparets inofficiella besök i England, maj 1955	424
Underhållstjänst — Förvaltningstjänst 417, 651,	653
Vad gör man vid Värnpliktsskolan	7
Vad, var, När — Hur?	37
Vår nya örlogsbas	799
Västtyska flottans återuppbyggnad	407
Årsberättelse i navigation och sjöfart för år 1954	383
Årsberättelse i reglementen och förvaltning för åren 1953—54	231, 303
Årsberättelse i skeppsbyggeri och maskinväsende 665,	765
Årsberättelse i vetenskapsgrenen torpedväsende för år 1953—1954	70
Öppen del till årsberättelsen i förbindelseväsendet 1954	146

Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet nr 1/55.

Ordinarie sammanträde den 12 januari 1955.

1. Valdes till föredragande i vetenskapsgrenen minväsende för 1954—1955 ledamoten Hultin med ledamoten Stade som suppleant.

2. Beslöt Sällskapet på framställning av ledamoten Segrell att 1954 års revisionsberättelse skulle få avgivas vid sammanträde i april 1955.

3. Föredrog ledamoten Ödman årsberättelse i vetenskapsgrenen torpedväsende för år 1953—54. Till föredraget voro inbjudna officerare och vederlika från armén, marinen och flygvapnet.

Karlskrona den 12 januari 1955.

SVEN FORSBERG.

Sekreterare.

Sjökrigets minsta gemensamma dividend — och den största.

Utdrag ur årsberättelsen 1954 i vetenskapsgrenen
Sjökrigskonst och Sjökrigshistoria av ledamoten
EDENBERG.

Den tekniska utvecklingen — här tagen i dess vidsträcktaste bemärkelse såsom de fortlöpande framstegen inom alla konkreta vetenskapsgrenar — präglar i hög grad all mänsklig verksamhet av i dag. Denna utvecklings speciella kännetecken är specialisering. En någorlunda fullständig överblick över ett verksamhetsområde, som tidigare med relativ lätthet kunde behärskas av många, är nu förbehållet ett ringa fåtal intellektuellt särskilt väl utrustade. Alla försök att vidga kunskapsfären är en kapplöpning med tiden, vilket torde vara bittert välbekant för envar, som haft anledning att taga en utbildningsplan eller någon annan form av kunskapsmeddelande i närmare skärskådande.

Det sagda är icke minst tillämpligt på sjökrigsvetenskapen. Jämväl inom Kungl. örlogsmannasällskapet råder sedan länge en form av specialisering, i det åtta vetenskapsgrenar tilldelas var sin föredragande som dessutom »må i honom åliggande årsberättelse behandla vetenskapsgrenen i dess helhet eller del därav».

Årets föredragande i sjökrigskonst har tagit sig orådet före, att söka den gemensamma nämnaren för alla sjökrigsvetenskapens fakulteter, att söka ge en översikt över den faktor, förutan vilken ingen årsberättelse i någon vetenskapsgren vore att avgiva — nämligen *människan*.

Då det förvisso vore en helt övermäktig uppgift att prestera ens en ytterst summarisk överblick av vad man numera tror sig veta om det komplicerade väsen, som benämnes Homo sapiens, har föredraganden med stöd av sin ovan citerade stadgeenliga rätt att behandla endast »del därav» sökt lämna en redovisning av vilka landvinningar som efter andra världskrigets slut gjorts på människokunskapens område enkannerligen ur sjömilitär synpunkt och vilka konkreta resultat, som i svenska flottan kunna påvisas av denna ökade kunskap. Till detta har anknutits några egna fun-

deringar om utvecklingstendenserna på detta område och målsättningen för tendensernas inriktning.

Det är framförallt en del av dessa funderingar, som i fragmentariska utdrag återgives i det följande.

Till en början kan konstateras, att intresset för människokunskap avsevärt stegrats under och efter andra världskriget, om man mäter intresset genom omfattningen av litteraturen på området. Det nya kriget har genom sin totalitet — ett modernt slagord, som redan förlorat sin udd — i högre grad än tillförne ställt *medmänniskan* i blickfältet. Psykologin i alla dess former synes med andra ord ha blivit vetenskapen på modet. Tyvärr företrädes dock de militära aspekterna i den psykologiska litteraturen till övervägande delen av landbundna för att inte säga infanteristiska arbeten. Till lands, på slagfälten vunna erfarenheter och ur dessa dragna slutledningar kunna emellertid inte annat än i mycket grova drag tillämpas på fartygsbesättningar. Visserligen äro de elementära mänskliga reaktionerna — främst under stora påfrestningar — likartade oavsett om individen eller gruppen trampar landbacken eller ett fartygsdäck. Men en faktor, som är väsentlig för soldaten till lands, nämligen ensamhets-känslan, är inte tillnärmelsevis så dominerande ombord.

En vetenskaplig grundad analys av mänskligt beteendemönster under krigsförhållanden ombord väntar sålunda alltjämt på sin författare. Kan detta bero på sjömannens legendariska konservatism eller har det sin grund i att problemställningen inte varit så pockande?

Vidare kan man — med ett visst beklagande — fastslå, att sådana väsentliga problem som stridsmoral och disciplin ställts under offentlig debatt i så stor skala, att de militära rösterna dränkts i en kör av kvasivetenskapliga stämmor. Dessa ha trots sig veta allt och icke ens aktat för rovt att insvepa sina ofta infama anfall på yrkesmilitärerna i den allena saliggörande demokratiens skyddsmantel. En klen tröst är, att utvecklingen i vårt land i detta hänseende har följt

i stort sett samma kurvatur som i många västdemokratier och icke minst i Amerika. Men nu synes pendeln svänga tillbaka och väl är det — det är hög tid, att de, som skola bära ansvaret för disciplinen när det gäller allvar, också får bestämma formerna för dess grundläggande under fredsutbildningen.

Förespråkarna för de fria disciplinära formerna under den fredsmässiga utbildningen ha gjort sig skyldiga till två grova felskattningar; dels ha de överskattat gemene mans inneboende självdisciplin baserad på patriotism, frihetskärlek och allmän karaktärsdanning, dels ha de underskattat hårdheten och påfrestningarna under krigsförhållanden. Vi kan vara försynen djupt tacksamma, att vi icke behövt betala erfarenheterna med svenska liv. Det vore brottsligt att inte med uppräckt händer mottaga och på svenska förhållanden tillämpa utlandets dyrköpta rön.

De svenska statsmakterna ha varit lyhörda för människokunskapens frammarsch, vilket avspeglas i den stora mängd offentliga utredningar som föranstaltats på detta område. Som enstaka exempel kunna anföras: 1945 års militärutredning, Förband och bygd, Militärpsykologi och personaltjänst, Psykologiskt försvar m fl andra hänförliga även till andra departement än försvaret men ändock av militär räckvidd. De flesta av dessa utredningar och på basis av desamma fattade beslut avse åtgärder på lång, ofta mycket lång sikt. Som ett ytterligare exempel kan nämnas den nya kungörelsen angående tim- och kursplaner för sjuårig folkskola. Den kan förefalla att ligga utanför vetenskapsgrenen sjökrigskonst, men den utgör trots allt eller kommer att utgöra den grund, på vilken flottan skall bygga utbildningen och danningen av sin personal — i varje fall dess flertal. Kan den — även ur militär synpunkt — rätta och önskvärda karaktärsdanningen bättre än hittills grundläggas i skolan, så avlastas försvarsmakten delvis från den f n övermänskliga uppgiften, att samtidigt med en specialiserad och omfattande militär- och yrkesutbildning jämväl dana självdisciplinerade svenska män.

Detta återför oss till frågan om den inneboende självdisciplinen hos den unge svenske mannen. Utifrån föredragandens färskna men tyvärr icke alltför djupgående erfarenhe-

ter från Värnpliktskolan är den svenske ynglingen av i dag i genomsnitt föga självdisciplinerad: han vet för litet, tror för litet och hoppas för litet. Han har inga ideal eller ytterst banala sådana, men som motvikt till dessa negativa kvaliteter är han ytterst formbar framförallt under den korta men tämligen kaotiska omställningsprocessen från civilt till militärt. Denna process har av fackpsykologer tillmätts en stor betydelse och många välvisa röster ha manat till stor försiktighet med återopande av risk för mer eller mindre latinskt benämnda komplex. Föredraganden har kommit till den uppfattningen, att omställningsprocessen icke är på minsta sätt smärtsamt utom vad beträffar rena trivialiteter, att någon risk för komplex icke föreligger och att ju snabbare och hårdare den genomföres, desto mindre smärtsam blir den. Detta gäller det absolut övervägande flertalet. Undantagen utgöres av det ringa fåtal som a priori äro behäftade med komplex eller obalanserade och som ändock icke under försvarsmaktens egid kunna återfinna personlig eller samhällelig balans. Tyvärr företer antalskurvan för denna kategori en årligen sakta stigande tendens, men antalet är ändå så försvinnande litet, att det icke får normera formerna för flertalets omhändertagande eller i första hand motivera militieombudsmannens existensberättigande.

Detta är förvisso icke någon ny och revolutionerande upptäckt. Det är även uppenbart, att den ovan rekommenderade omställningsprocessen icke ensam kan tillförsäkra flottan ett fullgott människomateriel: omställningen måste givetvis fullföljas och byggas på under hela tjänstetiden. Men föredragande anser denna procedur så betydelsefull, att särskild omsorg måste ägnas åt att utvälja, utbilda och framförallt entusiasmera den befälspersonal, som blir satt till detta maktpåliggande värv. Även den grundläggande militärutbildningen bör bli en specialitet med höga krav på personalens kvalifikationer. Framförallt beträffande officerare bör skoltjänsten utgöra etapper i karriären för dem som ha fallenhet härför och icke endast vara ett »nödvändigt ont», som rutinmässigt måste genomlidas andra officersåret.

Inom intressesfären människokunskap tilldrager sig ledaren, föregångsmannen av naturliga skäl det största intresset. Omplanterat på militära förhållanden är ledarskapets do-

minans liktydig med befälskårens kvalitet. I den offentliga debatten och — tyvärr — även hos en del militära instanser finner man emellertid stundom en något grumlad uppfattning om vad som konstituerar en ledare. Vissa, i och för sig nödvändiga eller önskvärda, konkreta ledaregenskaper såsom teoretiska kunskaper och yrkesskicklighet m fl givas en framskjutande placering, medan andra väsentliga kvaliteter, sådana som kultur och människoupfattning, förbigås — måhända genom svårigheter att exakt definiera detta ogripbara något, som lyfter en ledare över mängden i kraft av hans inneboende resning. Det synes föredraganden vara på tiden, att ett försök till definiering av dessa egenskaper göres, varvid termen »entusiasmerande» inte bör saknas, och att dessa definitioner införas i debatten om det militära ledarskiktets framtida status.

I den rika flora av slagord, appeller och koncentrerade programförklaringar, som i våra dagar serveras mänskligheten på löpande band av mer eller mindre ideella enskilda eller sammanslutningar, är det för den enskilde ytterst lätt att förlora sinnen för proportionerna. Mängden av slogans har i väsentlig utsträckning börjat immunisera individen. Att slå dövrat till har blivit en sund och naturlig reaktion. Varje ny idé måste därför taga den moderna reklamkonstens och masspsykologiens hela arsenal i sin tjänst för att över huvud kunna nå utanför den trånga kretsen av idékläckarens närmaste anhängare. Denna idéframbärande arsenal måste med nödvändighet bestå av enkla, lätthanterliga och rakt på sak gående vapen — nutidsmänniskan har inte tid att lyssna till lång argumentering och har i stor utsträckning vant sig av med att tänka konstruktivt. Allting blir henne serverat i grovt tillskurna men lättsvalda stycken.

Det synes vara en angelägenhet av vikt, att militärväsendets målsmän, dess ledarskikt, i sin egenskap av företrädare för landets — jämte skolväsendet — största människomhändertagande institution inte ge vika för det tidens tryck som obönhörligen robotiserar människan och reducerar henne till ett hålkort, en medborgarbricka eller ett skeppsnummer. Individen håller på att förlora sin hemortsrätt i samhället. Det vore paradoxalt men kanske inte helt otänkbart om han kunde fortfarande känna en viss hemortsrätt inom krigsmakten.

Vad gör man vid Värnpliktsskolan?

»Då skägget först börjat spira äro alla tjänliga till strid, även därför att ungdomen är glad och lätt till att springa och löpa eller simma, och snarheten är mycket nyttig för en god stridsman».

(Biskop Peder Månsson, 1500-talet.)

Av Kapten B. BERGMAN.

Ovanstående fråga har ställts till mig vid ett flertal tillfällen under min tjänstgöring vid Värnpliktsskolan de tre senaste åren och eftersom jag förmodar, att den beror på mindre god kännedom om verksamheten vid Flottans ifråga om elevantalet största utbildningsanstalt, vill jag här dels försöka svara på frågan, dels följa redaktörens uppmaning till officerare och vederlikar att utnyttja Tidskrift i Sjöväsendet som språkrör i ett fall som detta.

Rekrytskola — huvuduppgift.

Flottan tilldelas årligen ungefär 3.000 högst civila unga män, som praktiskt taget samtliga genomgå rekrytutbildning vid Värnpliktsskolan. Gudskelov så komma inte alla 3.000 på en gång, utan äro uppdelade på 5 olika kontingenter, där de s k juli- och november-kontingenterna utgöra de förhoppningsfulla ungdomar, som uttagits för utbildning till underbefäl. Gemensamt för alla kontingenterna är emellertid, att deras rekrytskola omfattar den mycket omdiskuterade tidsperioden av 5 veckor — inklusive den tid, som åtgår för den nog så omfattande personaluttagningen, varom mera i fortsättningen.

Vad kan man då sätta som utbildningsmål för denna 5-veckors rekrytskola? Ja, svaret återfinnes som sig bör i SRF, men sammanfattningsvis kan det uttryckas på följande enkla sätt:

Ge eleverna en sådan militär ryggrad, att den förhindrar såväl andlig som kroppslig kut-, svank- eller krokrygg under minst resten av vederbörandes värnpliktstjänstgöring!

Många heta diskussioner i skolledningen ha förevarit såväl på tjänsterum som i samband med »taktiska groggar»

angående hur den pedagogiska linje skall se ut, som kan leda till detta mål och i princip kan vi nog anses vara ense om att det finns bara ett sätt att lägga en stabil grund till blivande örlogssjömän:

Håll på de militära formerna i ur och skur samt börja med hårdkörning redan på inryckningsdagen och låt tempot sedan accelerera i möjligaste mån intill rekrytskolans avslutning!

Nedanstående detaljer utgör en liten provkarta på de punkter nyssnämnda pedagogiska linje i huvudsak består av.

1. 100-procentigt utnyttjande av övningstiden.
2. Hälsningsplikt för samtliga elever dygnet runt inom skolans område under rekrytskolans första 3 veckor.
3. Absolut krav på snabbhet vid alla uppställningar.
4. Rengöring på gränsen till pedanteri.
5. Hårt drivna exercispass — helst förlagda till dagens sista timme, eftersom en trött kropp förhindrar många tillfällen till synd under permissionstid!
6. Väl tilltaget utgångsförbud för åverkad kronoperse-del o s v.

Ovanstående exempel kanske bibringar läsaren den uppfattningen, att skolan drivs efter rent preussiskt mönster, men så är absolut inte fallet. Genom att vid speciella kurser och i övriga sammanhang bibringa skolans instruktionspersonal den rätta förståelsen för utbildningens mål och medel, har man nämligen lyckats komma därhän, att den hårda stilen är kombinerad med en påtaglig kamrat- och laganda inom instruktionsgrupperna.

Personaluttagningen — elevernas fördelning till yrkesgrenar och i vissa fall endast yrkesavdelningar — är en utomordentligt viktig detalj under en rekrytskola. Den inledningsvis citerade militärt intresserade biskopen Peder Månsson insåg redan han att ” . . . Det folk, som långt och högt är, duger till strid, om än likväl händer, att smått folk är ofta starkare och djärvare. Fiskare, fågelfångare, apotekare, vävare och alla de, som lätt hantverk bedriva, som kvinnor tillhöra, skola aldrig uttagas till strid, utan hellre tages smeder, timmermän, slaktare och jägare. De duga till örlig, och av deras dristighet avhänger rikets välfärd och seger. Och

man bör ej välja dem, som kunna svärja stora blodiga eder och skräppa med stora ord och slå ihjäl femton, när de äro druckne, men när det tarvas, hava harhjärtan, när de skola bruka mandom . . .”

Skolans personaluttagningsofficer och dennes medhjälpare arbeta inte direkt efter biskop Månssons anvisningar, även om mycket av vad den krigiska prelaten skrivit i ämnet fortfarande äger aktualitet. Numera placeras eleverna i yrkesgrenar efter moderna metoder. Under rekrytskolorna — i synnerhet för underbefälseleverna — pågår en intensiv testnings-, utfrågnings- och läkarundersökningsverksamhet. Svårigheten för personaluttagningsdetaljen är inte att klassificera eleverna som signalmatros, hydrofonmatros, kockar, eldare o s v utan den ligger i konsten att uppfylla Chefens för marinen kvantitativa krav i detta avseende. Marinedningen tillställer nämligen i god tid före varje rekrytskola personaluttagningen en förteckning över antalet man, som *skall* uttagas till varje yrkesgren. Att det sedan i den aktuella kontingenten finns endast t ex 30 unga män, som ha de erforderliga kvalifikationerna såsom radiotelegrafister och marinedningen ”beställt” 50, ja, det är personaluttagningens bekymmer och inte marinedningens!

När en rekrytskola lider mot sitt slut, är personaluttagningen färdig med sitt arbete och eleverna få då vetskap om vad de uttagits till. Trots alla besvärligheter — i första hand p g a att elevernas egna önskemål inte alltid rimmar med personaluttagningsdetaljens — visar det sig då i allmänhet, att detaljen lyckats i sina ansträngningar: den efter tillkännagivandet å personaluttagningen anordnade ”klagomuren” blir oftast förvånansvärt litet frekventerad. I stort sett kan man nog säga, att minst 90 procent av eleverna äro nöjda med resultatet, när de efter avslutad rekrytskola fortsätta till de olika yrkeskurserna. Som konkret exempel kan nämnas, att 432 elever av förra årets julikontingent uttogs till yrkeskurser vid Värnpliktsskolan och av dessa ha vid yrkeskursernas avslutning endast 5 elever omplacerats på grund av förhållanden, vilka personaluttagningsdetaljen möjligtvis kunde förutsett i samband med den direkta fördelningen till yrkesgrenar. Detta tyder skoledningen, dels som ett bevis på att personaluttagningen gjort ett gott arbete, dels som ett vittnesmål om god uppfattning från många elevers sida — de ha, utan att klaga, fogat sig i vad som bestämts angående deras vidare öden under värnpliktstjänstgöringen.

En absolut positiv detalj i utbildningsarbetet förtjänar att påpekas. Tidigare har den i SRF föreskrivna prövningen med en rekrytskola följt de konventionella reglerna för hur en dylik prövning skall äga rum: högtidliga förhör med giggkläden och examensnervösa såväl elever som instruktörer. Detta förfaringssätt har numera frångåtts vid Värnpliktskolan och ersatts med en momenttävling mellan grupperna: språngmarsch med fältutrustning, skjutning, knopslagning, brandtjänst, rodd, snabbvisning av gradbeteckningar och fartygssilhuetter m m. Man har på detta sätt velat åstadkomma en uppvisning i vad eleverna verkligen kan prestera. Tävlingen har blivit utomordentligt populär och redan under en rekrytskolas första vecka kan man finna energiska instruktörer, som har klarlagt målsättningen i detta avseende för sina elever. Förfaringssättet har dessutom för skolläningen fyllt sitt egentliga ändamål — att ge en bild av vad eleverna verkligen kan.

Yrkeskurser.

Ungefär en tredjedel av de tidigare nämnda 3000 unga männen få vid Värnpliktskolan även lägga grunden till sin kommande yrkesskicklighet. De genomgå nämligen en ungefär 6 veckors "yrkeskurs 1 a" i omedelbar anslutning till rekrytskolan.

Det är framförallt maskinavdelningen, som utbildas men även signalmatrosar, sjukvårdare, hovmästare, kockar, torpedhantverkare och skeppshantverkare förekomma i kursplanen.

En stor och tre små avrustade minsvepare — "Värnpliktskoleavdelningen" — ha förtöjts i Stumholmskanalen i det vällovliga syftet att tjänstgöra som utbildningsplattformar för i första hand maskinavdelningens elever. Tidigare bedrevs endast den militära samt den teoretiska delen av yrkesutbildningen inom Värnpliktskolan rāmärken, då däremot de praktiska övningarna voro förlagda till fartyg på örlogsvarvet och under ledning av dess instruktörer. Nu har man samlat "allt under en uniformsmössa", där utbildningen bedrivs i skolans egen regi — vilket renodlat befälslinjerna i högsta grad — samtidigt som tid inbesparas och en effektiv utbildningskontroll kan åstadkommas.

Utbildningen av personal till Marinens kustbevakning är en annan del av verksamhetsområdet, som legat skollä-

ningen synnerligen varmt om hjärtat det senaste året. Eleverna genomgår en 4-månaders yrkeskurs vid skolan och denna utbildning är av sådan art, att den ställer höga krav på utbildningsmateriel och övningsområden. Efter ett års utbildning av denna personalkategori vågar man nog påstå, att Värnpliktskolan står väl rustad för sin uppgift. Så har t. ex. det senaste året tillkommit ett "telefonjänsterum", ett "identifieringsrum" och en "stridsgata" för utbildning i när-försvarstjänst förutom annan materiel, som här endast kan antydast.

Utbildning av instruktörer.

På Värnpliktskolan tror man obetingat på den gamla sanningen, att det inte finns några dåliga elever utan endast mer eller mindre bra instruktörer. Det läggs därför ner mesta möjliga tid på att utbilda instruktörerna och att ge dem all den stöttning som behövs i deras — speciellt under rekrytskolor — krävande arbete.

Det är framför allt under en treveckors-period på hösten — vanligtvis i omedelbar anslutning till personalbytena — som belastningen vid skolan är sådan, att det stora flertalet instruktörer kan disponeras för egen utbildning.

Målsättningen för dessa kurser kan i princip sägas vara att bibringa instruktörerna de kompletterande kunskaper, som erfordras för att på bästa sätt kunna tjänstgöra som grupp- respektive plutonchefer vid skolan samt att därutöver ge eleverna militärallmänbildande orientering.

Följande är ett axplock ur höstens instruktörskurs:

1. Grundlig teoretisk och i vissa fall praktisk genomgång av rekrytskolans kursplan samt provlektioner.
2. Rekrytering — värnpliktsärenden.
3. Talkurs: röstanalys — talteknik.
4. Bildundervisning med riktpunkt på senaste nytt inom detta område samt erfarenheter från utlandet.
5. Medborgarkunskap — mål och utbildningsmetoder.
6. Utbildningsmetodik — pedagogik — "tips" — erfarenheter.
7. Krigsneuroser — krigets psykiska verkningar.

8. Studiebesök vid en folkhögskola samt föredrag av skolans rektor med rubriken "pedagogiska tips och spörsmål".
9. Studiebesök vid A 3 och I 6 i Kristianstad — med ärtmiddag på resp mässar.
10. Konditionsträning: fältskjutning — orientering — gymnastik.
11. "Familje-dag".

I t e x "The Naval Training Bulletin" kan man finna artiklar, vars innehåll mycket ofta går att omplantera till svenska förhållanden. Sådana artiklar ha översatts vid skolan och innehållet blir vid ovannämnda instruktörskurser upptaget till diskussion och i vissa fall kan mycket och mycket vara av utomordentligt värde för instruktörer vid Värnpliktsskolan. Detta som exempel på vad som avses med "tips" i ovan skisserade kursplan.

Resultat.

Yrkesutbildningen är tack vare sin betygsräktnings karaktär förhållandevis lätt att resultatnämnt bedöma. Man kan givetvis diskutera och skall sträva efter att förbättra den, men jag tror mig komma sanningen ganska nära, om jag säger, att det i dagens läge inte går att uträtta stort mer än vad som nu sker, såvida inte utbildningsmaterielen förbättras, vilket är en ren penningfråga. Därför tror jag mig också kunna anse ämnet uttömt i detta sammanhang och övergå till resultatet av Värnpliktsskolans huvudsakliga uppgift: "att bibringa eleverna såväl andlig som kroppslig militär ryggrad".

Den tidigare nämnda grupptävlingen, de relativt torra och intetsägande betygsiffrorna samt straffstatistiken äro de tre värden, som skolledningen i första hand har att gå efter, när det gäller att bedöma utbildningsresultatet efter en rekrytskola.

Ovannämnda tre fakta och de uttalanden, som sjökommanderade kamrater lämna oss vid sporadiska sammanträffanden, samt våra ögons vittnesbörd vid de rätt ofta förekommande tillfällen, då mer eller mindre salta örlogssjömän uppträda på stadens gator och torg i samband med att deras fartyg göra strandhugg vid flottans gamla huvudstation, ger emellertid belägg för vad vi ha på känn: det

absoluta flertalet av våra f d elever betar sig som om deras "militära ryggrad" består i tillfredsställande grad. Tyvärr finns det dock ett stort antal — om än inte skrämmande stort — värnpliktiga, vars ryggrad torde vara blott ett "svanskoterudiment" redan ganska kort tid efter rekrytskolans slut.

Faktum är således, att utbildningen vid Värnpliktsskolan inte varit tillfyllest för många av våra värnpliktiga. Från att ha varit hårdkörda och prydliga rekryter, ha de övergått till att bli slarvigt klädda, slängiga, krokryggiga och långhåriga individer i flottans manskapsuniform med blå gradbeteckningar!

Det bör inte förefinnas någon principskillnad mellan "skoldisciplin" och "praktisk-tjänstgöringsdisciplin" men tyvärr är ovannämnda slarvigt klädda o s v individer bevis på, att så är fallet. Låt oss därför, var och en inom sitt arbetsområde, göra vad vi kan för att hålla på "skoldisciplinen" även under de värnpliktigas praktiska tjänstgöring och på så sätt låta tiden efter rekrytskolan bli en kontinuerlig repetitionskurs i militärt uppträdande!

Strategiens grundbegrepp ur tysk synvinkel.

Av Kommendörkapten M. STARCK.

Viceamiral Friedrich Ruge, väl känd både som officer och författare på det sjömilitära området, har i ett för kort tid sedan utgivet arbete "Der Seekrieg 1939—1945" lämnat en koncentrerad överblick över andra världskrigets sjökrigshändelser med tyngdpunkten lagd på de tyska och italienska operationerna.

Arbetet inleddes med ett kortfattat kapitel om de strategiska grundbegreppen, vilket innehåller åtskilligt av stort intresse och i fri översättning återfinnes i det följande*).

Grundbegrepp.

De tider äro förbi, då armén representerade en nations hela styrka och stora krig kunde föras och vinnas enligt rent lantstrategiska grunder. Förbi äro även de tider, under vilka sjökriget enligt egen strategi kunde föras vid sidan av lantkriget. Strategien skapar underlaget och grundtankarna för varje form av krigföring. Det totala kriget kräver därför också en total strategi, summan eller — bättre — integralen av en stats eller statsgrupps mångfaldiga ansträngningar. Endast dessas integration, vilket redan har klarlagts ur vetenskapligt-militär synpunkt, griper över de invecklade och mångsidigt växlande förhållandena vid de talrika delstridskrafter, som disponeras av en stat, som är besluten för krig, befinner sig i krig eller hotas av ett dylikt.

Strategi måste därför i det följande ses i vidsträcktaste bemärkelse, d v s i den form den, strängt taget, kan utformas och genomföras endast av statsmannen med råd och hjälp av militärerna, politikerna, psykologerna samt de ledande företrädarna för industri, ekonomi, vetenskap och teknik. Vid utformandet av denna "stor- eller totalstrategi" deltaga på den militära sidan endast de högsta topparna, cheferna för krigsmaktens olika delar jämte cheferna för

*) Översättningen är utförd av kommendörkapten M. Starck efter benäget tillstånd av såväl författaren, viceamiral F. Ruge, som av förlaget, K. F. Köhler & Son, Stuttgart.

dessas operationsavdelningar. För de högsta frontcheferna, alltså befälhavarna på krigsskådeplatser eller för armégrupper o s v, återstår blott "små- eller delstrategi". Denna får sitt uttryck i *operationsplanen*, eftersom delstrategien opererar efter storstrategiens anvisningar och med genom denna tilldelade stridskrafter, vilka föras till stridsplatserna, varigenom styrkeförhållanden och utgångsläge bestämmas. Ur detta måste sedan i själva striden *taktiken* utvinna det bästa resultatet. Detta gäller helt allmänt för ekonomi, industri, finansväsende och vetenskap liksom för krigsmakten men framför allt för politiken.

Krigföringens grundsatser.

Krig är ett medel i politiken. Att det icke är något gott sådant har visserligen insetts på åtskilliga håll men är icke allmänt erkänt. Än så länge måste därför politikerna nyktert räkna med krig och soldaten förbereda sig för detsamma. Målet är freden; avsikten med kriget att med vapen bryta viljan hos en motståndare, som icke med andra medel kan bibringas foglighet. De grundsatser, som härvid måste följas frångå ur det sunda, mänskliga förståndet och äro därför lätta att förstå. De gå ut på att utnyttja nationens samlade kraftansträngning i politiskt, militärt och ekonomiskt hänseende. Det är därför i allmänhet bättre att lägga storstrategien i händerna på en statsman med högre allmänbildning och större erfarenhet i umgänget med människor av alla slag än i händerna på den lätt alltför ensidige militäre fackmannen. Det är självfallet en fördel om statsmannen har egen erfarenhet i militära frågor, särskilt beträffande ledning (Gustav Adolf, Churchill) liksom den militäre chefen har insikter i politik och ekonomi (Caesar som överbefälhavare i Gallien, Washington).

Statsmännen få dock icke låta förleda sig till att själva vilja spela med småfartyg eller sticka divisionstecken i lägeskartan. Häri tycks ligga en ofantlig tjusning, vilket framgår av exemplet Churchill, som till förmån för operativa eller t o m taktiska detaljer eftersatte sin egentliga uppgift som statsman och försummade att föra en utrikespolitik, som tillförsäkrade hans land frukterna av den militära segern och en verklig fred.

Som följd av det moderna livets mångsidighet samt vetenskapens och teknikens ständiga framsteg, finns det väl

numera ingen som kan helt bedöma, än mindre behärska stats- och krigsledningens alla väsentliga grenar. Detta är sannolikt anledningen till den framgång, som en ledning bestående av små, väl avvägda delar under ordförandeskap av den ledande politikern på senare tid vunnit över de totalitära staternas skicklighet men ensidigt ledda krigsmakt.

Fastän krigföringens grundsatser röra sig med enkla och klara tankar finns det talrika formuleringar, om vilka fackmännen icke äro helt eniga. I främsta rummet står under alla förhållanden *klar, positiv målsättning* samt häremot svarande *tyngdpunktsbildning*.

Dessa, liksom andra grundsatser, måste tillämpas såväl på det strategiska som på det operativa och taktiska området. I praktiken är detta icke lika självklart som det ser ut på papperet. En klar målsättning ställer sig enklare för rent operativ-taktisk verksamhet än för storstrategien, som bestämmes av mångsidiga intressen, som ofta vilja gå mycket olika vägar mot det nationella krigsmålet. Även då en klar strategisk linje föreligger vid konfliktens början är det ofta svårt att hålla fast vid densamma under de livliga och ständigt växlande intrycken av ett stort krig och gentemot politiska, militära och ekonomiska åsikter och avsikter.

Tyngdpunktsbildningen kräver djärvhet, självförtroende och vilja att taga ansvar ty den betyder att man medvetet förblir svag i andra riktningar. Då man alltid känner den egna svagheten bäst och för det mesta tar den allvarligare än motståndaren är det lättförståeligt att strävan efter egen säkerhet ofta förhindrar en full insats i tyngdpunktsriktningen.

Tyskland hade vid första världskrigets utbrott blott en strategisk delmålsättning, d v s för hären. Det eftersträvade att först slå ned Frankrike och därefter med full kraft vända sig mot Ryssland. Om denna plan lyckats, hade utgångsläget avgörande förbättrats för kampen mot den tredje och segaste motståndaren, Storbritannien. Planen misslyckades som följd av otillräcklig tyngdpunktsbildning: strategiskt emedan man tillät att den marina slagkraften icke utnyttjades, medan härens kraft spändes till det yttersta i den djärva Schlieffen-planen; operativt emedan den avgörande högra flygeln icke med alla medel hade gjorts så stark som möjligt och under frammarschen dessutom försvagades med två armékåror till förmån för Ostpreussen.

Under andra världskriget insågs visserligen, att Storbri-

tannien utgjorde huvudmotståndaren, och genom Frankrikes erövring lyckades det att avgörande förbättra utgångsläget för kampen mot detta land. Sedermera lyckades man emellertid icke nå fram vare sig till en klar strategisk plan eller en energisk tyngdpunktsbildning, än mindre skapa en enhetlig axelstrategi gentemot Storbritannien. Italien trädde in i kriget utan någon som helst plan och lyckades aldrig forma någon storstrategi.

Två andra grundsatser äro *ekonomi* och *samverkan*. Med ekonomi menas hushållandet icke blott med de militära styrkorna utan med nationens samlade kraftkällor. Inte ens i det största och rikaste land äro dessa obegränsade. Vad man slösar med på en plats, fattas på en annan, vilket kan bli av avgörande betydelse. Ekonomi kan förenas med tyngdpunktsbildning liksom med samverkan. Detta gäller icke blott för krigsmaktens olika delar utan även för all annan verksamhet inom staten, som är av vikt för krigsföringen. Var och en av oss känner väl till exempel från det senaste kriget, vilka visa hur svårt detta är. Ännu svårare är det att trygga ett gott samarbete mellan bundsförvanter. Britter och amerikaner lyckades i allmänhet, tyskar och italienare endast i enstaka fall.

En ytterligare grupp med inre sammanhang bildas av *offensiv, rörlighet, överraskning* och *sekretess*. Defensiven är visserligen, teoretiskt sett, den starkaste formen av krigföring men utan anfall kan fiendens vilja icke brytas. Utsikterna till framgång ökas i samma mån som förberedelserna kunna hållas hemliga för fienden, denne kan ställas inför överraskningar av skilda slag och kampen kan föras rörligt.

Till dessa grundsatser kommer slutligen *enkelheten*, som framför allt gäller för de grundläggande planerna men även för tekniken. Åtminstone måste noga övervägas, huruvida det komplicerade, för vilket vi tyskar en gång för alla ha en svaghet, också i verkligheten medför motsvarande fördelar.

Dessa grundsatser kunna tillämpas på kriget i dess helhet. De gälla till lands liksom till sjöss och i luften, för rustning och ekonomi, liksom för den psykologiska krigföringen. Elementens egenart medför emellertid bestämda olikheter i den praktiska tillämpningen.

Landet som krigsskådeplats.

Landet täcker ungefär tre tiondelar av jordytan; härav är en avsevärd del dock föga ägnad för krigföring. Lantkrig i stor stil, som de sk kulturfolken föra mot varandra på den återstående delen, kännetecknas av miljonhärrar, som på bred front stå i kontakt med varandra. Dylika härrar kunna operera mot varandra i årtal, så länge de erhålla underhåll i form av folk och material. Målet för deras operationer är att slå den fiendliga hären och förintä eller taga densamma till fånga; medlet härför är genombrytning eller omfattning, ofta efter föregående nednötning. I ett modernt, tekniskt krig ökar den sistnämnda våldsamt så snart ett land överskridit kulminationspunkten för sin kraft. Förbrukningen av reserver avgör dess öde. Det omfattande underhållet, utan vilket stora operationer äro omöjliga i våra dagar, är starkt avhängigt av terrängen samt transportvägnas antal och tillstånd (järnvägar, vägar, kanaler). Talrik personal och materiel erfordras för att underhålla transportvägar och -material, förbrukningen av drivmedel är stor. Vid kraftmätningar mellan rent kontinentala, autarkiska stater är det möjligt, att stridshandlingar och underhållsrörelser genomföras uteslutande till lands som t ex i Djingis-Khans erövringskrig eller i det tysk-österrikiska kriget 1866. Den samtidiga italiensk-österrikiska sammanstötningen ledde emellertid redan den till sjökrigsoperationer (slaget vid Lissa) och sedan dess har icke något krig utkämpats, i vilket havet icke spelat en roll antingen som stridsplats eller tillförselväg.

Havet som krigsskådeplats.

Havet täcker sju tiondelar av jordytan och är med få undantag (t ex grunda vatten, i regel i kusternas omedelbara närhet) överallt lika lätt att befara. Av betydelse är att dess samtliga delar hänga ihop, så att havet egentligen bildar en stor "kontinent". Den som behärskar denna kontinent, förfogar över en för stora masstransporter ägnad "rullbana" som icke förslites, har få trånga pass, överhuvud taget inga stigningar och som icke med något som helst medel kan förstöras. Förflyttningarna på denna rullbana äro mer ekonomiska än förflyttningarna på land. Å andra sidan kan människan icke uppehålla sig på havet utan tekniska

hjälpmedel, fartyg kan icke gräva ned sig och alltså icke "besätta" havet, ty fartygens aktionstid uppgår i allmänhet till några veckor, i bästa fall månader.

Sjöherravälde och sjömagt.

Sjökrigets mål är att hindra motståndaren att använda havet som transportväg och att själv utnyttja detsamma i största utsträckning. Då man i bästa fall kan spärra passager men icke varaktigt kan hålla större delar av havet besatta, nås herravälde till sjöss säkrast, om den fiendliga flottan kan oskadliggöras. Detta sker effektivast genom förintelse, eftersom nybyggnad kräver årtal. Erbjuder sig inget tillfälle till förintande slag, återstår den mindre verksamma blockaden. Den gamla formen, närblockad, är numera blott möjlig under särskilda omständigheter, eftersom den blockerade genom flygstridskrafter och smärre, torpedbestyckade fartyg äger stor slagkraft inom sina egna kustfarvatten.

För sjöslag koncentrerar man sina samtliga krafter, för sjöfartsskydd måste man sprida dem. Mellan dessa båda ytterligheter pendlar händelseutvecklingen till sjöss. I vissa fall kan man, med stöd av ett särskilt gynnsamt geografiskt läge, tvinga motståndaren till underkastelse genom att avskära hans tillförsel utan att hans flotta förintats, såsom det gick för Tyskland i första världskriget eller genom att förintä hans flotta utan att sedan landstiga i hans kärnland, som det gick för Japan i andra världskriget. För det mesta utnyttjas dock sjöherraväldet för att landsätta överlägsna lantstridskrafter på ett eller flera ställen på motståndarens territorium, varvid sjöstridskrafterna biträda genom att krossa motståndet vid kusten. Härvid blir fördelen med de inre linjerna, som kontinentalmakten i allmänhet äger rent avståndsmässigt, ofta förvandlad till motsatsen som följd av "sjörullbanans" stora kapacitet.

Sjökrig är icke en isolerad företeelse; utan land är det icke tänkbart. Som en del av en krigförande stats "totalstrategi" ansätts det från land och riktar sig, om också ofta indirekt, mot den i land befintliga delen av fiendefolket och stöder sig alltmera på en stor teknisk apparat av hamnar och varv i hemland och kolonier. Enbart sjöstridskrafter äro icke tillfyllest för att nå och utöva sjöherravälde; här för erfordras även en stor handelsflotta, stödjepunkter i

lämpliga positioner samt en statsledning som tänker marint. Först genom summan av dessa faktorer uppnås verklig sjö-
makt.

Begreppet sjö-
makt avser en viss bestämd statstyp, vars förebild är Athen i antiken och Storbritannien i vår tid. En dylik makt lägger tyngdpunkten i sina rustningar på flottan, baserar sin ekonomi på sjöfarten och sin politik på förvärvet av stöd-
jepunkter och bundsförvanter. Hela världens tillgångar stå öppna för en dylik stat och det är svårt, i idealfallet överhuvud taget icke möjligt, att angripa den så länge dess flotta är intakt. Källorna för dess kraft ligga utanför motståndarens räckvidd, den har stor uthållighet och den skakas icke, om dess expeditionsarméer eller bundsförvanter på andra sidan havet inledningsvis lida nederlag. Den sätter in sin fulla kraft på dels bibehållandet av sjö-
herraväldet, dels slutkampen mot fienden, som utmattats i lantkriget eller genom brist på tillförsel. Då kan den skörda.

De stater, som fylla de materiella förutsättningarna för sjö-
makt, tänka icke alltid på ett häremot svarande sätt. Frankrike hade från mitten på 17:e till början av 19:e århundradet en stark flotta, som ofta var den brittiska överlägsen ifråga om taktik och fartygsmateriel, det ägde långa kuster med goda hamnar och utomordentliga varv, en sjö-
farande befolkning och baser över hela världen. Det inrikade trots detta, enligt kontinentalt tänkesätt, kontinuerligt sina huvudansträngningar på att utvidga sitt territorium åt öster. Det vann på så sätt några smärre landområden men förlorade samtidigt ett världsrrike och så mycket blod, att det numera endast med svårighet kan hålla sin plats bland världens ledande makter.

Det lilla Sveriges (mindre än en miljon invånare) stora framgångar i trettioåriga kriget möjliggjordes helt av att det med sin starka flotta innehade sjöherraväldet i Östersjön och därför icke kunde anfallas på sitt eget territorium. Wallenstein visste, varför han ville grunda en riksflotta. Sverige förlorade sin ledande ställning i Nordeuropa, då Karl XII icke längre tänkte marint, eftersatte flottan och gav densamma fel uppgifter.

Brittiska Imperiets tillväxt från 17:s till 19:e århundradet är allmän känd. Det största bakslaget, förlusten av Förenta Staterna, var i huvudsak följden av en felaktig politik men beseglades av att sjöherraväldet övergående förlorades till Frankrike. I våra dagar ha Förenta Staterna efterträtt Stor-

britannien i rollen som den starkaste sjömakten med alla härav följande återverkningar på världsläget.

Luften som krigsskådeplats.

Luft-
havet täcker likformigt hela jordytan, land som hav. "Terräng" förekommer endast i begränsad omfattning, nämligen i form av höga berg. Inflygningen över kust erbjuder inga tekniska svårigheter. Moderna flygplan kunna hålla sig i luften timmar till dygn (i sistnämnda fallet endast med utnyttjande av särskilda hjälpmedel) och därunder tillryggalägga upp till flera tusen kilometer. De äro icke längre i väsentlig grad beroende av väderleken och kunna därför i regel inom ramen för sin aktionsradie taga kortaste vägen från en punkt till en annan. De äro dock ännu mera landbundna än fartyg, ty de kunna endast hålla sig uppe i luften genom utnyttjande av starka motorer; stoppar framdrivningsmaskineriet genom skador eller brist på drivmedel tvingas de ögonblickligen att landa. Flygvapen och lufttransporter kräva därför en mycket omfattande markorganisation.

Flygvapnets viktigaste mål befinna sig icke i luften utan på marken eller på vattnet. Det förekommer därför icke att stora flottor av attackflygplan operera mot varandra; det är endast "de lätta stridskrafterna" jaktflygplanen, som kämpa inbördes och mot attackflygplanen. Som följd av de höga flyghastigheterna och den ringa aktionstiden kan luft-
herravälde över ett större område nås endast av ett flygvapen, som äger mångfaldig överlägsenhet. Lufttransport förekommer visserligen men kräver en många gånger större insats än transporter till lands eller över havet. Lufttransporterna ha därför icke på långt när nått de senares omfattning men kunna i varje fall på ett avgörande sätt understödja operationer till lands. Som följd av sin ringa omfattning samt snabbhet och rörlighet äro de svåra att avbryta. Kampen mot underhållstransporter genom luften ha alltså icke på långt när samma betydelse som motsvarande kamp mot underhållstransporter över havet.

I några länder är flygvapnet organiserat som tredje försvarsgren. På sin höjd kan det strategiska flyget, som följd av sina egenskaper, betraktas som en dylik; i övrigt är flygvapnet blott ett nytt, mycket slagkraftigt vapen som kompletterar och förstärker de förut förekommande. Utveck-

lingen är densamma, som då artilleriet uppträdde för ett halvt årtusende sedan. Det nådde likaledes längre och åstadkom större förstörelse än dittills använda fjärrvapen. En särskild försvarsgren blev det emellertid aldrig, ehuru det dröjde en tid, innan det "integrerats" i land och ombord.

Arméns taktiska flygvapen förstärker artilleriet, de tunga infanterivapnen och spaningen. Marinflyget utgör artilleri, torpedvapen och spaning med väsentligt ökade räckvidder. Hangarfartyget har i det senaste kriget ersatt slagskeppet som flottans kärna helt enkelt därför att dess vapen kunna nå längre och slå hårdare. Hangarfartygsflyget är emellertid utan gensägelse en del av flottan och därmed av sjömakten; modernt sjökrig är strängt taget alltid sjö-luftkrig.

Det "strategiska" flyget når långt in i fiendens land, till områden, som tidigare voro utsatta för framstötningar med kavalleri men efter uppkomsten av långa, sammanhängande fronter blev oåtkomliga för motståndarens angrepp. Det är en öppen fråga, vilket som har åstadkommit största förödelser: modernt bombkrig eller företag som Shermans tåg genom Sydstaterna under det nordamerikanska inbördeskriget. I våra dagar är flygvapnet på intet vis det enda vapen, som kan angripa fiendens hemort. Robotar övertaga i ökad utsträckning dessa uppgifter i samverkan med ekonomisk och psykologisk krigföring samt sabotage.

Så länge huvuddelen av transporterna vid krig icke gå genom luften — och detta kan ske först då människorna förfoga över mångfaldigt större energimängder än idag — har flygvapnet ännu mindre rätt till ett eget liv än vad marinen har. Det utgör förklaringen till det fullständiga misslyckandet att skapa en egen luftstrategi (Douhet) och till att de strategiska flygvapnen har slösat en oerhörd kraft på dubbelarbete. Det bästa exemplet är de mot det japanska moderlandet riktade bombanfallen, vilka krossade den del av den industriella potentialen, vilken som följd av det amerikanska sjöherraväldet överhuvud taget icke längre erhöi några råvaror.

Kustfarvatten.

En särskild krigsskådeplats bildas av kustfarvatten (Kustenvorfeld), de utanför varje kust belägna havsområden, inom vilka såväl land som hav utöva sitt inflytande. Deras utsträckning är icke fastställd: den är avhängig av hur

långt från kusten sjökrigets smärre vapen, motortorpedbåtar, dvärgvapen och minsvepare, kunna operera, hur långt ut man kan fälla minor samt hur starkt det i land baserade flygvapnet är och vilken del det tager i händelserna på havet.

Kustfarvattnens karaktär är icke lika överallt; den bestämmas av kustens utformning med dess hamnar och inlopp eller brist på dylika, den är beroende av om vattendjupen medgiva utläggning av bottenminor eller förankrade minor eller om minfällning överhuvud taget icke är möjlig, den varierar med väderleks- och sjöförhållanden. Ofta men icke alltid sammanfalla kustfarvattnen med kontinentalhyllan, den av grunt vatten täckta fastlandssockeln, som längst ut brant stupar ned till det egentliga världshavets djup.

Alla fartyg passera vid in- och utlöpande detta område; inom detsamma, framför allt vid hamnarna, löpa sjöfartsvägarna samman, det är skådeplatsen för stor och små amfibieoperationer: smärre landstigningar, invasion och kusthärjning. Tillsammans med kusten själv utgör kustfarvattnet ett svårt hinder och tillika ofta ett begärligt mål för moderna operationer. Övertvinnandet av detta hinder kräver ett särskilt studium, som militärvetenskapen endast har börjat. Kustfarvattnen ha i de senaste krigen nått ökad betydelse och komma i det världsläge, som uppstått genom andra världskriget, att spela en stor roll för krigföringen. Det synes därför angeläget att ingående studera metoderna att lösa operativa uppgifter i kustfarvattnen.

Samverkan mellan försvarsgrenarna.

Försvarsgrenar och vapenslag ha icke rätt till någon egen strategi, de kunna emellertid kräva en strategi, som tar hänsyn till deras egenart och helt utnyttjar deras kraft. Noggrann prövning visar att de i flesta fall, då sjöstridskrafter ensamma avgjort krig, t ex de brittiska under Cromwell, dessa icke följde någon särskild sjöstrategi utan sin del av statens "totalstrategi". Denna tog speciell hänsyn till havet som det viktigaste elementet men sörjde genom sin politik alltid för att motståndaren även var starkt engagerad till lands.

Som följd av första världskriget utarbetades inom det tyska riksvärnet "Föreskrifter för strid med samverkande vapen". Erfarenheterna från andra världskriget kräva tyd-

ligt en "Krigföring med samverkande försvarsgrenar" och en militär strategi, som icke gäller de enskilda försvarsgrenarna utan avser samverkan under olika förhållanden med stridskrafter ur samtliga försvarsgrenar. Denna militära strategi utgör sedan en integrerande del av statens (eller alliansens) totalstrategi, den totalstrategi, som det totala kriget ofrånkomligen kräver. Förloppet av sjökriget 1939—1945 ger klara hänvisningar, om vilka lärdomar, som kunna dragas ur detsamma beträffande den totala strategin och dess beståndsdel "sjöstrategin".

Det tyska anfallet på Norge 1940.

Anfallen mot Narvik och Kristiansand ur norsk synpunkt.

Av Kommendörkapten L. RUDLING.

Genom Redaktionen för Tidskrift i Sjöväsendet har jag tillställts ett brev från kommendör Per Askim, "i april 1940 sjef for Ofotenavdelingen og panserskibet Norge".

Brevet behandlar striderna om Narvik och Kristiansand och innebär vissa korrigeringar till min årsberättelse i sjökrigskonst och sjökrigshistoria 1953 om "De större tyska örlogsfartygens utnyttjande under 2. världskriget".

Efter att ha fått del av kommendören Askims brev och hans berättelse över "Det tyske angrep på Narvik" är det mig en glädje att

dels få återge brevet och (i översättning) det utdrag ur berättelsen, som behandlar just anfallet på "Norge",

dels samtidigt utan kommentarer upprepa de avsnitt ur årsberättelsen, som föranlett kommendören Askims brev.

Källan till min version av händelseförloppet var bl a ett häfte av "Schriftenreihe Taktik", som utgavs av Oberkommando der Kriegsmarine och som behandlade den tyska flottans insats under 2. VK. Då såväl befinthigheten av som innehållet i dessa skrifter tidigare varit okända — de lånades mig privat av en tysk sjöofficer — ansåg jag det vara av värde att återge några av de där funna intressanta episoderna (torpederna mot pansarskeppet "Norge", skissen över kryssaren "Karlsruhes" manöver kl 0430—1154 vid Kristiansand), vilka bl a belyste tyskarnas svårigheter.

Då den ytterst kortfattade skildringen är grundad på tyska källor är jag angelägen att även få återge händelseförloppet som det var ur norsk synpunkt.

Kommendör Askims brev har följande lydelse:

Herr Redaktör

Jeg er blitt oppmerksom på hva der i Tidskriftets januarhefte i år — s. 15 til 17 — ifølge en krigs dagbokrapport

sies om enkelte ting vedrørende det tyske angrep på Narvik. Da disse ikke stemmer med virkeligheten tillater jeg meg å sende Dem et eksemplar av min lille brosjyre: "Det tyske angrep på Narvik".

Det kan tilføyes at den første salve på 2 torpedoer kom øyeblikkelig etter at "Norge" hadde åpnet ild. Den ene gikk kloss aktenom, den annen forrenom. De to neste salver kom umiddelbart etterpå, begge også med to torpedoer, med samtidig treff på "Norge". Dette med vanskelighetene med å få skutt ut torpedoene kan derfor ikke vaere riktig. Alle torpedoene gikk snorrett, og når de første salver var bom, skyltes det sikkert at tyskerne i det høyst usiktbare vaer ikke var klar over om »Norge» hadde fart forover eller akterover. I virkeligheten lå »Norge» omtrent stille.

— — — — —

Ilva som på s. 17 står om Kristiansand er heller ikke korrekt. Etter et angrep med skuddveksling mellem festning og de tyske fartøyer trakk disse seg tilbake og forsvant i tåken. De gjorde et nytt fremstøt, og det ble da fra festningen observert et flagg som ble tatt for å vaere fransk — dette var en misforståelse — og fartøyene derfor franske. Tyskerne fikk derfor utan beskytning fra festningen løpe inn på Kristiansands indre havn, innenfor festningen, og videre motstad var derfor nytteløs.

*A*Erbødigt

Per Askim

I april 1940 sjef for Ofotenavdelingen og panserskipet "Norge".

Utdrag ur "Rapport från Chefen för "Norge" och Ofotenavdelningen till Kommenderande Amiralen av den 20 april 1940":

Måndag morgon den 8. dennes var Ofotenavdelningens fartyg fördelade sålunda.

Pansarskeppen till ankars i Narvik med akterförtöjning för att kunna ha telefon ombord. Ubåtsdivisionen och

"Lyngen" likaledes i Narvik från lördag förmiddag på grund av ett mindre maskin haveri på "Lyngen". "Kelt" låg på bevakning mellan Barøy och Tjellöden, "Michael Sars" i Lödingen.

Vid meddelande, omkring kl 0600, att ett engelskt minfält hade lagts ut i Vestfjorden, gav jag order om att göra klart skepp för strid och fyra på under alla pannor. Undervattensbåtarna fick order om att klargöra stridstorpederna och snarast avgå till Liland, dit "Lyngen" följde under dagen. "Syrian" och "Thorodd II" fick order att patrullera på var sin sida om minfältet. All trafik över Vestfjorden stoppades av S. F. D. 3. genom meddelande till hamnkapten och hamntjänstemän (jag var också tjänstgörande sjöförsvarschef, då kommandör Hagerup var ledig).

Fram på dagen bankades fyrarna på pansarskeppen, men efteråt gjordes klart för gång omkr kl 2000, då meddelande mottogs, ursprungligen kommande från England, att tyskt anfall på Narvik var sannolikt vid midnattstid. Jag sände samtidigt ut "Eidsvold" i inloppet, men blev själv liggande för att ha telefonförbindelse så länge som möjligt. Undervattensbåtarna sändes längre in i Bogen för att ligga dolda för insyn, båda bevakningsbåtarna sändes ut på fältet.

Ett tyskt valkokeri, "Jan Wellem", hade kommit in i hamnen vid 1700-tiden och blev visiterat av chefen för "Senja", som hade uppsikt över hamnen. Chefen meddelade mig, att kaptenen hade uppgivit, att fartyget kom från Ishavet och hade olja och proviant ombord. Chefen hade frågat en av manskapet, om de kom från Petsamo, vilket denne hade bekräftat.

Jag antog därför att fartyget hade legat i rysk eller finsk hamn under det finsk-ryska kriget.

Omkring kl 0320 den 9 dennes mottogs rapport från "Kelt" om att 9 tyska jagare passerade in i Ofotenfjorden. Jag gav då order om att kasta loss och låta och siog larm. Alla kanoner laddades med stridsammunition (spränggranater); "Eidsvold" blev underrättad och fick order om att hålla passning på ultrakortvågsanläggningen.

Under hemvindningen, sedan telefonkabel brutits, kom en hamntjänsteman ombord med besked att jag skulle anmäla mig i telefon iland snarast möjligt. Jag gav honom då order om att först underrätta de norska fartygen i hamnen om att angrepp var förestående och att därpå taga emot telefonbeskedet iland. Detta blev mottaget omedelbart före striden

och gick ut på att tyska fartyg skulle beskötas, engelska däremot icke.

Under hemvindningen och gången ut mot inloppet lossades surringar på räddningsflottor och båtar, utdelades livbälten och firades styrbordssidans livbåtar och bogserades längs sidan, då jag var förberedd på att bli torpederad. Jag antar, att jag omkring kl 0430 var i läge utanför malmkajen med babordssidans kanoner bärande mot inloppet. Kort efter blev två jagare synliga i snötjockan i inloppet vid Ankenesidan. Då jag något tidigare hade fått radio-meddelande från "Senja", (som var på väg till Bodö), om att en engelsk kryssare låg vid Ramnes, och då Vestfjorden tidigare på dagen hade varit full av engelska krigsfartyg, var jag icke fullt säker på de främmande fartygens nationalitet och anropade dem därför med morse. Då detta icke besvarades, gav jag order om att skjuta ett skarpt skott för om bogen på fartygen. Innan detta kunde bli utfört var fartygen försvunna i snötjockan, som då var osedvanligt tät.

Vid denna tidpunkt meddelade chefen för "Eidsvold" på UK, att en tysk officer hade kommit ombord med krav på att fartyget skulle ge sig. Chefen bad om förhållningsorder. Han fick order om att öppna eld och svarade tillbaka: "Jag går till anfall". Kort efteråt hördes ett brak från inloppet, men intet kunde ses liksom även "Eidsvold" hela tiden var osynlig i tjockan, ehuru den icke kunde ha legat långt borta.

Omkring kl 0445 blev de två jagarna, som hade löpt in, synliga borta vid ångbåtskajen. Jag öppnade elden med styrbordssidans kanoner och det sköts tillsammans 5 skott med 21 cm och 7—8 skott med 15 cm art. Vädret lättade något, men det var i fortsättningen praktiskt taget omöjligt att se i siktikarna. Tyskarna svarade med granateld (eventuellt bara maskingevärseld), och 3 torpedosalvor om 2 torpeder. De två sista torpederna träffade omkring midskepps, och "Norge" vält styrbord över och sjönk inom loppet av 10—15 sekunder, omkring kl 0500."

Utdrag av rapport från Kommandör Askim daterad London i juni 1940.

"Då jag öppnade eld var avståndet 8—900 meter, och det är betecknande att då jag gav ordern, sa min manöver-

officer, som stod vid sidan av mig: 'Nej, nej, det är icke jagarna. Det är bara hus på kajen vi ser'. Betecknande är det också att 4 torpeder bommade på "Norge" på detta avstånd, trots att de besköt oss tvärskepps och trots att fartyget låg nästan stilla".

Utdraget ur årsberättelsen om striderna vid Narvik och Kristiansand:

"Jagarstriderna i Narvik äro väl kända, varför de icke upprepas här. En episod vid sänkningen av pansarskeppet Norge har dock sitt intresse.

Enligt en krigsdagboksrapport styrde Jagaren *Bernd von Arnim* in i Narvik förbi pansarskeppet Norge och förtöjde vid järnvägs-kajen. Medan alpjägarna höll på att rusa iland från jagaren, öppnade pansarskeppet eld på 500 m avstånd. När jagaren genast besvarade elden med alla kanoner och kulsprutor, blev Norges eld oreglerad. Arnim försökte samtidigt skjuta torped. På grund av sjöskador och nedisning av såväl centralsikten, torpedtuber som orderöverföringsapparater kunde bara enkelskott avgivas. Den första torpeden gick fel, de båda nästa slog i botten, den fjärde och femte hade fel sidbanor, den sjätte var ytgångare men träffade Norge akterut, medan den sjunde slutligen träffade pansarskeppet midskepps efter riktig bana.

Alla de tyska tio jagarna i Narvik blev några dagar senare efter hårda strider oskadliggjorda av britterna".

"Grupp *Kristiansand*, omfattade bl a kryssaren Karlsruhe och tre torpedbåtar, kunde löpa in först efter flera försök, sedan kustbatterierna oskadliggjorts landvägen och de täta dimbankarna lättat (se skiss 7)."

Några synpunkter på rationalisering och minskning av kostnaderna för underhåll av marinens fartyg.

Av Marindirektör TORSTEN BLIXT.

I juliheftet av denna tidskrift var införd en artikel om underhåll av marinens fartyg samt möjligheten att minska underhållskostnaderna.

Då dessa frågor ha stor betydelse bl a med tanke på de avsevärda kostnader, som materielunderhållet kräver, är det värdefullt, att de på detta sätt tages upp till debatt. Artiklar i detta ämne förekomma ej heller så ofta. Det synes därför lämpligt att anknyta till ovan angivna artikel för att framlägga några ytterligare kompletterande synpunkter

I artikeln framhålles att underhållskostnaderna huvudsakligen kunna minskas dels genom att "riktad stickprovsvis" generalbesiktning utföres dels genom att fartygsbesättningarna i betydligt större utsträckning än hittills engageras i reparations- och översynsarbeten å rustade fartyg.

Rationalisering av underhållstjänsten.

Generalbesiktning med åtföljande generalöversyn är den period under vilken den ansvariga underhållsmyndigheten har möjlighet att bilda sig en ingående uppfattning om materielens tillstånd och svara för att fartyget blir driftsdugligt till nästa generalbesiktning, så att större arbeten undvikas under mellantiden, då endast begränsade medel stå till förfogande för nödvändiga rutinbesiktningar och smärre reparationer.

De största kostnaderna inträffa i samband med normala generalöversyner; men att därför de största besparingarna skulle kunna åstadkommas i samband härmed är en sanning med modifikation. I de fall inskränkningar gjorts genom s k partiella generalöversyner, har följden blivit, att betydande olägenheter uppkommit under mellantiden med driftshaverier och större arbeten under årsöversyner. Ur kost-

nadssynpunkt skulle det i dessa fall varit fördelaktigare om ordinarie generalöversyner genomförts i full utsträckning.

Det är givet, att en noggrant förd statistik över materielens tillstånd är nödvändig och bör ligga till grund för bedömning av besiktningarnas omfattning, vilket väl avses med "riktad stickprovsvis" generalbesiktning. Med ledning av statistikmaterial och stickprov utföres generalbesiktningarna i stort sett vid ÖV. Den statistik, som föres ex vid maskinsektionen, ÖVK, omfattar bl a

- a) speciella schemaritningar över samtliga rörsystem med särskilda rör- och armaturförteckningar i vilka angives utförda översyner.
- b) mätprotokoll över lagerspel m m å maskiner,
- c) utförliga protokoll över verkställda besiktningar av pannor och högtryckskärl.

Då de nuvarande liggarnas uppställning ej lämpar sig för denna form av statistik och väl också skulle bli alltför omfångsrika om allt införes i dessa, samlas denna statistik huvudsakligen på sektionen och endast vissa delar bifogas liggaren. En omläggning av liggarsystemet är emellertid under utredning inom marinförvaltningen. Det nya systemet avses införas successivt på nyare fartyg.

Emellertid måste all statistik behandlas med stort omdöme, och den praktiska erfarenheten av underhållstjänst blir många gånger vägledande.

I dagens läge är det angeläget att alla åtgärder vidtagas för att nedbringa underhållskostnaderna, som tendera att alltmera ökas bl a på grund av att materielen blir mer komplicerad. Medlet härför är ökad rationalisering av underhållsmetoderna, men utan att materielens beredskap eftersättes. Betydande besparingar kunna uppnås på olika vägar, som medföra att såväl årsöversyner som generalöversyner högst avsevärt kunna förenklas. De viktigaste medlen härför synas för närvarande vara

- Konsivering av fartyg genom avfuktning,
- Effektivisering av reservdelsförsörjning,
- Materialförbättringar genom forskning,
- Standardisering.

Konservering av fartyg.

Konserveringsförfarandet har pågått ett flertal år och kommer alltmer till användning. Full erfarenhet har ännu ej erhållits, men stora fördelar stå att vinna, såsom minskade underhållskostnader, högre beredskap och mindre personal för tillsyn.

Om konservering utföres i samband med generalöversyn och fartyget därefter hålles konserverat under en femårsperiod, kommer årsöversynerna i stort sett att kunna inskränkas till yttre skrovarbeten för korrosionsskydd och följande generalöversyn bedömes ej erforderlig, då intet slitläge uppkommit. Tidsintervallen mellan generalbesiktningar torde kunna ökas.

Beträffande viss materiel ex packningar i rörledningar råder ännu ej full klarhet, om hur dessas tillstånd kommer att vara efter fem år i torr luft. Denna fråga har givetvis stor betydelse både ur ekonomisk och beredskapssynpunkt. Försök med olika fläns- och boxpackningar pågår för närvarande och resultatet härav emotses med stort intresse.

Konservering kan emellertid även utföras för kortare perioder men med hänsyn till kostnaderna för att genomföra en konservering, bör fartyget ligga avrustat minst två år. Partiell konservering exempelvis omfattande endast vissa delar av maskinanläggningen kan dock genomföras för kortare tid.

Ett nytt avfuktningsslag avsett att användas på fartyg under expedition är under provning. Med detta aggregat kan förrådsrum innehållande ömtålig materiel ex. teleuppbörd, hållas avfuktade, så att dyrbar materiel ej skadas av fukt. Avfuktningen sker genom ett kombinerat dynamiskt och statiskt förfarande.

Det är uppenbart, att konservering av fartyg utgör ett av de viktigaste medlen för nedbringandet av underhållskostnaderna.

Reservdelsförsörjning.

För att kunna ge snabb service erfordras tillgång på reservdelar. Vad som är av särskild betydelse i detta sammanhang är, att tillgång finnes på hela reservaggregat ex. pumpar, motorer m. m.

Om fel uppstår exempelvis på en matarpump, bör denna kunna utbytas mot ett reservaggregat. Reparationen utföres

sedan vid tidpunkt, som är lämplig med hänsyn till verkstadsbelastningen.

Arbetena försvåras numera ofta av bristen på reservdelar, som efter besiktning måste anskaffas. Leveranstiderna äro ofta långa på specialdelar, varvid höpmonteringen fördröjes och övertid måste tillgripas för att kunna hålla översynstiderna. Erforderligt antal reservaggregat bör anskaffas i samband med fartygsanskaffning och uppläggas i centralförråd, varifrån varven kunna erhålla reserver eller själva hålla delförråd.

För vissa fartygstyper är denna fråga ordnad, men systemet bör vidare utvecklas att gälla hela marinens stridsfartygsbestånd. Hela krigsreparationstjänsten är beroende av, att denna fråga löses på ett tillfredsställande sätt.

Ju större fartygsserier som finnes desto påtagligare bli fördelarna.

Materialfrågor. — Bättre material genom ökad forskning.

I samband med underhåll av fartyg erhålles många erfarenheter rörande fartygens lämpliga utförande såväl konstruktivt som ur materialsynpunkt.

Bland material, som vid kontroll uppvisat sprickor och porositeter i särskilt hög grad, kan nämnas ståljutgods. Då detta material förekommer i maskinelement, som utsättes för speciellt höga påkänningar, såsom armatur och formstycken i högtrycksångledningar, pannarmatur, turbinhus och motordäcklar erfordras ur både säkerhets- och driftsynpunkt ett fullgott material.

Omfattande demonteringar, provningskontroll och reparationer ha varit nödvändiga till följd av osäkerheten med nuvarande material. Här synes angeläget att få fram förbättrade material- och tillverkningsmetoder genom intensifierad forskning, vilket i sin tur skulle gynnsamt återverka på underhållskostnaderna.

Att forskning och utvecklingsarbete rätt bedrivna snabbt kan leda till gynnsamma resultat visar klarläggandet av orsakerna till de turbinskovelhaverier, som förekommit på vissa fartyg. Resultatet har blivit en annan konstruktiv utformning av skovelarna och nytt skovelmaterial.

Rörledningar ombord i fartygen utsättas för kraftiga korrosionsangrepp, särskilt då det gäller saltvatten. Försök har utförts med plastbeläggning av rören invändigt för att förhindra korrosion och därmed förlänga driftstiden och mins-

ka underhållskostnaderna. Det kan också övervägas att använda rör av rostfritt material, som visserligen medför en högre anläggningskostnad, men som på lång sikt skulle löna sig genom lägre underhållskostnader.

Ytbehandling genom beläggning med högvärdigt material ex veralit och oralit i tunt ytskikt är ett förfarande, som bedömes få stor framtida användning på olika områden och medföra avsevärda kostnadsbesparingar.

Inom färgområdet finnes många forskningsuppgifter för att få fram bättre bottenfärger och korrosionsskyddsfärger.

Standardisering.

Trots den skiftande materielen, som finnes inom flottan genom de olika fartygstyperna, kan en ökad standardisering göras på olika områden. Särskilt gäller det sådan utrustning, som användes genomgående på alla fartygstyper. En avsevärd förenkling har exempelvis genomförts beträffande skyddsmaterielen. Från att tidigare ett stort antal olika typer av eldsläckare använts, har numera fastställts ett fåtal för olika ändamål användbara aggregat.

Från maskinområdet kan tagas ett exempel rörande pannogel. Ett mycket stort antal typer av tegel till olika pannor användas och lagerhållas i förråd. Undersökningar pågå för att i stället införa en murmassa. Om denna kommer till användning skulle samtliga tegelsorter kunna avvecklas. Sålunda kan på många områden förenklingar göras, som medföra kostnadsbesparingar ur underhållssynpunkt.

Övriga synpunkter.

I detta sammanhang bör även omnämnas vikten av att erforderlig militärpersonal ställes till varvens förfogande i den utsträckning, som gällande reglementen och fredsbesättningslistor föreskriva och att fredsbesättningslistorna ej beräknas för knapp. Sålunda skola besättningsarna å fartyg under avrustning kvarstå föreskriven tid för avrustningsarbeten, så att materielen avlämnas i sådant skick, att den kan godkännas av örlogsvarven. Under den tid fartygen ligga avrustade å varv erfordras viss militär personal för tillsyn. Om dessa arbetsuppgifter eftersättas, kommer följden att bli ökade underhållskostnader.

I samband med rustning av fartyg bör viss personal ställas till förfogande i god tid före befälstecknets hissande för att delta vid provning och kontroll. Ur beredskapssynpunkt

är det angeläget, att alla fartyg genomgå provturer efter verkställd generalöversyn, innan fartygen läggas i materielberedskap. Härför erfordras provtursbesättning, som ställes till varvens förfogande.

Slutligen bör framhållas att då underhållskostnaderna till största delen utgöres av arbetskostnader, framstår det klart, att alla förbättringar, som stå att vinna på verkstadsområdet genom lämpliga rationaliseringar, som syfta till effektivisering av underhållsarbetena, utgöra en viktig faktor, när det gäller att få ut mesta möjliga av ett begränsat underhållsanslag.

Fartygsbesättningarnas andel i underhållsarbeten.

Det program för översyns- och reparationsarbeten, som uppskisserats i ifrågavarande artikel, upptager under hela året endast 12 veckors gång med båda maskinerna. Att under denna tid kunna medhinna erforderliga samövningar, gång i militär- och lotsleder m m synes mindre sannolikt ävensom att ur säkerhetssynpunkt kunna genomföra några övningar under gång med endast ena maskineriet i funktion. Men om man bortser från dessa förhållanden och i detta sammanhang endast betraktar programmet ur maskinpersonalens synpunkt, ifrågasättes om det egentliga målet med maskinpersonalens tjänstgöring ombord uppnås efter dessa riktlinjer.

Målsättningen för maskinpersonal på rustade fartyg under expedition bör vara att väl lära känna maskinmaterielens driftsförhållanden och stridsmässiga användning. För att nå detta mål erfordras övningar till sjöss för handhavande av materielen under drift med omkopplingsövningar av stegrad svårighetsgrad för att slutligen nå fram till samövning med fingerade haverier. Genomförande av ett sådant utbildningsprogram kräver avsevärd tid. Med hänsyn till den ständiga växlingen av besättningar, som skola utbildas i denna strids-tjänst, är det redan under nuvarande förhållanden svårt att uppnå och under någon längre tid bibehålla en högre stridsberedskap. Med den föreslagna uppläggnings kommer någon verklig stridsberedskap knappast att hinna uppnås under den övningstid, som står till förfogande.

Förutsättningen för att stridsmässiga övningar skall kunna genomföras är, att maskineriet är i driftsdugligt skick. Detta innebär, att underhållsarbeten måste utföras ombord och i första hand omfattande föreskrivna rutinarbeten, som er-

fordras efter visst antal gångtimmar ävensom undanröjande av diverse driftstörningar, som kunna uppkomma. För dessa arbeten bl a innebärande pannrengöringar och sotning av motorer, översyn av ventiler m m måste erforderlig tid beredas maskinpersonalen. I övrigt böra reparationer ombord kunna underlättas genom effektivisering av reservdelsförsörjningen.

Om utöver dessa uppgifter skola läggas löpande underhållsarbeten under pågående expedition utan att inskränka på de förut nämnda primära uppgifterna, kan detta endast ske i begränsad omfattning och avse lätt åtkomlig materiel. Ur teknisk synpunkt föreligger sådana svårigheter med den tyngre materielens losstagnung och översyn, att detta endast i särskilda fall kan utföras ombord med tanke på de relativt små verkstadsresurser, som stå till förfogande. Dessutom är det nödvändigt, att besiktning av högtryckskärl och armatur utföras av specialister från varv för tillförlitlig bedömning av denna materiel.

Under verkliga stridsförhållanden komma erhållna skador av träffar i första hand att avhjälpas genom omkopplingar och användande av reserver, varför den stridsmässiga utbildningen är viktigast. Personalen måste vara väl insatt i olika kopplingsmöjligheter och snabbt kunna utföra desamma. Vid större skador blir det huvudsakliga problemet att begränsa skadans omfattning och vidtagna förbikopplingar eller provisoriska arrangemang för att kunna få fartyget in till reparationsbas. De egentliga reparationsarbetena komma att utföras av väl avvägda reparationsgrupper, som organiseras och utsändas från örlogsvarv för att taga hand om reparation och översyn av krigsskadade fartyg.

I fredstid bör fartygens maskinpersonal dels deltaga vid översynsperioder för att lära känna materielen och erhålla viss förmåga att själv utföra reparationsarbeten, dels handha och vårda materielen omsorgsfullt och utföra förekommande reparationer i mån av tillgängliga resurser. Att under nuvarande förhållanden, då nedskärningar göras såväl kvantitativt som kvalitativt av maskinpersonalen ombord, fästa alltför stora förhoppningar till denna personals bidrag till underhållsarbetena är dock inte tillrådligt. Därtill kommer att kravet på att rationellt utnyttja det rustade fartygsbeståndet för stridsmässiga övningar måste begränsa underhållsandelen av övningstiden.

Vad, Var, När – Hur?

Av Kapten K.-G. GESTER.

Den här artikeln handlar om underhållstjänst och förvaltning. Det är emellertid inga nya idéer om hur den marina underhållstjänsten och förvaltningen bör vara beskaffad, som här föras fram. Det har hänt så mycket på detta område de senaste åren, att det måhända inte behövs några nya idéer på en tid. Kanske bör man i stället tillsvida nöja sig med att försöka "växa i" de redan kända och accepterade idéerna. I annat fall kan man löpa risken, att det aldrig blir tid för vår underhållstjänst att stabilisera sig.

Det händer ibland, att man tillfrågas vad underhållstjänst är och vad det är för skillnad på underhållstjänst och förvaltning. Frågan är inte så lätt att besvara. Underhållstjänstinstruktionen och allmänt försvarsförvaltningsreglemente ge i varje fall inte så klara definitioner att skillnaden mellan de båda begreppen framgår.

Finns det då någon anledning att uppehålla sig vid denna fråga? I stort sett vet man ju, vad det är fråga om, även om det är svårt att definiera. Det må så vara. Å andra sidan är det i och för sig motbjudande att röra sig med begrepp, vars innebörd man inte klart kan redogöra för. Men funnes det inget mer vägande skäl än detta, så skulle följande rader inte blivit skrivna.

En av grundstenarna i den nuvarande underhållstjänstinstruktionen utgör bestämmelsen, att underhållstjänsten utövas dels i staberna efter en operativt ledande linje, dels i förvaltningarna efter en teknisk-ekonomisk verkställande linje. Om man så vill må detta också uttryckas så, att underhållstjänsten omfattar operativ och förvaltningsmässig verksamhet (operativ underhållstjänst och förvaltning). Vilken del av underhållstjänsten det är, som utövas i staberna, och vilken det är, som utövas i förvaltningarna, är en fråga, vars praktiska betydelse det är svårt att förneka. Om svaret på frågan borde någon tvekan inte råda. Men när så är fallet, kan det inträffa, antingen att vissa arbetsuppgifter alls icke utföras, eftersom ingen vill kännas vid dem, eller att en stab och en förvaltning konkurrera om samma ar-

betsuppgifter. Bland arbetsuppgifter, som utföras av stab utan att intressekonflikt uppstår, kan även finnas sådana uppgifter, som rätteligen borde utföras av en förvaltning och vice versa. Det går inte att blunda för, att detta i viss mån är vad som under den marina underhållstjänstens uppväxttid förkommit och alltså förekommer.

Förr sysslade staberna med strategi och taktik, medan förvaltningarna handlade förvaltningsärenden. När begreppet "operativ underhållstjänst" fördes in i staberna uppstod det tyvärr i vissa fall friktioner i det samarbete mellan staber och förvaltningar, som utgör en förutsättning för en effektiv underhållstjänst. Min avsikt med dessa rader är att söka klarlägga arbetsfördelningen mellan staber och förvaltningar. Och jag hoppas, att när det är gjort, dimmorna även skola ha skingrats kring frågan om skillnaden mellan underhållstjänst och förvaltning.

En effektiv underhållstjänst skall tillhandahålla rätta förnödenheter och tjänstbarheter på rätt plats och i rätt tid. Ungefär på det sättet har man formulerat en sats, som blivit något av ett slagord. Det ligger emellertid tillräckligt mycket i detta slagord för att vi skola låta det bilda utgångspunkten för de fortsatta funderingarna.

Den operative chefen bör avgöra (uttrycka önskemål om), vilka resurser han skall ha till sitt förfogande för operationerna. Han skall ange rätta förnödenheter och rätta kvantiteter, d v s behoven. Vad vi kalla reglementerad utrustning, underhållssäkerhet, underhållsreserv, utrustningsbehov, ersättningsbehov etc är allt uttryck härför, svar på den korta frågan *vad?* Så länge en stabsman vet med sig, att han är sysselsatt med att besvara frågan *vad?* kan han lugnt konstatera, att han sysslar med "operativ underhållstjänst". Förvaltningsmanen däremot har anledning ta sig en extra funderare, när han finner sig vara sysselsatt med att självständigt besvara denna fråga. En sak för sig är, att det finnes olika metoder att besvara frågan. Staben behöver eller bör inte alltid besvara frågan genom att presentera förvaltningen uträknade kvantiteter. Ofta kan det vara lämpligare att ge normer för beräkning av behovet och överlåta till förvaltningen att uträkna behoven. I grunden är det då ändå staben, som besvarat frågan *vad?*

Lika naturligt som det är, att den operative chefen avgör omfattningen av de behov, han vill ha tillgodosedda genom förvaltningarnas försorg, lika naturligt är det, att

han avgör, *var* han vill att detta skall ske. Besvarandet av frågan *var?* ankommer sålunda på staben. Inte heller i detta fall kräves emellertid, att staben alltid presenterar svaret direkt i anslutning till angivna kvantiteter. Svaret på frågan om fördelningen av ersättningsbehovet för en sjöstyrka kan exempelvis utgöras av en uppgift om sjöstyrkans beräknade basering på olika baser. Operativa synpunkter kunna emellertid tänkas diktera inte endast var förnödenheterna skola levereras till konsumenterna utan även var de med hänsyn till risken för fientliga företag etc böra förvaras i förråd och i vissa fall t o m lämpligaste (olämpligaste) transportvägar. Det rör sig genomgående om frågan *var?*

Någon längre utläggning lär knappast erfordras för att vidare påstå, att det jämväl är stabens uppgift att besvara frågan *när?* I denna ligger exempelvis bl a frågan om tidpunkter, då förbanden skola vara utrustade, vid vilken tid underhållsanstalter skola vara upprättade och t o m lämpligaste (olämpligaste) tider för transporters utförande. Allt detta rör frågan *när?*

Det förda resonemanget har lett fram till, att det är stabernas uppgift att besvara frågorna *vad*, *var* och *när?* Sedan dessa frågor besvarats ha förvaltningarna fått underlag för sina verkställande uppgifter. *Hur* de skola gå tillväga för att lösa sina uppgifter är deras egen sak, med vilken staberna inte skola befatta sig. Det är på förvaltningarna det ankommer att besvara frågan *hur?*

Den bild, som ovan tecknats av arbetsfördelningen mellan staber och förvaltningar, bör kanske något förtydligas. Underhållstjänsten i modern krigföring är ett svårt problem, som inte alltid går att lösa på det enkla sättet, att de operativa cheferna (staberna) ge order (operativa direktiv) och förvaltningarna lyda. En realistiskt tänkande befälhavare är nog med, att han har täckning i underhållstjänststavseende för sina operativa beslut. Därför är han angelägen, att hans stab har ett gott samarbete med förvaltningarna och att hans stabsmän har sinne för, att den operativa planläggningen skall bedrivas under hänsynstagande till de praktiska förutsättningar, under vilka förvaltningarna arbeta. I själva verket bör det alltså inte vara så, att frågorna *vad*, *var*, *när?* av staben alltid definitivt besvaras först och oberoende av förvaltningarna. Det kan i vissa fall vara nödvändigt, att stabens svar på de tre frågorna korrigeras, se-

dan man undersökt förvaltningarnas möjlighet att besvara sin fråga.

Efter vad som framkommit här ovan lär det nu även vara möjligt att besvara den inledningsvis ställda frågan, nämligen vad det är för skillnad på underhållstjänst och förvaltning. Svaret blir: "Underhållstjänst utövas i såväl staber som förvaltningar. Den del av underhållstjänsten, som utövas i staberna, må kallas operativ underhållstjänst och består i att besvara frågorna *vad, var, när?*, medan den del, som utövas i förvaltningarna, förvaltningstjänsten, består i att besvara frågan *hur?*"

Meddelande från utländska mariner.

Meddelanden från Marinens pressdetalj.

Chile.

Det fyrmastade övningsfartyget Esmeralda, som utrustats på varv i Cadiz, trädde i tjänst den 11 september. Fartyget byggdes ursprungligen för den spanska flottan men såldes i halvfärdigt skick år 1953.

(Marine News, nov.)

Danmark.

LSM 390 och LSM 392 har av USA överlåtits till den danska flottan. Fartygen har ombyggt till minutläggare och erhållit namnen Beskytteren och Vindhunden.

Fartygen har följande data.

Deplacement: 1.200 ton.
Längd: 63,1 m.
Bredd: 10,7 m.
Fart: 13 knop.
Bestyckning: 8—40 och 6—20 mm.
Besättning: 8 officerare och 57 man.

(La Revue Maritime, nov.)

England.

Den 1 juni beslöts att följande fartyg skall byggas.

42 små minsvepare av — ham-typ.
60 kustminsvepare av — ton-typ.
18 bevakningsbåtar av — ford-typ.
12 bevakningsbåtar av — ley-typ.
24 motortorpedbåtar av Proud, Bold, Gray och Dark-typ.
3 ubåtar av Porpoise-typ.
10 fregatter av Salisbury-typ.
10 fregatter av Leopard-typ.

Keppel, den första i en serie om 12 A/S fregatter som började byggas 1952, sjösattes den 31 augusti. Deplacementet är 1.000 ton och bestyckningen skall utgöras av 3 Boforskanoner samt squid.

Två kustminsvepare av — ton-klass har sjösatts nämligen Lanton och Oulston.

(The Navy, okt.)

Hangarfartyget Bulwark lämnade den 17 juni Harland & Wolffs varv i Belfast för att göra den första provturen. Bulwark har liksom systerfartygen Albion och Centaur sned landningsbana.

(La Revue Maritime, aug.)

Lv-fregatten Puma (Leopard-klass) och anti-ubfregatterna Torquay och Whitby (Scarborough-klass) har nyligen sjösatts.

(La Revue Maritime, sept.)

Bärgningsfartyget Kingfisher, tidigare King Salvor, har ombyggt till ubåtsbärgningsfartyg. Fartyget har ett deplacement på 1.690 ton och är utrustat med rekompresionskammare och bärgningskiöcka. Kingfisher har Clyde som bas och skall även tjänstgöra som målfartyg åt 3:dje ubåtsflottiljen.

(La Revue Maritime, sept.)

Hangarfartyget Bulwark har färdigställt och lämnade Belfast den 2 november. Fartyget kölsträcktes 1945 och sjösattes 1948. Ännu återstår vissa prov, men när dessa är klara skall Bulwark ersätta Illustrious som försöks- och utbildningsfartyg.

(Marine News, nov.)

Slagskeppen Prince of Wales och Repulse, som sänktes av japanerna utanför Malaya, kommer inte att bärgas.

(Marine News, nov.)

Kryssarna Blake, Defence och Tiger, som sjösattes redan 1944—45, skall nu färdigställas. Bestyckningen kommer att utgöras av 15 cm kanoner i dubbeltorn. En ny 75 mm pjäs med hög eldhastighet skall ingå i luftvärnsartilleriet.

(Marine News, nov.)

Under natten den 22 oktober kolliderade i Biscaya jagarna Battleaxe och Scorpion. Ingen människa skadades men Battleaxe erhöi skador i förstäven och återvände för reparation till Devenport.

Den 27 oktober kolliderade utanför Skottlands västkust fregatterna Relentless och Vigilant. Vigilant kunde för egen maskin fortsätta till Devenport medan Relentless först måste gå in till Stornoway för att få skadorna provisoriskt reparerade.

(Marine News, nov.)

Under september månad har följande 8 kustminsvepare sjösatts. Essington, Hubberston, Letterston, Sefton, Shoulton, Harpham, Isham och Drinkley.

(The Navy, nov.)

Finland.

Handelsflottans bruttotonnage uppgår till 700.123 ton fördelat på 601 fartyg. Före kriget var rekordet 668.000 ton och 861 fartyg. »Finland» landets äldsta handelsfartyg fyller 100 år 1955.

(Nautisk Tidskrift, okt.)

Frankrike.

Två kustminsvepare Betelgeuse och Pollux (Sirius-klass) sjösattes under juli månad.

Kustminsveparen L'Arcturus har börjat sina provturer, och ytterligare en, L'Achernar sjösattes den 18 augusti.

Fyra kustminsvepare, som byggts i Frankrike enligt »off shore» överenskommelsen, överlämnades till den franska flottan den 2 juli. Fartygen har erhållit namnen Regulus, Algol, Vega och Aldebaran och är av Sirius-typ.

Jagaren Cassard (typ Surcouf) har färdigställt under augusti. Fregatten Le Bordelais (1.250 ton) levererades i juli och gjorde provturer under augusti. Le Bordelais är den först färdiga av nio fregatter av typen E 50/52.

Två ubåtar på 1.200 ton upptagna i 1954 års flottprogram har erhållit namnen Espadon och Morse. De tillhör Naval-klassen (Naval, Marsouin, Dauphin, Requin) som bygges på varvet i Cherbourg. De två nya ubåtarna skall byggas på privata varv. Vid konstruktionen av Naval-klassen har den tyska XXI-typen stått som förebild. Maskineriet har förbättrats så att farten i u-läge blir högre. Båtarna skall kunna vara till sjöss under tre månaders tid utan komplettering av förråd.

Ytterligare 2 ubåtar på 400 ton skall byggas. De nya båtarna tillhöra samma serie som L'Arethuse och L'Argonaute och skall heta Amazone och Ariane. För närvarande har Frankrike 10 ubåtar under byggnad.

År 1959 faller samtliga i tjänst varande ubåtar utom L'Andromede och L'Artemis för åldersgränsen. Den nuvarande svaghetsperioden kommer tack vare att tillräckliga medel ställts till förfogande att vara förbi 1960. Namnet Morse har tidigare burits av fem fartyg i den franska flottan, senast av två ubåtar. Den första, en 1.110 tons ubåt typ Requin, blev färdig 1927 och förlorades 1940 utanför den tunisiska kusten. Den sista var en brittisk ubåt av V-klass utlånad åren 1944—1946.

(La Revue Maritime, sept.)

Minsveparna Berneval och Bir Hakeim på 750 ton anlände till Brest den 15 september. De är de första fartygen i en serie om 15, som skall levereras till den franska flottan av USA.

(Cols bleus, 18 sept.)

Franska kadettfartyget Jeanne D'Arc och eskortfartyget La Grandière avgick från Brest den 23 september på en vinterexpedition till främmande farvatten. Färden går först över Atlanten till New York och därefter runt Afrika till Indien. Återfärden går genom Suez Kanalen. Den 16 maj 1955 beräknas fartygen återkomma till Brest.

(Cols bleus, 31 juli.)

Den 25 september sjösattes jagarna Maillé-Brézé, Vauquelin och Le Bouvet alla tre av typ Surcouf. Le Bouvet sjösattes dock redan den 3 oktober 1953, men har sedan dess legat i torrdocka för fortsatta arbeten och är redan klar att i slutet av året börja provturerna tillsammans med jagarna Kersaint och Surcouf.

Data för Surcouf-klassen.

Längd: 128 m.

Bredd: 12,7 m.

Djupgående: 3,9 m.

Deplacement: 2.750 ton.

Bestyckning: 6—127, 6—57, 6—20, 12—53 TT.

Fart: 34 knop.

Besättning: 19 off., 55 uo och 274 man.

(Revue Maritime, nov.)

Den 8 november sjösattes i Nantes jagaren Guepratte och den 13 november i Bordeaux jagaren Casabianca båda av Surcouf-klass.

(Marine News, nov.)

I enlighet med off-shore-programmet bygges i Frankrike sex spärrfartyg av vilka fem redan tilldelats den franska flottan. Den 15 september överlämnades det första Scarabée och i slutet av månaden de två följande G 2 Grillon och G 3 Croquet. G 5 Cigale sjösattes den 3 september och G 6 den 28. G 4 Fourmi är under byggnad.

Data för spärrfartygen.

Längd: 44,5 m.

Bredd: 10,2 m.

Djupgående: 3,2 m.

Deplacement: 560 ton (med full last 850 ton).

Fart: 12 knop.

Maskineri: Två dieslar på 800 hkr drivande var sin generator.

Två elektromotorer på 60 Kw.

(Revue Maritime, nov.)

Kustminsveparna Sirius, Castor, Cassiopée och Rigel av Lisbonne-typ, byggda enligt off-shore-programmet, överlämnades till den franska flottan den 20 september.

(Revue Maritime, nov.)

Fregatterna Bordelais och Boulonnais är klara för leverans i slutet av året. Två fregatter av E 52-typ, som är under byggnad i Lorient, skall erhålla namnen L'Agenais och Le Bearnais.

Bevakningsfartygen P 1, P 2 och P 3 byggda enligt off-shore-programmet har tilldelats den franska flottan och döpts till Le Fougueux, L'Opinatre och L'Agile. Sammanlagt nio fartyg av denna typ (deplacement 325 ton) är under byggnad.

Den stora minsveparen Garigliano samt de fyra kustminsveparna Glycine, Jacinthe, Magnolia och Pervenche, som överläts av USA, har anlänt till Frankrike.

Kanada har överlämnat minsveparna Chaleur och Miramichi. Fartygen, som omdöpts till La Dieppoire och La Lorientaire, lämnade Halifax den 23 oktober och anlände till Brest den 13 november.

(Marine News, nov.)

Holland.

En ny örlogsbas bygges i Helder och beräknas vara färdig 1958.

Den första kustminsveparen av Bedum-klass har nyligen levererats. Bedum-klassen byggs på amerikanska varv.

(La Revue Maritime, sept.)

Italien.

Kustminsveparna Edera och Alloro har nyligen sjösatts i Monfalcone. De tillhör en serie på 17 fartyg av vilka sju byggs i enlighet med off-shore-programmet. Samtliga skall vara färdig under 1955. Korvetten Alcione (typ Albatros) sjösattes den 19 september i Castellamare. Sju fartyg av denna typ skall byggas, tre för Italien (Airone, Alcione och Albatros) två från Danmark (Triton sjösatt i september) och tre för Holland (Lynx-klass).

(Revue Maritime, nov.)

Canada.

Den 4 oktober sjösattes bevakningsfartyget Loon. Fartyget är det första i en serie på åtta avsedda för hamnförsvaret. Deplacementet är 65 ton, längden 92 fot och bredd 17 fot. En dieselmotor på 1.200 hkr ger en fart av 14 knop. Skrovet är till största delen byggt av trä och aluminium. Besättningen utgöres av 21 man.

(Marine News, nov.)

Isbrytaren Labrador, som den 3 august avgick från Resolute Bay, Cornwallis Island, har fullbordat nord-väst passagen på 27 dygn.

(Marine News, okt.)

Norge.

Engelska fregatten Beaufort överlämnades till den norska flottan den 30 september. Fartyget omdöptes till Haugesund. Haugesund och den tidigare överlämnade Tromsø skall under fyra år tjänstgöra under norsk flagg.

(Revue Maritime, nov.)

Portugal.

Fem nya kustminsvepare skall byggas. Den 14 september sträcktes i Lissabon kölen till de fyra första.

(Revue Maritime, nov.)

Peru.

Ubåtarna Lobo och Tiburon, som byggts av American Electric Boat Company, har nyligen levererats. Ubåtarna har ett displacement av 825/1.400 ton och är bestyckade med en 12 cm kanon och sex 53 cm torpedtuber (fyra för och två akter). Dieselmotorerna ger en effekt av 2.400 hkr.

(Marine News, nov.)

Ryssland.

Ryska flottans jagare.

Fartyg slag	Antal	Sjö-satt år	De-plac-ment	Maskin styrka	Fart	Bestyrkniny
Leningrad	11	1933	2225	66000	36	4-130 2-76 8-37 8-53 TT
Gromki	8	1936	1657	48-55000	37	4-130 2-73 4-37 6-53
Opytny	1	1936	1570	70000	41,5	3-130 4-45 3-37 8-53 TT
Riony	12	1939	1686 2000	60000	39	4-130 2-76 3-37 6-53 TT
Silny	11	1939	1686	48000	36	4-130 13 Lvakan 6-53 TT 90-minor
Vlastny	4	1940	1686	54000	38	4-130 13 Lvakan 6-53 TT
Ognevoi	12+6?	1947	1800	60000	35	4-130 13 Lvakan 6-53 TT
Skory	40?	1950	2200	—	—	4-130 8-53 TT
Summa	102+6?					

Härtill kommer 5 f d tyska, 2 f d italienska och 6 f d japanska jagare. Totala antalet jagare enligt denna redovisning uppgår till 121 st. Namnen på sex jagare av Ognevoi-klass är dock inte kända. Opytny, som var en experimentbåt, blev misslyckad. Uppskattningen av antalet Skoryjagare till 40 st grundar sig på att jagaren nr 40 var med eskadern som besökte Stockholm i somras. Om verkligen 40 Skory-jagare byggts under fyra år visar detta en enorm kapacitet hos de ryska varven.

(The Navy, okt.)

Ett depåfartyg, en flottilj S- och Shtcha-ubåtar samt en flottilj ubåtar av M-klass har förlagts till Port Arthur.

(The Navy, aug.)

Kryssaren Admiral Nakhimov och två jagare har besökt Albanien. Kryssaren är av Sverdlov-typ och de båda jagarna av Skory-klass. Ytterligare en Sverdlovkryssare är i tjänst i Svarta Havet och flera är under byggnad.

(La Revue Maritime, aug.)

USA.

Det tredje hangarfartyget av Forrestal-klass som byggts av Newport News Shipbuilding & Dry Dock Co skall heta Ranger. Forrestal, som kölsträcktes för två år sedan, skall sjösättas i slutet av året. Under budfåret 1955 skall ett fjärde fartyg av samma klass byggas.

(La Revue Maritime, okt.)

Slagskeppet Missouri har överförs till reservflottan. Av slagskeppen är endast Iowa, Wisconsin och New Jersey i aktiv tjänst.

(La Revue Maritime, aug.)

Lätta kryssaren Wilkinson har inträtt i aktiv tjänst. Kryssaren är det fjärde och sista fartyget av Mitscher-klass, ursprungligen avsedda som luftvärns- och ubåtsjagare men senare ändrade till ledarfartyg för jagarflottiljer.

Data för Mitscher-klassen.

Displacement: 3.675 ton.

Längd: 150 m.

Bredd: 14,9 m.

Djupgående: 6,4 m.

Fart: 36 knop.

Bestyckning: 2-127, 4-76.

127 mm kanonen är av ny typ, eldhastigheten har ökat till den dubbla.

(La Revue Maritime, okt.)

Under 1955 kommer radarkedjan längs Amerikas ostkust att förstärkas med ett antal konstgjorda öar utrustade med modern radar. Stationerna har till uppgift att upptäcka och inrapportera fientliga flygföretag samt att lämna väderleksuppgifter till fartyg och landstationer. Önskvärt är att öarna byggas så långt som möjligt från kusten men å andra sidan får inte vattendjupet vara för stort. Tack vare att landgrundningen på ostkusten går långt ut i Atlanten räknar man med att finna lämpliga platser med djup under 100 fot på ett avstånd av 100 miles från kusten. Öarna, som redan erhållit smeknamnet »Texas Towers», skall bemannas av U. S. Air Force. Besättningen utgöres av 30 man och avlösning skall ske efter 30 dagars tjänstgöring. På varje station skall finnas landningsplats för helikopter samt anordningar för att mottaga och lossa förrädsfartyg. Hela kedjan av radaröar beräknas vara färdig under 1957 och den totala kostnaden beräknas till mellan 15 och 20 milj. dollar.

(All Hands, nov.)

Pearl Harbor har kommit omkring en mil längre bort från amerikanska västkusten i och med den beslutade övergången till det internationella måttet för en nautisk mil lika med 1.852 m. Tidigare var den amerikanska nautiska milen 1.853,248 m.

(All Hands, nov.)

Ubåten Nautilus skall utrustas med robot typ Regulus.

Regulus har en längd av 9,14 m mellan vingpetsarna. Den drives av en 10 m lång bana. Farten uppgår till 1.100 km/t. För att möjliggöra stuvning i ubåten har vingarna gjorts hopfällbara. Enligt en annan källa kommer Nautilus att bestyckas med sex torpedtuber av konventionell typ.

(Revue Maritime, nov.)

Den 25 augusti gjorde ubåten Sea Owl sin 4.000:de dykning. Ombord befann sig chefen för 6:e Flottan amiral Thomas S. Combs.

(Revue Maritime, nov.)

Amerikas hittills största och starkaste isbrytare har sjösatts. Fartyget, som erhållit namnet Glacier, är på 8.300 ton.

(Revue Maritime, nov.)

Sex snabba tankfartyg för den amerikanska flottan är under byggnad. Det första Heosho har levererats och det andra Hassayampa sjösattes den 11 september. Tankfartygen är 197 m långa och har med full last ett displacement av 40.000 ton. Besättningen utgöres av 15 officerare och 300 man. Farten beräknas till 20 knop.

(Revue Maritime, nov.)

Under den våldsamma stormen den 15 oktober slet slagskeppet Kentucky sina förtöjningar och drev på land. Fartyget har sedan 1950 legat avrustat i Newport News.

(Revue Maritime, nov.)

Vid kollision med Wallace L. Lind den 1 november erhöj jagaren English svåra skador i förstäven.

Samma dag och på ungefär samma plats kolliderade ubåten Bergall med jagaren Norris varvid Bergall tillfogades stora skador.

(Revue Maritime, nov.)

Litteratur.

Churchill och Fisher. W. S. Churchill: Stora samtida. Skoglund. Pris 22 kr.

Churchills essäsamling om sina stora samtida utkom 1937 och blev då översatt till svenska. Nu 1954 har en ny upplaga utgivits. Dennas innehåll har utökats med uppsatser om Fisher, Parnell, Baden-Powell och Roosevelt.

Av särskilt intresse för en sjömilitär är naturligtvis essäen om Fisher. Men den blir en besvikelse åtminstone för den som i likhet med annälaren har en gammal faiblesse för såväl Churchill som Fisher. Det som Churchill här nedtecknat kan — trots hans egna definitiva ord — ej vara den slutgiltiga domen över Fisher. Churchills skildring av den gamle amiralen motiveras med hans kritik av Bacons Fisherbiografi och min tro är att Churchill i skrivandets ögonblick var vida mer förargad på Bacon och dennes kritik av honom själv (W S Ch) än han var på Fisher. Bacons kritiska inställning bör dock ej ha varit Churchill obekant, ty redan i Bacons bok "The Jutland Scandal" kom den klart till synes. Sisträmnda bok är det väl inte så många som minns nu men den tilldrog sig på sin tid stort intresse då striden om Jutlandslaget och partitagandet för och emot Jellicoe och Beatty stod som häftigast. Bacons bok är en apologia för Jellicoe, som ju — liksom Bacon själv — befann sig "in the Fishpond", och en skarp vidräkning med Beatty som sjöstyrkechef och Churchill som marinminister, personalchef och framför allt som historieskrivare i "The World Crisis". Vad som i denna Bacons bok sägs om Churchill är betydligt värre än i Fisherbiografen, och det har säkert denne ej glömt; det verkar som om han nu passar på och ger betalt för också en äldre ost.

Churchill uttrycker sig åtskilligt dunkelt i sin uppsats. När han i första stycket säger "dessa ganska slarvigt hopkomna anteckningar" (sid. 235 i nya upplagan av Stora samtida) så frestas man först tro att han menade sina egna, men han åsyftar nog därmed Bacons 2-volymers biografi. Samtidigt beskriver han Bacon som "en energisk, pliktrogen och mycket duglig officer", som därjämte är tekniker. Med kännedom om den sortens folk d v s energiska, plikttrogna och mycket dugliga, tekniskt utbildade och kunniga officerare i svenska flottan så har man svårt att tro att sådana människor göra slarviga anteckningar. I sista stycket (sid. 242) säger Ch "säkerligen var han (Fisher) ej så svart som hans klåpare till biograf avmålar honom". Tyvärr har jag ej min bokhylla inom räckhåll, men nog vill jag minnas att Bacon

snarare vitmålade sin hjälte än svärtade honom. Och ändock säger Churchill själv "redan det referat som här har lämnats (d v s det av Ch gjorda) är tillintetgörande för Fishers namn och rykte". Det är väl svartmålande om något. För att inte tala om sista meningen, som kommer Runebergs omdöme om Cronstedt nära, då han (Ch) säger att han tvingas "antecipera en av historiens allvarligaste anklagelser", vilket ju måste syfta på det ett par meningar tidigare fällda omdömet om Fishers "desertering av sin post". En gammal beundrare av Churchill blir chockerad av hans lättsinniga skrivsätt; liksom han begagnar sig av Fisher för att klämma till Bacon så begagnar han sig nu av ett skenbart utfall mot Bacon för att fälla en avgörande dom över Fisher. Detta förefaller föga storsint. Orättvist måste också vara att dra fram den gamle Fishers slutspel (som onekligen var skumt!), men bara förbigående omnämna den unges förtjänster. Till Churchills ovanskliga ära — har det sagts med all rätt — hör att han hade flottan stridsklar och utgångsbaserad på Scapa Flow i augusti 1914. Han själv minst av alla bör därför glömma att det var Fishers förtjänst — och det tillhör dennes ovanskliga ära — att flottan var som den var: materiellt och — trots Baconbrevens och andra tragedier — personellt. Att Fisher inte bara var 1:e sjölord under Churchill utan redan 10 år tidigare 1904 får man ej veta i essän men är av vikt när det gäller Churchills stora samtida. Visst var han — Fisher — en buse, och hans yttrande om änkorna och de faderlösa och the dunghill är ju inte klokt förstås men sett i sitt sammanhang och ej lösryckt blir ett sådant uttalande mera förstäeligt — när det sägs av en i anden brinnande — om än ej förenligt med god ton och modern personalvård. Likaså bör man väl ej säga att gunstlingsystem är effektivitet — även om det i viss mån kan vara sant. Men Fisher var ej blott — som Churchill nu vill påskina — materialist, fartygskonstruktör och organisatör. Han var inte så dum strateg heller med rötter i gammal god brittisk sjökrigskonst. När generalerna brytande mot all traditionell brittisk strategi (i varje fall sen Jean d'Arcs dar och sjömaktens uppkomst) endast kunde se den brittiska flottans uppgift som skyddsvakt vid arméns överförande till Frankrike, då förordade Fisher att man med flottans hjälp skulle föra amfibiekrig och landsätta en armé i Schleswig-Holstein eller på Östersjökusten. (Kan man tänka sig: Foch ansåg ca 1910 ej brittiska flottan värd en bajonett i Frankrike, som till slut räddades av att tack vare brittiska flottan det fanns 3 milj amerikanska och brittiska soldater där 1918!) Detta resonemang (Fishers ej Fochs) förstod på den tiden (1910) ej ens Churchill, som senare dock blev en varm anhängare av den gamla strategin: utnyttja sjöherraväldet och gå iland, ej på huvudfronten utan i flankerna. Därför ej minst är det med en känsla av obehag som en gammal sjö-

militär och beundrare av Churchill läser uppsatsen om Fisher i Stora samtida. Den skulle aldrig ha stått där utan möjligtvis i en tidnings mera efemära insändarspalt som kritik av Bacons Fishertolkning.

O. Kdt.

W. Lüdde-Neurath: Regierung Dönitz.

I det virrvarr av händelser, som fyllde krigsslutets tid försommaren 1945, hade den neutrala iakttagaren mycket svårt att få något sammanhang i förloppet av pressens skildringar, helst som den tyska nyhetsförmedlingen vid den tiden var så gott som obefintlig. En sammanhängande skildring av krigsslutet, sett från den tyska statsledningens synvinkel, förligger nu i Lüdde-Neuraths bok "Regierung Dönitz". Författaren är f d Korvettenkapitän i tyska flottan och tjänstgjorde som personlig adjutant hos storamiral Dönitz från hösten 1944 intill dess denne häktades för att ställas inför Nürnberg-domstolen.

Skildringen börjar med glimtar från Hitlers högkvarter, som hösten 1944 fortfarande låg i Ostpreussen. Hur den tyska ledningen vid olika tidpunkter bedömde krigsläget har offentliggjorts i andra arbeten, och Lüdde-Neurath har i detta avseende intet väsentligt nytt att berätta, ehuru han begränsar sig till personliga intryck. Inför hotet av den sovjetiska offensiven flyttades högkvarteret till Rheinsberg och från januari 1945 till Berlin. Dönitz lät vid samma tid flytta marinledningen till Nordtyskland och placerade sig själv med personlig stab i Bernau strax norr om Berlin. Därifrån begav han sig till lägesföredragningarna i rikskansliet i Berlin två å tre gånger i veckan.

När de allierade offensiverna under våren svepte fram över det tyska hemlandet och hotade själva Berlin började Hitler förbereda decentraliserad ledning samt motståndsrörelse i de besatta områdena. Den 10 april utnämndes Dönitz till territoriell befälhavare för norra och Kesselring för södra delen av riket. Tills vidare fingo de dock ingen exekutiv myndighet utan Hitler fortsatte att leda operationerna — i den mån de kunde ledas — från Berlin ända till sin död. Dönitz' sista besök i högkvarteret ägde rum den 21 april 1945, då stadens centrala delar redan lågo under rysk artillerield. Han blev då detacherad för att förbereda sitt uppdrag i Nordtyskland. Följande natt passerade marinchefen och hans stab den sista luckan i den allierade ringen kring Berlin och inträffade den 22 på eftermiddagen på den nya stabsplatsen i Plön i Holstein.

Frågan om vem som eventuellt skulle efterträda Hitler synes ha diskuterats ganska öppenhjärtligt i det tyska högkvarteret efter det stauffenbergiska attentatet 1944. Författningens utsedd var i första

hand Göring, i andra hand Hess. Den senare satt sedan länge som krigsfånge i England, och den förres namn väckte enligt författaren löje i de inre cirkelarna, när ämnet fördes på tal. Den starkaste aspiranten torde ha varit Himmler, som under krigets lopp slog under sig mer och mer av tredje rikets maktmedel och samhällsfunktioner. Dönitz' förtroendeställning hos Hitler synes ha grundat sig på ett rakryggat uppträdande; genom realistiska bemödanden undvek han att inge förhoppningar som senare kunde svikas. Med partiets speksamhet umgicks han under ömsesidig aktning, men utan närmare relationer, och han höll en skarp skiljelinje mellan marinen och Waffen-SS. Som exempel på Dönitz' auktoritet kan nämnas att de s k folkdomstolar som efter 20-julirevolten övertog de militära krigsrätternas befogenheter icke försökte utsträcka sin verksamhet till marinen.

Det förefaller som om Dönitz' utnämning till tredje rikets andra och sista statsöverhuvud var helt oväntad av honom själv och var ett resultat av missförstånd och ödets nycker. När Berlins inringning fullbordats och ordinarie förbindelser brutits den 23 april, grep den nominelle efterträdaren, Göring, initiativet och beordrade regeringens ledamöter att inställa sig hos honom i Sydtyskland. Detta uppfattade Hitler som förräderi och frantog Göring hans ämbeten samt beordrade hans avlivande. Dagen före sitt självmord, den 29 april, fick Hitler genom svensk indiskretion kännedom om de fredstrevare som Himmler gjort bakom hans rygg. Därmed var den fruktade Gestapo-chefen ur leken. Hitler upprättade samma dag sitt testamente, i vilket han utsåg Dönitz till sin efterträdare. Handlingen innehöll dessutom en detaljerad ministerlista och direktiv om fortsatt krigföring. Dagen efter Hitlers död, den 1 maj, fick Dönitz telegrafiskt besked om sin utnämning samt ett utdrag ur ministerlistan. Hitlers testamente nådde honom aldrig.

Det var ett tungt arv som Hitler överlämnade: läget var militärt och politiskt hopplöst. Dönitz såg som sin första uppgift att avsluta krigshandlingarna för att undvika vidare ändamålslös blodsutgjutelse. Han hade då två alternativ: antingen att beordra ett ensidigt upphörande av det tyska motståndet eller att träda i förhandlingar med de allierade om en formell kapitulation. Han valde det senare, eftersom det gav större utsikter att undvika kaos, och eftersom ett ömsesidigt fördrag i internationellrättsligt avseende skulle bibehålla den tyska statsledningens kontinuitet. På så sätt räknade man med att ändå få ut något positivt värde av den ovillkorliga kapitulationen. Framför allt önskade Dönitz genomföra kapitulationen på sådant sätt, att största möjliga del av tysk militär och civilbefolkning kunde evakueras ur de områden, som enligt Jalta-överenskommelsen skulle besättas av ryssarna.

Genomförandet av Dönitz' avsikter fordrade en rad dramatiska in-

gripanden. Den första stötestenen var Himmler, som tvangs lämna sin maktställning efter ett nattligt samtal mellan fyra ögon, därvid Dönitz' pistol låg i reserv på skrivbordet som ett sista övertalningsmedel. Den 2 maj sändes parlamentärer till Montgomery, vilket resulterade i delkapitulation för Nordtyskland, Holland, Danmark och den tyska flottan. Fördraget skulle träda i kraft den 5 maj kl. 0800. Därmed hade Dönitz vunnit sitt första mål, nämligen att få slut på västallierad kommunikationsbekämpning i Nordtyskland, under det att motståndet och reträtten i öster t v kunde fortsätta ostört.

Under tiden hade Dönitz flyttat högkvarteret till Flensburg och dit sammankallat de civila och militära befälhavarna för de av tyskarna besatta områdena utomlands. Under den 2 och 3 maj inställde sig sålunda Frank från Böhmen, Seyss-Inquart från Holland, Best och Lindemann från Danmark samt Terboven och Böhme från Norge, vilka alla fingo redogöra för läget i sina områden och erhöle direktiv för avvecklingen av sina förvaltningar. Som en kuriositet från förhandlingarna kan nämnas ett förslag från Himmler att den tyska regimen i Norge skulle erbjuda sig att kapitulera till Sverige och de tyska förbanden låta internera sig där. Dönitz avböjde emellertid projektet med motivering att Sverige måhända inför politiskt tryck skulle utlämna dessa soldater till Sovjet. Episoden föranleder onekligen en del reflexioner i belysning av senare händelser.

Den 5 maj bildade Dönitz en expeditonsministär, som uteslöt de mest prominenta nazistpamparna. Ändamålet med regeringsbildningen var dels statsrättsligt, dels syftande till att ta i tu med det allsvårare försörjningsläget, som tydligen skulle följa på det militära sammanbrottet. Ytterligare förhandlingar om delkapitulationer för de västallierade stoppades snart av Eisenhower, som fordrade samtidig kapitulation på alla fronter. Denna undertecknades preliminärt den 7 maj. Verkställigheten uppsköts på tysk begäran till den 9. Under de 9 dagar Dönitz hållit kapitulationsförhandlingar i gång lyckades ungefär 3 miljoner tyskar rädda sig över den magiska zongränsen mellan öst och väst.

Efter fiendligheternas upphörande fungerade Dönitz' regering i Flensburg ytterligare fjorton dagar, de facto erkänd av de allierade militärmyndigheterna. Under tiden arbetade de allierade ut riktlinjerna för sin fortsatta tysklandspolitik; den 23 maj häktades och upplöstes den tyska regeringen och högkvarteret. Därmed var det tredje rikets saga definitivt slut.

"Regering Dönitz" har utgivits av institutet för folkrätt vid universitetet i Göttingen. Den behandlar därför främst det statsrättsliga spörsmålen vid tredje rikets avveckling — fakta som kunna få ett visst inflytande och vara värda att känna till, om och när ett enat

Tyskland en gång återuppstår. Bokens behandling av ämnet vittnar påfallande tydligt om att författaren är officer — och därtill tysk. Den är i form och disposition strängt saklig och utnyttjar inte de möjligheter som det redan i och för sig dramatiska händelseförloppet kunnat ge anledning till. Några analyser av förgrundsfigurernas karaktärer ger sig författaren inte in på; skrivsättet är dock ägnat att rentvå och väcka sympati för människan Dönitz — den sextioårige sjöofficeren som genom kriget förlorat sina två söner, sin egendom och sitt livsverk — den tyska ubåtsflottan, och som tvangs att avstå från sitt beslut att söka döden i strid för att i stället i historien knyta sitt namn till Tysklands totala nederlag.

Kir.

Bilanz des zweiten Weltkrieges. Erkenntnisse und Verpflichtungen für die Zukunft. (Gerhard Stalling Verlag, Hamburg):

"Det andra världskriget kostade millioner människor livet. Men för alla dem, som överlevde, skulle det vara oförläpigt att bara glömma och låta livet gå vidare. Erfarenheterna måste bearbetas, de riktiga slutsatserna dragas och förpliktelsena för framtiden begrundas. Det får inte ånyo upprepas, att folken icke tager lärdom av historien."

Från dessa utgångspunkter har förlaget sammanställt en volym på 470 sidor, där tjugosju framstående militära och civila skribenter, representerande försvar, vetenskap, nationalekonomi, rättsväsen och teknik m m, anlagt sina synpunkter på det andra världskrigets facit, sett ur tysk synvinkel. Genom sin uppläggning blir boken lättläst och överskådlig, emedan varje avsnitt utgör ett avslutat helt. Den språkliga tyngd, som gör att tyska böcker många gånger kan verka tröttande på en svensk läsare, blir härigenom icke så framträdande.

De lantmilitära avsnitten behandla bl a krigen i Medelhavsområdet och Ryssland samt partisankrigföringen; de sjömilitära såväl sjökrigföringen i allmänhet som det speciella ubåtskriget. Med stort intresse läser man här generalfältmarskalken Kesselrings granskning av den tyska medelhavsstrategien — "dass man Malta unbelästigt liess, war schlechthin ein Verstoss gegen die Idee des Mittelmeerkrieges überhaupt." Lika fängslande äro generalöverste Guderians erfarenheter från det tyska fälttåget. Den aktiva luftkrigföringen över hemorten med sina vittomfattande verkningar ägnats ett eget kapitel. Uppsättandet av fallskärmstrupperna samt deras alltför fåtaliga och delvis misslyckade insatser behandlas relativt utförligt. Författaren till detta avsnitt är egendomligt inte någon yrkesmilitär utan en professor.

Kapitlet om underrättelsetjänsten innehåller bl a en förklaring över de felaktiga bedömningen, som högsta krigsledningen många gånger gjorde helt enkelt därför, att den vägrade att sätta tilltro till tillförlitligheten av det insamlade underlaget. Underrättelsetjänstens metodik exemplifieras bl a genom berättelsen om hur en agent på ett i Oslo i april 1940 liggande tyskt handelsfartyg kunde meddela ledningen varje förändring av det i anfallets början något labila krigsläget. Han använde sig därvid av en "insmugglad" sändare, medan fartygets ordinarie radioutrustning som vanligt före fartygets inlöpande i hamn förseglats av de norska myndigheterna.

För underrättelsetjänsten lämpliga personer skola icke tänka som andra människor utan ha fantasi. Dylika personer äro inte så ofta välsedda i andra sammanhang men helt enkelt oumbärliga inom denna tjänst. Värdet av de underrättelser, som den betalade spionen införskaffar, nedvärderas till sina rätta proportioner. Bl a citeras ett uttalande av chefen för den amerikanska underrättelsetjänsten, general Donovan, vari det heter: "Ättio procent av underrättelsetjänsten är hårt arbete, och de övriga tjugo falla möjligtvis inom det område, som förekommer i romaner och på film." Det hårda arbetet omfattar bearbetandet av pressunderrättelser och periodiska rapporter, statistik och radiospaning samt noggrann utformning av bl a egna underrättelsevägar.

Kapitlet om teknik och vapenutveckling under kriget är synnerligen intressant och spänner över ett stort område. Det omfattar de rekylfria vapnen, förberedelserna för kemisk krigföring, verkan av riktade sprängladdningar och raketvapnens enastående utveckling fram till V₁ och V₂. Av de förra avfyrades fr o m den 13/6 1944 mellan åtta och nio tusen stycken, av vilka ungefär två tredjedelar nådde engelska kusten och en tredjedel London. Av V₂, som första gången insattes mot fienden den 8/9 1944 avfyrades 3165, varav 1115 mot England, företrädesvis London. Cirka 2000 V₂ insattes i krigets sista skede mot Antwerpen, Brüssel och Lüttich.

Bland övriga projekt på raketvapnens område omnämns den s k "Wasserfall", en fyratons fjärrstyrd vätskeraket, varmed de första experimenten började i Peenemünde 1943 och fortsatte under 1944 med ett stort antal framgångsrika försök. Någon serietillverkning kunde emellertid icke komma ifråga på grund av det rådande läget för den tyska industrien, som genom de allierades luftkrigföring kraftigt förlamats. Bland övriga experimentraketer nämns bl a firma Rheinmetalls båda luftvärnsraketer "Rheintochter" och "Feuerlilie", vilka båda överskreda ljudhastigheten.

Kapitlet om den tyska vetenskapens och forskningens ställning och arbetsförhållanden under kriget är synnerligen intressant.

Författaren frågar: "Har den tyska vetenskapen "klickat" under VK2"? Svaret härpå måste bli nekande; ty 346.000 tyska patent, som segrarna tog som byte och forskningsunderlag, som bortfördes till USA, England och Sovjet efter stridernas upphörande och som räknades i tusentals ton (!) papper, vittna om motsatsen. Men statsledningens totala brist på förståelse för forskningens behov ledde bl a till en lika total brist på samordning av forskningsarbetet.

Avsnittet om radar påpekar det stora försteg, som engelsmännen erhöill på detta område, då de år 1942 övergick till centimetervägor, vilket förskaffade dem ett grundligt övertag gentemot den tyska ubåtskrigföringen. Detta framsteg förändrade också tekniken och taktiken vid de allierades luftanfall mot den tyska hemorten.

Genom nedskjutningen av ett allierat flygplan vid Rotterdam kom den nya apparaturen slutligen i tyskarnas händer. De voro icke sena att bygga liknande radarapparater för egna ändamål, men då nationen vid denna tid icke förfogade över några strategiska bombförband, utnyttjade de dem för sina nattjaktplan. Kustförsvaret och marinens fartyg fick ävenledes bättre spaningsmöjligheter under mörker och tjocka; även artillerieldledningen fick nya möjligheter genom centimetervägorna. På båda sidor arbetade man energiskt för att finna på motmedel mot denna nya radarapparat. Västmakterna på sin sida försökte skydda sina bombförband genom utkastandet av knippor med aluminiumfolier, varmed den tyska radarspaningen effektivt vilseleddes. Arbetet med att konstruera allehanda störningssändare intensifierades och kröntes på sina håll med vissa framgångar.

Bland övriga kapitel märkas sådana om krigshushållning och rustningsindustri, organisation Todt och riksarbetstjänsten, kommunikationsväsendets militära betydelse, propagandan som krigsvapen samt förlusterna i människoliv. Det skulle föra alltför långt att närmare redogöra för innehållet i alla dessa kapitel. Vare nog sagt att de olika författarna på allvar tycks ha gått in för att så objektivt som möjligt redogöra för vad som verkligen skedde under det långa världskrig, varpå slutet nu synes skönjbart efter i det närmaste tio års ockupation.

Härigenom ha de synbarligen velat giva uttryck åt en av förlagets avsikter med boken, nämligen att bidra till förståelsen och samlevnaden folken emellan.

Värdet av den synnerligen intressanta och läsvärda boken förhöjes ytterligare av litteraturhänvisningar och sakregister.

T. E.

JANE'S FIGHTING SHIPS har utkommit med sin 56:te årgång. Många intressanta nyheter framläggas där beträffande nybyggnadsverksamheter inom örlogsflottorna. Det, som imponerar mest, är givet-

vis USA:s serie av 60.000 tons hangarfartyg. Av dessa jättefartyg skola tio byggas under lika många år och fyra äro redan under byggnad. Eljest är det endast Frankrike, som efter kriget vågat sig på att sträcka kölen till ett hangarfartyg (om 22.000 ton). Slagskepp och kryssare tillhöra f n ej nybyggnadsprogrammen. Undantag härifrån utgör Sovjetunionen, som fortsätter att bygga lätta kryssare av Sverdlov-typ. Dessutom byggas några kryssare i Frankrike för att ersätta de tre kryssare, som överlevt kriget och nu äro helt utslitna.

Med åren blir det allt tydligare att jagaren mer och mer blir ett ubåtsjaktfartyg, där artilleri- och torpedbestyckningen får stå tillbaka för ubåtsjaktutrustningen. Sovjet är dock mera konservativt, ty de nya jagarna av Skoryj-typ synas fortfarande lägga huvudvikten vid artilleri- och torpedbestyckningen. Antalet jagare under byggnad är alltför ringa för att jagarbeståndet skall kunna vidmakthållas. Västmakterna söka därför att i någon mån kompensera det sjunkande stridsvärdet på jagarna genom att bygga om dem till ubåtsjagare.

En viss nybyggnadsverksamhet äger även rum beträffande fregatter. Engelmännerna bygga tre större typer fregatter, den ena avsedd som luftvärnsfartyg och den tredje som ubåtsjaktfartyg. Härtill kommer en fjärde, mindre typ för enklare eskorttjänst. USA, Frankrike, Italien och Venezuela bygga även fregatter med ett tontal varierande mellan 1.450 ton och 1.150 ton.

Bland ubåtar tilldraga sig de amerikanska atomdrivna ubåtarna den största uppmärksamheten. Den första, Nautilus, är färdig att påbörja sina provturer. Det visar sig att displacementen är 3.180 ton, vilket är mera än man tidigare hade väntat sig. Medan USA experimenterar med atomdrivna ubåtar, har Storbritannien börjat ägna sig åt ubåtar med vätesuperoxiddrift, ett fortsättande på den av tyskarna inslagna vägen. Fortfarande byggas dock enstaka ubåtar av konventionell typ.

En verklig upprustning och ett seriebygge förekommer dock endast beträffande minsvepare. Här ha de västallierade kommit fram till en större och en mindre typ, som nu blir standard i alla västblockets flottor. Dessutom bygges även en mycket liten typ avsedd för hamnar och floder. Alla tre typerna äro snarlika de under senaste krigsåren använda, men de synas ha hävdats sig väl i Korea-kriget.

Bland tekniska nyheter må nämnas att artilleribestyckningen visar en tendens till minskning av kaliber och antal pjäser för huvudartilleriet. Sålunda skola de tre från kriget ännu ej färdigställda brittiska 9.550 tons kryssarna fullbordas med endast fyra i st f tidigare avsedda nio 15 cm kanoner. I USA lämnar man den från kriget välprövade och framgångsrika 40 mm Bofors-pjäsen och övergår till en 76 mm kanon av amerikansk modell. Fransmännen däremot ha bestämt

sig för Bofors' 57 mm akan som ersättning för 40 mm akan. Ännu har man ej sett något resultat av de pågående experimenten med robotvapen. Sedan lång tid vänta tre amerikanska tunga kryssare på att ändras till robotvapen-kryssare, men ännu ha de därför avsedda robotarna typ "Terrier" ej lämnat experimentstadiet.

Som vanligt är publikationen rikt illustrerad och av de c:a 2500 bilderna äro omkring 535 nya för året. Utgivaren, Mr Blackman, har all heder av den nya årgången, som fyller även högt ställda anspråk på fullständighet och detaljrikedom.

A. K.

Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939—45 und ihr Verlieb av Erich Gröner. (84 sid.).

Den kände författaren har tidigare dokumenterat sin skicklighet att i koncentrerad form få fram en stor mängd uppgifter, utan att åskådligheten äventyras. En hänvisning till hans stora verk "Die deutschen Kriegsschiffe 1815—1936" och hans kapitel i "Weyers Flotten-taschenbuch" om den tyska flottan under andra världskriget torde räcka.

Den nu föreliggande boken omfattar data för alla fartyg under andra världskriget. Författaren har nedlagt ett omfattande arbete för att få uppgifterna så fullständiga och riktiga som möjligt. Av särskilt intresse äro vissa projekt till ubåtar som sedermera icke kommo till utförande, liksom även slagskeppsprojekt. Fullständiga data föreligger bl a även för de handelsförstörare som utsändes under kriget. För första gången avslöjas även att tyskarna byggde bärplanbåtar och fyra olika typer angivas.

En uppgift på de tyska fartygens öden har tidigare publicerats. Författaren lämnar här en reviderad och fullständigare uppgift, än vad som hittills är känt, varför boken blir en värdefull källa för den som studerar händelserna under andra världskriget.

Från författarens ritstift härstammar också de 228 fartygsskisserna, som i noggrannhet icke lämna något övrigt att önska.

A. K.

Seefahrts-Wörterbuch, Seafaring-Dictionary av W. Dietel (288 sid.).

Denna tysk-engelska och engelsk-tyska ordbok vänder sig till alla dem som syssla med sjömilitärt språk. Här finnas samlade ord från sjömanskap, navigation, lotsning, fiske, handelsflottan m. m. Även rent

sjömilitära ord såsom kommandoord, benämningar på vapen, maskiner, signaltjänstens terminologi m. m. återfinnas. Att striden till sjöss är väl representerad faller av sig självt.

Det är lätt att kritisera vissa översättningar, särskilt en del tekniska sådana, eftersom entydighet är svår att åstadkomma. Sålunda översattes t. ex. Oropesa gear med Schwerdrachengerät, vilket kanske är ett tryckfel för Scherdrachengerät. Det amerikanska slangordet för hangarfartyg, flattop, saknas, medan Battle Wagon (slagskepp) översattes med det mindre lyckade Schlachtkloss. Ett onödigt skönhetsfel är att formlerna för förvandling av grader Fahrenheit till Celsius-grader äro fel uppställda.

Man måste dock säga att ordboken fyller sin speciella uppgift och författaren söker att få texten fullt modern.

A. K.

Från Hajen 1904 till Hajen 1954. Minnesskrift till ubåtsvapnets femtioårsjubileum. Redigerad av Gustav Halldin. Utgiven i anledning av ubåten Hajens sjösättning den 11 december 1954 vid Kockums Mekaniska Verkstads A-B i Malmö.

Den, som är intresserad av ubåtar, har haft små möjligheter att odla sin hobby på den svenska bokmarknaden. Den litteratur, som hittills utgivits i vårt land, har sammantagen icke räckt till mer än några få kvällar i läsvrån. Det är därför så mycket mer glädjande, att Kockums Mekaniska Verkstads A-B tagit initiativet till en jubileumsbok med anledning av det svenska ubåtsvapnets femtioåriga tillvaro.

Boken är framkommen i teknisk miljö och de flesta författarna äro tekniker. Förutom huvudförfattaren och redaktören Gustav Halldin ha Yngve Wikander och Nils Eriksson lämnat bidrag. Dessa tre torde vara kända bland generationer av ubåtsmän, som "farbröder man kunde hålla i hand", när det gällde att bemästra svåra problem. De nu aktiva företrädes av O. Härlin, S. Fredriksson och B. Wikmark. Tillsammans representerar denna sextett ett stort mått av sakkunskap och då enligt förljudande, många fler både förr och nu aktiva ubåtsmän viskat i författarnas öron torde verket utan tvekan vara synnerligen vederhäftigt. Samtidigt har man dock strävat efter, att göra det njutbart för en stor allmänhet, vilket även lyckats.

Efter en inledning om äldre ubåtar, varest Nordenfelt beretts gott utrymme, ägnas större delen av boken åt fartygsutvecklingen i Sverige. Man presenteras för pionjärerna Richson, Magnusson m fl och får följa en ubåts tillblivelse alltifrån kungabrevet och fram till den dag hon

införlivas med flottan. Den kunnige museimannen Halldin har väl förordat den sakliga forskningens resultat med egna hågkomster från gångna år.

Bakgrunden till kustubåtens tillblivelse har blivit något knapphändigt behandlad. I skriften talas blott om, att den tillkom på grund av tidningsnotiser om en tysk 250-tons båt. Förhållandet torde ha varit, att starka önskemål förelåg om att inom ramen för våra knappa tillgångar åstadkomma ett så stort antal stridsdugliga enheter som möjligt. Tidigare ansågs dock, att den undre gränsen för ett användbart fartyg låg vid Delfinen-typens storlek. Genom notiserna fick man bekräftelse på, att det gick att skapa ett fullvärdigt fartyg med betydligt mindre displacement än som förut bedömts möjligt. Till skillnad mot som varit fallet vid konstruktionen av flertalet av våra andra ubåtar har dock icke någon utländsk förebild legat till grund för kustubåtens utformning utan den är från början till slut en produkt av våra egna resurser. Åran härför tillkommer till stor del Birger Swenzén.

Kapten Fredriksson har fört militärernas talan och hans småländska accent är en lämplig kontrast mot ingenjörernas sätt att uttrycka sig.

Boken är rikt illustrerad och många av bilderna äro unika.

En särskild eloge måste ägnas åt Allhems förlag, som svarat för den typografiska utstyrelsen. Samma eleganta arbete, som kännetecknar den för de flesta sjöofficerare välbekanta "Sveriges Flottas Historia" återfinnes även här.

Kockums Mek. Verkstad har genom sitt initiativ i hög grad gagnat ubåtsvapnet. Alla som på ena eller andra sättet i sin dagliga gärning har med ubåtar att skaffa har all anledning att känna sig tacksamma.

Boken är värd att spridas långt utanför fackmännens krets till alla dem som hysa intresse för vårt försvar och som tro på vår egen förmåga.

Nyförvärv till Marinstabens bibliotek under tiden 1/9—31/10 1954.

* Betecknar byte eller gåva.

I. Försvarsväsendet i allmänhet.

- Hart B. H. Liddell, Strategy: The indirect approach. Lond. u. å. 420 s. III. reg.
- Bestämmelser för antagning, utbildning, krigsplacering m. m. vid armén av personal tillhörande Föreningen svenska blå stjärnan (SBS), Föreningen svenska röda korset (SRK), Riksförbundet Sveriges lottakärer (SLK) och Sveriges kvinnliga bilkärers riksförbund (SKBR) (Friv A) Fastst gm ao nr 523/1954.
- *Marinintendenturkåren 50 år. Särtryck ur tidskriften Intendentur nr 2/1954. Sthlm 1954. 39 s. III.
- *Personen, T., Ollila, L., Hyvärinen, R., Rannikkotykiistö taistelee. Hki 1951. 167 s. III.
- *Kiveliö, J., Mäihinnoususotatoimi ja sen torjuminen. Normandian mähinnoususta saatujen kokemuksen valossa. Hki 1948. 145 s. III.
- Valvatne, S., Med norske ubåtar i kamp. Illustrert med 36 sider fotografier og billedbilag. Forord av viceadmiral S. Storheill. Oslo 1954. 278 s.
- Saunders, H. St. G., Royal air force 1939—1945. Vol. 3. The fight is won. Lond. 1954. 441 s. III. reg.
- Ruge, F., Der Seekrieg 1939—1945. Stuttgart 1954. 320 s. III. litt. reg.
- Clark, M. W., From the Danube to the Yalu. New York 1954. 369 s. III. kart. reg.
- Falls, C., A hundred years of war. With 20 maps by B. G. Lewis. Lond. 1953. 419 s. Litt. reg.

II. Sjöväsende.

- Flotten-Kalender, Köhlers. 1955. 43 Jahrg. Minden (Westf.) 1954. 208 s. III. (Lös karta med "Die Farben der deutschen Reedereien.")
- *Navy department. Report of the committee on organization of the department of the navy 16 April 1954. Wash. 1954. 4:o. 47 s. Reg.
- *Välialkaiset määräykset sotilavirikapukujen kokoonpanosta ja käytöstä. Hki 1948. 18 s.
- *Vuonna 1936 ja sen jälkeen vahvistetut puolustuslaitoksen henkilökunnan virkapukumääräykset. Hki 1942. 57 s. III.
- Tjänstegrens- och gradbeteckningar. Anvisningar för civilförsvarets tjänstegrens- och gradbeteckningar. (ATG). Sthlm 1951. III.
- *Abzeichen und Uniformen der schweizerischen, englischen, französischen und russischen Armee. Bearb. von W. Merkl. Bern 1950.

- *Insignia and accoutrements manufactured for the Armed forces and government services of the world. U. o. o. å.
- *Röda korset, Svenska. Årsberättelse under år 1953. Sthlm 1954.
- *Handbook of the hospital corps united states navy 1949. Wash. 1942. 502 s. III.
- *Navy training courses. (Bureau of naval personnel). Wash. Journalist 3 & 2. 1953.
- Advanced mathematics for electronics technicians. 1953.
- Instrumentman 1 & C. 1953.
- Metalsmith 3 & 2. 1953.
- Navy mail. Vol. 2. 1953.
- Radioman 1 & Chief. 1954.
- Utilities man 3 & 2. 1953.
- Commissary man 1 & C. 1954.
- Disbursing clerk 3 & 2. 1953.
- Handbook for prosthetic technicians. 1953.
- Builder 1 and chief. 1953.
- Personnel man 1 & Chief. 1953.
- Ship's serviceman. Cobbler handbook. 1953.
- Ship's serviceman. Tailor handbook. 1953.
- Workbook for naval reserve training. Military requirements for advancement to pay grade E-3. 1954. 4:o.
- Case instruction. Cases II through 20. Collisions, capsizing, groundings. 1953. III.
- *Midshipman practice cruise (ABLE) summer 1954. Prepared for midshipmen of the U. S. Naval Academy and NROTC college classes of 1955 and 1957. 228 s. III.
- *Nos marins. Les spécialités de la marine. Marseille u. å. 54 s. III.
- Skolreglemente för kustartilleriet. Del III. Särskilda bestämmelser för utbildningen av värnpliktiga i rekryt-, soldat- och underbefälsskolor av till special- och stabstjänst uttagna värnpliktiga samt för vidareutbildning av värnpliktigt underbefäl. (SR KA:III) 1953.
- Särskilda bestämmelser för utbildningen av stamunderbefäl (blivande stamunderbefäl) i underbefälsskola I samt instruktörsskola 1, 2 och 3 året vid kustartilleriet 1954—1955. Fastst gm kao 40/54. 4:o. (Mimeogr.).
- Skolreglemente för flottan del A. Allmänna föreskrifter (SRF:A/54). Fastst gm Ord M 315/54.
- Artillerireglemente för flottan (AER) D. 42. 10,3 cm raketställ M/49. mtbm 10,3 cm raketställ M/49 och M/53, mtbs. Fastst gm Ord M 79/54.

Artillerireglemente för flottan (AER) D. 15. 40 mm dblapjäs m/36 F —36 D gs 40 mm laddövningsapparat m/36 och m/36 F. Fastst gm Ord M 581/1954.

Idrottsinstruktion för Marinen. (Idr IM) 1953. Fastst gm Ord M 72/1954.

Sjöfartsverk, Inrättande av ett. Betänkande avgivet av inom handelsdepartementet tillkallade sakkunniga. Sthlm 1954. (S. O. U. 1954:21).

*U. S. Coastguard. Wash.

Rules and regulations for manning of vessels. 1953. 4:o.

Rules and regulations for tank vessel. 1954. 4:o.

Larsen, O., Jeg var sovjet-spion. Oslo 1954. 239 s. Ill.

Leverkuehn, P., German military intelligence. Transl. from the german by R. H. Stevens and C. Fitz Gibbon. Lond. 1954. 109 s. Ill.

Munthe, M., Sweet is war. Lond. 1954. 185 s. Ill.

*Merchant vessels of the United States 1952. Wash. 1953.

*Index, World port. Locations and general descriptions of maritime ports and shipping places. with references to appropriate sailing directions and charts. 1 ed. Wash. 1953. 4:o. 230 s.

*Sjöfartsförening, Sveriges allmänna, årsbok 1953/54. 51 årg. Sthlm 1954.

*Svenska sällskapet för räddning af skeppsbrutne (Sjöräddningssällskapet). 1953 års verksamhet. Gbg 1954.

*Hansen, P. M. & Hermann, F., Fisken og havet ved Grönland. Med 61 figurer i teksten og eet kort. Tegninger af E. Leenders. Khvn 1953. 128 s. 4:o. (Skrifter fra Danmarks fiskeri- og havsundersögelse. Nr 5).

*Report of the cooperative underwater swimmer project. Prepared for the office of naval research under the committee on amphibious operations panel on underwater swimmers national research council with the cooperation of amphibious forces, U. S. pacific fleet and Scripps institution of oceanography. San Diego Calif. 1952.

III. Lantförsvärsväsende.

Förvaltningsinstruktion för utbildning och övningar. (Förvl övn) 1954 års upplaga. (KAFI dnr 3614 UndB, den 26/8 1953).

Förplägnadsinstruktion (Fpl I) 1954 års upplaga. (KAFI dnr 3614 UndB, den 26/8 1953).

Signaltruppinstruktion. Del II. Linjetjänst. (Sign I II.) Fastst gm 40 415/1954.

Bradley, F. & Wood, H. G., Paratrooper. Harrisburg Pa. 1954. 4:o. 94 s. Ill.

IV. Luft- (flyg-) väsende.

Cyrus, A., På lätta vingar — från flygplan till helikopter —. Sthlm 1954. 253 s. Ill.

Flygsoldatens bok. Soldatundervisning för flygvapnet (SUF) 1954. Fastst gm go 2163/1954.

V. Historia och geograf.

Edeén, A., Rysslands nya medelklass. En analys av det kommunistiska partiet och den sociala strukturen i det sovjetryska samhället. Sthlm 1954. 102 s. (Skrifter utgivna av Utrikespolitiska institutet nr. 8).

*Israel 1954. Tel Aviv 1954. 126 s. Ill. kart.

Clark, S., All the best in Spain and Portugal. New York 1953. 372 s. Ill. kart.

Baud, M., Egypte Paris 1950. 743 s. Ill. kart. reg. (Les guides bleus sous la direction de F. Ambrière).

Kleen, W., Ur skuggan av min dal. Sthlm 1954. 227 s. Port. reg.

Eriksson, S., Carl XV. Sthlm 1954. 458 s. Portr. litt. personreg.

Chalmers, W. S., Max Horton and the western approaches. A biography of admiral Sir Max Kennedy Horton. Lond. 1954. 301 s. Ill. portr. reg.

Bowen, H. G., Ships machinery and mossbacks. The autobiography of a naval engineer. Princeton New Jersey. 1954. 397 s. Reg.

VI. Rätts- och statsvetenskap.

Rydenfelt, S., Kommunismen i Sverige. En samhällvetenskaplig studie. Lund 1954. 351 s. 1. löst kartblad. Litt. Personreg.

Watrang, H., Etiopien. Sthlm 1954. (Utrikespolitiska institutets broschyrserie, Nr 8).

Palmstierna, E., Åtskilliga egenheter, Karaktärstudier och silhuettklipp. Sthlm 1950.

Ett brytningsskede. Minnen och dagboksanteckningar. Sthlm 1951.

Orostid. II. 1917—1919. Politiska anteckningar. Sthlm 1953.

Dagjämning. 1920—1921. Politiska dagboksanteckningar. Sthlm 1953.

Wildes, H. E. Typhoon in Tokyo. The occupation and its aftermath. Lond. 1954. 356 s. Litt. reg.

*Arbetsorganisationen, Internationella. XXVIII. Arbetskonferensens tretiosjätte sammanträde m. m. (1953). Sthlm 1954.

*Arbetskonferens, Den internasjonale. 37 sesjon Genève 1954. Arbetsretning fra ILO's generaldirektör. Rapport nr 1. Översettelse fra engelsk. Oslo 1954.

*Armée européenne, La vérité sur. En annexe texte integral du traité instituant la C. E. D. Paris 1954. 266 s.

- Moch, J., *Alerte*. Le Problème crucial de la communauté européenne de défense. Paris 1954. 298 s.
- *Nordisk Tidsskrift for international ret og jus gentium. Acta Scandinavica juris gentium 1953. Vol. 23 fasc. 1—4.
- Regeringsrätten. Årsbok. Utg. genom statens försorg. Arg. 45—46. Sthlm 1954.
- Kammarrätten. Årsbok. Avd. 1. Avlöningsmål m. m. Utg. genom statens försorg. Arg. 29 H. 2. Sthlm 1953.
- Björkholm, S., Vårt svenska samhälle. Lärobok i samhällskunskap. 2:a uppl. Sthlm 1953. 157 s. Sakreg.
- *Samhällskunskap för seminarieundervisningen, annan högre undervisning och det fria bildningsarbetet. Del 1. Stats- och kommunalkunskap, socialpolitik m. m. Falun 1954. 400 s. III. sakreg. (Kungl. Skolöverstyrelsens skriftserier nr 9).
- *Loi du 6 janvier 1954 sur la sauvegarde de la vie en mer. Abord des navires de commerce de pêche et de plaisance. Paris 1954. 12 s.
- *Sauvegarde de la vie humaine en mer. Décret 54—502 du 10 mai 1954 relatif aux engins de sauvetage des navires de commerce de pêche et de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux. Paris 1954. 75 s.
- *Sauvegarde de la vie humaine en mer. Décret 54—606 du 9 juin 1954 relatif à la sécurité de la navigation aux appareils, instruments et documents nautiques objets d'armement et de rechange et au transport des marchandises dangereuses et de grain à bord des navires de commerce de pêche et de plaisance d'une jauge égale ou supérieure à 500 tonneaux. Paris 1954. 67 s.
- Kommerskollegium, Kungl. (S. O. S.)
Handel. Berättelse för år 1952. Sthlm 1954.
Handel. Berättelse för år 1953. D. 2. Sveriges varuinförsel från olika länder. Sthlm 1954.
Handel. Berättelse för år 1953. D. 3. Sveriges varuutförsel till olika länder. Alfabetisk varuförteckning. Sthlm 1954.
Bergshantering. Berättelse för år 1952. Sthlm 1954.
Sjöfart. Berättelse för år 1952. Sthlm 1954.
- Statistiska centralbyrån. Folkräkningen den 31 december 1950. IV. Totala räkningen. Folkmängden efter yrke i kommuner, församlingar och tätorter. Sthlm 1954. (S. O. S.).
- Vattenfallsstyrelsen, Kungl. Statens vattenfallsverk år 1953. Sthlm 1954.
- Försvarets sjukvårdsstyrelse. Hälso- och sjukvård vid försvaret år 1952. Sthlm 1954.

VII. Matematik.

- Bernler-Nydehl. Läroböcker i matematik för sjöbefälsskolor. D. 2. Plan och sfärisk trigonometri, logaritmer m. m. utg. av S. Nydehl. Av Kungl. Kommerskollegium godkänd och fastställd för sjöbefälsskolernas nautiska linje. Sthlm 1954. 132 s.

IX. Språkvetenskap.

- Ordbok över svenska språket. Utg. av Svenska Akademien. H. 213—218. Polstra—Prästinna. Lund. 1954.

X. Övrig litteratur.

- *Håndbog for Søvaernet 1954. Khvn 1954.
- *Register of commissioned and warrant officers of the U. S. navy and marine corps 1 January 1954. Wash. 1954.
- *Register of commissioned and warrant officers of the naval reserve. 1 April 1953. Wash. 1953.
- Who's who 1954. An annual biographical dictionary with which is incorporated "men and women of the time". Arg. 106. Lond. 1954.
- Edwards, H. W., Under four flags. Lond. 1954. 223 s. III.
- Harris, J., The sea shall not have them. Lond. 1953. 256 s.
- Plievier, Th., Moskau. München 1952. 540 s.
Stalingrad. München 1954. 495 s.
Berlin. München 1954. 605 s.
- *Musée de la Marine Catalogue. Paris 1950. 95 s. III.
- *Neptunia. Revue trimestrielle de l'Association des amis des Musées de la Marine. Nr 32. Paris 1953. 4:o. 72 s. III.
- *Paris. Association des amis des musées de la Marine. Le prince de Joinville et la marine de son temps. Paris 1953—1954. 4:o. 105 s. III.
- *de Laval, Gustaf. 1845—1913. De höga hastigheternas man. Minneskrift utg. av AB de Laval's Ångturbin till bolagets femtioårsjubileum den 1 maj 1943 och på bolagets uppdrag utarbetad av T. Althin. Sthlm 1943. 352 s. III. litt.
- *Eriksbergs Mekaniska Verkstad 1853—1953. Ett sekel av arbete och inspiration. Gbg 1953. 130 s. III. portr.
- *Selvig, P., Shipping-Marsj. Partitur och stämmor (35) arrangerade av Th. Engelbrethsen. Oslo 1953.
- *Parad- och generalmarscher, Svenska arméns och flottans. Stämmor (25). U. o. o. å.

ELEKTROLUX

FYRA VÄLKÄNDA HJÄLPMEDEL FÖR HUSHÄLLET

Försäljningen för Karlskrona och östra Blekinge av Elektrolux kylskåp, Elektrolux och Bohus tvättmaskiner samt köksmaskinen Assistent har nu övertagits av oss. Detta är helt i vår linje att alltid vilja erbjuda kunderna det bästa som står att uppbringa — Elektrolux tillverkningar är världen runt allmänt uppskattade för sin överlägsna kvalitet. När Ni köper Elektrolux, försäkrar Ni Er dessutom om en förstklassig service.

Vi hälsar Er hjärtligt välkommen till vår affär, där vi gärna demonstrerar, hur dessa välkända Elektroluxprodukter kan underlätta hushållsarbetet.

S-märkta. Kylskåpen 10 års garanti.

AB Nya Järnhandeln

John Ekmans Eftr.

Tel. 888, 1182, 1826, 4595.

KARLSKRONA.

F. Eck's Fabriker AB.

NACKA

RADIATORER

VARMLUFTSBATTERIER

EXPANSIONSKÄRL

CALEX, fotogeneldade värmeradiatorer

Utför plåtpressnings- och svetsningsarbeten.

