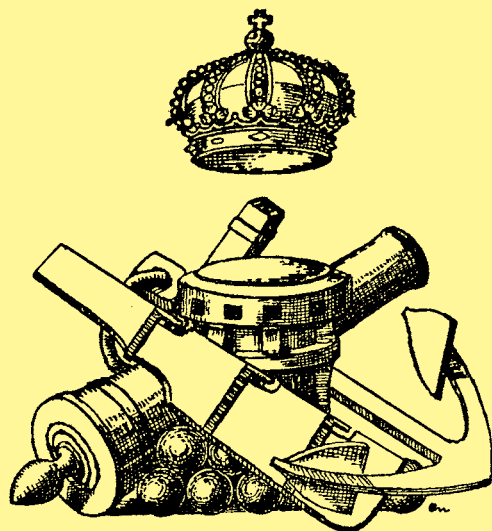


TIDSKRIFT I
SJÖVÄSENDET



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

KUNGL. ÖRLOGSMANNA
SÄLLSKAPET

N:r 9 1953

Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet nr 6/53.*

Ordinarie sammanträde den 7 oktober 1953.

1. Meddelade ordföranden att sedan föregående sammanträde Förste hedersledamoten Prins Oscar Bernadotte och ledamoten Liepe avgått med döden samt lyste frid över deras minne.

2. Valdes direktören vid AB Götaverken A. Lindén till korresponderande ledamot av Sällskapet.

3. Beslöts att med val av föredragande i vetenskapsgrenen skeppsbyggeri och maskinväsende skulle anstå till efter valet vid ordinarie novembersammanträde.

4. Beslöts att för år 1954 icke utgiva särskilda tävlingsämnen utan endast inbjuda till inlämnande av tävlingskrifter i fria ämnen inom Sällskapets ordinarie vetenskapsgrenar.

5. Beslöts att till Sällskapets högtidssammanträde den 16 november inbjuda sönerna eller i förekommande fall en manlig anhörig till var och en under året bortgången ledamot.

6. Av ledamoten Norinder inlämnat inträdesanförande, »Förelägningsproblem på örlogsfartyg», föredrogs av sekreteraren.

7. Föredrog ledamoten G. Liljekvist sin årsberättelse i Vetenskapsgrenen skeppsbyggeri och maskinväsende. Föredraget behandlade »Aktuella krigsfartyg 1953».

Till föredraget voro vid Marindistriktet tjänstgörande officerare och vederlikar inbjudna.

*) Nummerserien för meddelanden från Kungl. örlogsmannasällskapet är ej fullständig, sålunda förekommer icke nr 4.

Ära den, som äras bör.

Av Viceamiral CL. LINDSSTRÖM.

I denna tidskrifts häfte 3/53 är intaget ett anförande, som hållits vid sagda kårs nyligen timade femtioårsjubileum. Anförandet har givit mig anledning till följande reflexioner.

Det är uppenbart, att med den ganska knappa avlöning, som i seklets början bestods en ung marinläkare, denne måste söka vidmakthålla och uppjobba sin enskilda praktik, som i de flesta fall gav honom det mesta av levebrödet, eller fortsätta sina studier för vinnande av högre akademisk grad. Den enskilda praktiken och studierna måste förbli hans huvudintresse. Det övervägande antalet marinläkare, särskilt unga sådana, togs i anspråk egentligen endast som fartygläkare. För dem blev rollen i flottan ett gästspel, som i många fall inskränkte sig till att omfatta några ganska behagliga månader, under vilka den rutinemässiga, dagliga tjänsten sköttes, omfattande sjukmönstring, vård av de fåtaliga sjuka eller någon gång skadade, åtgärder till förekommande av en epidemis spridning samt kanske — särskilt under utlandsfärder — någon operation. Fartygläkaren överansträngdes icke.

Härmed är intet ont sagt om dessa marinläkare. De skötte sin ovannämnda tjänst väl och plikttroget, och ingenting annat fordrades vanligen av dem. De flesta var ängslna och sympatiska skeppskamrater. Men i regel fattade de sin uppgift som fredlig, närmast motsvarande doktors på ett passagerarfartyg eller den praktiserande läkarens i land.

Det gångna halvsekle var en tid av sjudande utveckling inom marinen förvisso icke kvantitativt men så mycket mera kvalitativt, och det i både tekniskt och taktiskt hänseende. Fartygsmaterielen och vapnen fullkomnades i häpnadsväckande grad, skickligheten i navigering och manöver under stridsmässiga förhållanden, i artilleri- och torpedskjutning, i bekämpandet av faror för fartyget, förorsakade av läcka, brand och gas, utvecklades märkligt, och sjömanskapen blev i många fall förbättrad. Men allt detta vanns icke blott genom instruktioner och order uppifrån utan minst lika mycket genom enskilda officerares idéer, initiativ och

företagsamhet. Det är motsvarigheten härtill, som man — åtminstone under min tjänstetid — förgäves efterlyste hos nästan alla marinläkare i olika grader. Läkaren förblev åskådare till vad som prövades och övades ombord, för all del mången gång intresserad åskådare, och därvid stannade det.

Men det fanns undantag.

Till dem hörde emellertid icke blott den i ovannämnda anförande framhållne förutvarande marinöverläkaren Gunnar Nilsson som inlade stor förtjänst om stridssjukvårdstjänstens utveckling, utan även och sannerligen icke mindre ögonläkaren *Carl Gustaf Boström*. Under en lång tjänstgöringstid som artilleriofficer, flaggadjutant, sekond, fartygschef, eskaderchef och flaggkapten har jag haft anledning och tillfälle att följa Boströms verksamhet och därvid tidvis att samarbeta med honom. Jag tror mig därför kunna yttra mig med ganska stor säkerhet om betydelsen av hans gärning, sedd ur sjömilitär synpunkt. Vad han uträttat på andra områden, såsom inom flygvapnet och statens järnvägar, och det är icke litet, ligger utanför min kompetens att skildra och bedöma.

En av Boströms högst betydelsefulla insatser låg utanför hans specialområde. Det var ingripandet mot de smittsamma veneriska sjukdomarna som i början av århundradet var ganska vanliga inom besättningarna, särskilt efter besök i vissa främmande hamnar. Boström, som var fartygläkare under Fylgias långresa vintern 1913—14, lyckades övertyga fartygschefen om nödvändigheten att beordra obligatoriska profylax. I dåvarande marinläkare Rudbergs närmast följande årsberättelse karakteriserades resultatet som »storartat». Endast två veneriska sjukdomsfall hade inträffat under hela långresan, och av dem uppträdde det ena hos en man, som försummat profylaxen. Över tusen behandlingar hade företagits.

Denna profylax tillämpades sedan inom kustflottan, och år 1918 stadfästes sådan behandling för hela krigsmakten. Förtjänsten härav är till största delen Boströms.

Men hans insatser inom eget specialfack hade börjat mycket tidigare. I början av 1900-talet lämnade skjutskickligheten inom flottan rätt mycket övrigt att önska. År 1908 diskuterades frågan livligt bland artilleriofficerarna. Man visste att de brittiska, tyska och österrikiska marinerna hade uppmärksamheten riktad på behovet av hög synskärpa hos kanonriktarna, och man misstänkte, att den var brist-

fällig i den svenska flottan. Vintern 1908—09 hade Boström avslutat sin oftalmologiska specialutbildning, och år 1909 blev han ombordkomenderad som stabsläkare med särskilt uppdrag att utarbeta föreskrifter rörande artillerimatrosernas synskärpa. Boström utförde uppdraget men utvidgade det på eget initiativ till att omfatta även den optiska uppfattningshastigheten. Den dåtida artillerimaterielen medgav icke att hålla kanonernas sikttlinje fast vid målet med tillräcklig precision under fartygets rullningar, utan avfyringen måste ske i det ögonblick, då fartyget självt fullbordade riktningen genom sin rullning. Det ligger i öppen dag, hur betydelsefullt det då var, att kanonriktaren hade en ytterst snabb optisk uppfattningsförmåga, för att avfyringen skulle ske i det rätta ögonblicket. Ett fel på bråkdelen av en sekund kunde flytta projektilens nedslag hundratals meter. De föreskrifter, som Boström nu utarbetade, omfattade vissa minimikrav icke blott på synskärpan utan även på uppfattningshastigheten. Föreskrifterna fick ett ampelt gillande av den framstående ögonspecialisten doktor Erik Nordenson, och ungefär samma uppfattning uttryckte professorn i fysiologi Hans Gertz. Genom föreskrifternas tillämpande kunde man i tid gallra ut individer, som i förevarande hänseende icke fyllde måttet. Härigenom kunde medelnivån hos artillerimatroserna höjas och mycket pengar sparas, som eljes hade slösats bort på utbildning av som riktare olämpliga individer.

Boströms arbete stöddes med välvilja och förståelse av de ledande männen inom sjöofficerskåren men rönt märkvärdigt nog mothugg från stora delar av läkarkåren. De undersökningar av synskärpa och optisk uppfattningshastighet, som de närmaste åren utfördes av fartygsläkarna, var i många fall till den grad slarviga och ofullständiga, att resultatet blev värdelöst eller missvisande. Endast till en viss grad var läkarna ursäktade av, att undersökningsmetoden då ännu icke var tillräckligt känslig i vad den avsåg uppfattningshastigheten och lämnade mycket rum för ett ytligt, subjektivt bedömande. Boström konstruerade därför ett enkelt och lättskött instrument, avfyrningsmätaren, med vilken uppfattningshastigheten kunde mätas exakt. Sedan medicinalstyrelsens vetenskapliga rådgivare, professor Gullstrand, uttalat sig mycket positivt om instrumentets nytta, beordrades dess användande vid flottans skjutskola år 1913. Instrumentet och provningsmetoderna utvecklades mer och mer, även sedan Boström år 1919 lämnat den aktiva

tjänsten i flottan. De bevisade både nödvändigheten av gallningen bland artillerimatroserna och den stora betydelsen av ständig träning av dem för att vidmakthålla en förvärvad riktarförmåga. Instrumentets värde betygades vid åtskilliga tillfällen, bland annat år 1927 av dåvarande marinöverläkaren Nilsson. Det är nu bortåt ett halvt sekel, sedan Boström lyckades få avfyrningsmätaren införd i flottan. Jag skulle vilja likna den vid ett livskraftigt frö, som trots karg jordmån och ogynnsamma klimatiska förhållanden vuxit upp till ett ståtligt träd: sjöartilleriets högmoderna anläggningar för riktartutbildning vid Berga.

Boströms insatser på ifrågavarande område har varit banbrytande, och hans initiativ har varit av stor betydelse. Det har uppmärksamrats även i utländska mariner.

Hans föreskrifter om provning av synskärpa kom till en början mycken förargelse åstad men visade sig hållbara och kom att få tillämpning icke blott på flottans kanonriktare utan även på hennes avståndsmätarpersonal och signalmatrosor. År 1916 hade Boström beordrats studera hithörande frågor inom den tyska marinen, och han fick då tillfälle att stifta närmare bekantskap med de stereoskopiska avståndsmätningstrumenten, som han för övrigt redan förut väl kände till. I mina rapporter från en tjänstgöring vid den tyska marinen åren 1910—12 hade jag meddelat, huru som dessa instrument kommit till den vidsträcktaste användning därnere och skälen därtill. Boström fick genom särskilt tillmötesgående tillfälle att studera saken ur vetenskaplig synpunkt, och han blev övertygad om instrumentens förträfflighet. Resultatet blev, att frågan om deras införande i svenska flottan kom på dagordningen. Boström kommenterades som stabsläkare vid flottans skjutskola, där han utförde mycket omfattande undersökningar och prov med matroserna för att utröna deras förmåga av stereoskopiskt seende och deras brukbarhet som mätare med dylika instrument. Det gällde att avgöra, vilka individer som var lämpliga för stereomätning och vilka för koincidensmätning samt vilka, som icke lämpade sig för någotdera. Undersökningarna gav lovande resultat, och de stereoskopiska instrumenten infördes i flottan vid sidan av koincidensinstrumenten. Boström kan till stor del tillskrivas äran härav.

Hans insatser rörande kunskapen om färgsinnet är kända av den vetenskapliga världen. Hans tavlor för mätning och kontroll av detta sinne har av amerikanska auktoriteter fått betyget att vara de bästa i världen för konstaterande av

färgsinnets beskaffenhet men också för avslöjande av simulanter. Även en lekman inser lätt den enorma betydelsen för sjömän, likasom för lotsar, lokomotivförare, chaufförer, flygare och åtskilliga andra yrkesmän att lätt och snabbt kunna skilja de olika färgerna från varandra, särskilt natttid, då handlings sättet i många fall bestämmes av färgen på de ljus, som visas. Boströms undersökningsmetod har vunnit insteg bland annat inom flottan och betecknar ett ofantligt framsteg från de gamla Holmgrenska garndockorna.

Inom flottan har ögats anpassningsförmåga, dess adaptation, en mycket stor betydelse. I skärgård eller över huvud taget i närheten av land måste ju den, som manövrerar fartyget, titt och ofta granska sjökortet, som natttid måste vara upplyst av någon lampa. När han sedan lyfter blicken ut i mörkret, ser han vanligen till en början ingenting alls. Ögat har icke hunnit anpassa sig efter den helt olika belysningen. Detsamma gäller för personal, som vistas under däck och plötsligt kallas till tjänst vid utkik, signalering, avståndsmätning sinstrument eller kanoner. I många fall kan det vara högeligen dyrbara sekunder, som förflyta, innan ögonen börja göra full nytta. Det kan gälla att undvika en grundstötning eller en kollision, att avläsa en brådskande signal, att uppläcka en fiende eller att öppna elden med framgång, innan denne hunnit få övertaget. Denna svaghetsperiod, som kan bli ödesdiger, undvikes endast, om belysningen i kortlådorna och under däck är sådan, att ögats anpassningstid blir i möjligaste mån kort, och detta beror i väsentlig grad av färgen på ljuset i de förekommande lamporna.

Under 1940-talet blev frågan närmare studerad inom flottan. Åtskilliga ögonspecialister framträdde med var sin åsikt. Det blev en stor strid, och den nuvarande marinöverläkaren sammankallade en kommission, som skulle avgöra frågan. Vissa av medlemmarna i kommissionen tvekade mellan grått, blått och olika nyanser av rött ljus. Boström hade studerat frågan under ett trettioårigt år och kommit till en bestämd åsikt. Det av honom grundligt utexperimenterade ljuset var buteljbrunt. Inom kommissionen vann Boström till sist majoriteten för sin åsikt. Dess uttalande i kommissionens rapport innebär, att ljus av denna färg bör användas i kortlådor, i mörkläggningsbelysningen och i adaptionsglasögonen. Därest det vanliga vita ljuset måste användas under däck, bör personal, som kallas till tjänstgöring på däck, dessförinnan anlägga sådana glasögon.

Marinens myndigheter utfärdade föreskrifter i enlighet

härmed. Genom sin kunnighet, uthållighet och stridbarhet i denna fråga har Boström bidragit väsentligt till ökandet av våra fartygs säkerhet till sjöss natttid i fred och i krig och till effektiviteten av deras vapen i nattstrid.

Jag har kunnat beröra endast de viktigaste sidorna av Boströms verksamhet som marinläkare. Det länder honom till heder, att han lyckats skaffa sig gehör för sina goda uppslag och att han vägrat att ge upp striden för dem. Ty det har varit en strid. Hans arbete har stundom bekämpats med det kanske verksammaste av alla medel: försök till ihjältigande. Men han har även stött på aktivt motstånd, icke minst från kolleger inom läkarkåren, vare sig nu detta berott på bristande insikter hos dem, på oförmåga att följa utvecklingen med krigets krav för ögonen, på jalousie de *métier* eller på indolens. Betecknande i sistnämnda hänseende är ett svar, som en gång lär ha givits Boström i en diskussion av frågan: Det man icke lägger sig i, det behöver man icke draga sig ur.

För att trygga och befordra en hög standard inom ett vapen är det icke nog med disciplin och punktligt efterkommande av gällande föreskrifter. Det fordras därutöver något, som kanske är ännu viktigare än dessa passiva dygder, nämligen brinnande lust och vilja att föra vapnet framåt, utmynnande i idéer, initiativ och företagsamhet. Det är denna egenskap, som vid sidan av den stora kunnigheten särskilt satt sin prägel på Boströms gärning inom flottan. Vad han uträttat för höjandet av dennas tjänsteduglighet är enligt min mening av sådan storleksordning och betydelse, att åtminstone ett omnämnande och kanske rent av ett erkännande hade försvarat sin plats i ett anförande, som avser att giva en bild av marinläkarkårens femtioåriga historia.

Storbritannien och Sverige i sjökrigs- historiskt perspektiv.

Av Kommendörkapten O. KROKSTEDT,

Vid ett flyktigt betraktande kan det synas märkligt att under alla krig, som Europas historia har att uppvisa, två marina nationer som Sverige och England haft så litet att göra med varandra, som fallet faktiskt är. Men förhållandet är ej så egendomligt. För Sverige har det gällt att slåss om herraväldet i ett innanhav, Östersjön; att bygga upp, säkra och försvara en ställning som suverän stat och strandägare vid detta hav. England med sitt oceana läge utanför den europeiska kontinenten och därför större geografiska svängrum blev redan på ett tidigt stadium engagerat i en kamp om herraväldet över världshaven och under denna kamp ha de sjöstrategiska kraftlinjerna vanligen gått över Atlanten och Medelhavet. Men stort intresse har från engelsk sida alltid ägnats Östersjön, främst under segelfartygens tid, då ju länderna kring detta hav voro leverantörer av de strategiska, för skeppsbyggnad nödvändiga varorna trä, tjära och hampa. På grund av Östersjöns direkta inflytande på den brittiska sjömakten — industriellt sett — var faktiskt länge Östersjön en integrerande faktor i brittisk politik; att bevara maktbalansen i Östersjön samt freden där var ett vitalt engelskt intresse. Vad som inledningsvis sades, att Sverige och England ej haft så mycket att göra med varandra får därför ej tolkas så att Östersjön legat utanför den brittiska intressesfären.

Sjön har för svenskarna på grund av landets struktur sedan urminnes tider varit den naturliga kommunikationsleden. Väl känt och ofta citerat är ju den romerske historikern Tacitus uttryck om svearna som »ett folk mäktigt genom män, flottor och vapen». Det var också ättlingar till dessa vapenglada, sjöfarande män som några århundraden senare med sina vikingaflottor härjade Västeuropa, där de brittiska öarna utgjorde ett omtyckt och ofta hemsokt mål. Den första kontakten mellan svenskar och innevanarna på dessa öar gick sålunda i krigets och invasionens tecken. Men svenskarnas väg var först och främst Östersjön, deras

huvudkurs ostlig och deras färders mål vid eller bortom de finska, ryska och baltiska kusterna.

Sedan vikingafärderna upphört, var under medeltiden förbindelserna mellan England och Skandinavien av betydande omfattning. Världshandelns centrum var i Nordeuropa under 1100- och 1200-talen ön Gotland i Östersjön, och sjöfarande från denna ö ombesörjde praktiskt taget handelsutbytet mellan Ryssland, Skandinavien och Västeuropa, främst England. Engelska arkiv ha givit oss namnen icke blott på dessa gotländska köpmän och redare utan till och med på de enskilda skeppen. Vad man på modernt språk skulle kalla tullstatistik utvisar, att mellan åren 1235 och 1250 fartyg från Gotland sålde varor till den engelska konungen för ett värde av 1.216 pund sterling. (Inom parentes kan nämnas att ursprunget till ordet sterling är omtvistat och oklart. En version, som fram till våra dagar ansetts mest sannolik, säger, att det kommer av »easterling» eller österlänning, d v s betalningsmedlet för de varor, som de österifrån farande gotlänningarna förmedlade. Oxford Dictionary säger emellertid, att man numera måste anse denna härledning dubiös, då det är svårt att förklara den första, starkt betonade stavelsens bortfall och ger företräde åt den tolkningen, att sterling kan vara diminutiv av »star» och därmed beteckna de normandiska mynt, som voro försedda med en liten stjärna. Eftersom saken är omstridd, kan ju en i språkvetenskaperna obevandrad gotlänning få roa sig med att i lokalpatriotisk rudbeckianism ansluta sig till den första versionen och gläda sig åt, att hans förfäder berikat den kommersiella vokabulären med ett värdefullt ord.)

England var sålunda under medeltiden ännu inte en sjöfarande nation. Så har emellertid England och sjön gått in i vårt — och naturligtvis engelsmannens eget — medvetande som nästan synonyma begrepp, att man lätt glömmer bort, att Englands intressen länge voro riktade mot kontinenten och särskilt Frankrike, och att det först var på Tudortiden — sedan Amerika upptäckts och världshandeln tagit atlantiska vägar — som engelsmännen fingo ögonen öppna för ett örikes fördelar och vad som stod att vinna bortom haven. Men då fick också England sin inriktning för kommande år, nämligen att åt sig skapa herravälde över haven.

»Deus afflavit et dissipati sunt» står det på armadasegerns medalj, d v s »Gud andades på dem och de skingrades». Engelman har sedan Drakes dagar haft en nästan religiös tro på flottan och för honom har »Rule Britannia, rule

the waves» varit inte bara begynnelseorden till en folksång utan en trosartikel.

Den nya tidens tre första århundraden blev för England en tid av ständiga sjökrig först mot Spanien och sedan mot Holland och Frankrike, de tre nationer som voro konkurrenskraftiga nog att tävla om makten på haven. Det blev en kamp, som avgjordes först 1805 med Nelsons förintande av de fransk-spanska flottorna vid Trafalgar. I skydd av sjömakten utvecklades därefter under 100 år av relativ trygghet ett brittiskt imperium, men sedan måste kampen åter tas upp under 1900-talet för att möta tyskars och japaners aspirationer. Efter det andra världskrigets slut är Storbritannien alltjämt obesekrat till sjöss, men den världsfammande sjömakten — nu intimt allierad med luftmakt — representeras i dag av det resursrika USA.

Under motsvarande skeden var Sverige på sitt håll engagerat i en kamp om Östersjön. Efter konsolidering av riket under 1500-talet byggdes under 1600-talet upp en svensk stormakt i norra Europa kring Östersjöns stränder. För den svenska flottan blev huvuduppgiften att säkra förbindelserna med de fjärran från hemlandet i Tyskland, Polen, Ryssland eller Danmark kämpade svenska arméerna. Under 1700-talet gällde det för den svenska flottan att möta den ryska växande stormaktens strävanden att behärska Östersjön och att skydda Sveriges västgående sjöhandel från kaperier och andra våldshandlingar under de stora sjömakternas krig.

Ännu under 1800-talets början skyddade svenska krigsfartyg med vapen rikets intressen till sjöss; det gällde först att hålla en kort strategisk väg öppen till den den östra rikshalvan och sedan Finland förlorats att skydda det svenska fastlandet och Gotland för invasion. Under 1900-talets två stora världskrig har flottan hävdat landets neutralitet.

Då en brittisk flotta för första gången koncentrerades till skandinaviska vatten, kom den Sverige till hjälp. Det var år 1659 under Carl X Gustafs danska krig, då en svensk armé opererade på Själland med Köpenhamn som mål. Enär en holländsk flotta förenat sig med den danska och hotade att avskära svenskarnas förbindelse över Öresund och att landsätta trupper i svenska arméns rygg, var det strategiska läget föga gynnsamt. England, som noga bevakade hollän-

darnas förehavanden och inte kunde tillåta att de fingo ett dominerande inflytande i Skandinavien sände en flotta till krigsskådeplatsen och ehuru det icke kom till strid förhindrade engelsmännens närvaro holländarna att verksamt bidra till danskarnas skydd, och situationen kunde därför så småningom reda upp sig för Carl X. Men lägg märke till att det engelska ingripandet gjordes mindre för att hjälpa Sverige än för att mota Holland och bevara jämnvikten kring Östersjöinloppen.

Icke långt efter denna händelse i en platonisk vänskaps tecken skar sig de engelska och svenska intressena. Under det av Vilhelm III ledda koalitionskriget mot Ludvig XIV i Frankrike utfärdade engelsmännen och holländarna år 1689 en konvention, varigenom alla franska hamnar förklarades i blockad och all neutral handel på Frankrike förbjöds. Detta var kännbart för Sverige och Danmark, desto mera som franska kapare i sin tur hindrade deras sjöfart på England. Sverige och Danmark ingingo då ett väpnat neutralitetsförbund 1691 för att skydda sin sjöfart genom utsändande av konvojerande örlogsfartyg och till handelns skydd kryssande eskadrar. Denna neutralitetstraktat lär vara den första i internationell rätt kända och genom densamma lyckades Sverige och Danmark att hävda sina intressen gentemot de stora sjömakterna och att åstadkomma betydande lättnader i den engelsk-holländska blockadkonventionen.

Under Carl XII:s landstigning på Själland opererade en engelsk eskader i Öresund och bidrog till att försvåra läget för danskarna men å andra sidan tvang tillbakadragandet av den engelska eskadern Carl XII att nöja sig med den ingångna uppgörelsen med Danmark i stället för att såsom ursprungligen planerats helt krossa fienden. Målet för engelsmännens operationer var — liksom under Carl X:s krig — inte att hjälpa Sverige att i grund besegra Danmark utan att återställa freden, bevara maktbalansen och tillgodose de engelska sjöhandelsintressena, och sedan dessa affärer reglerats var det icke något engelskt intresse att öka Sveriges makt.

Under alla de labila åren 1715—1721 och 1726—1727 opererade brittiska fartyg i Östersjön och på västkusten; under 1715—1718 för att skydda brittiska fartyg mot svenska kapare, hindra en svensk invasion sjöledes av Norge och av Skottland (rykten hade nämligen varit i omlopp, att Carl XII ämnade stödja den stuartska pretendentens krav på engelska kronan genom en landstigning på Skottlands kust);

under åren efter 1718 bidrogo de brittiska fartygen till att skydda Sverige från en rysk invasion över Östersjön. Under alla dessa år var det av vital betydelse för England att kunna få de för sjökrigföringen viktiga varor, som levererades från Östersjöstaterna: trä, hampa, tjära o s v. För England var det aldrig fråga om ett ställningstagande för Carl XII eller för Peter den store — ett politiskt stödande av Sverige, Danmark eller Ryssland i dessa staters uppgörelser med varandra — utan den, som hotade Englands handel, blev Englands fiende. Englands handel skulle svårt hotas, om någon av Östersjöstaterna blev alltför mäktig. Därför hade Englands ingripanden blott ett syfte: att bevara en gynnsam maktbalans i Norden.

På motsvarande sätt som 1691 ingick Sverige med Ryssland och Danmark ett förbund om väpnad neutralitet år 1780 under det krig, som ledde till, att de nordamerikanska kolonierna skildes från moderlandet England. De krigförandes — Frankrike och Spanien togo parti för kolonierna — kaperier vållade återigen den nordiska handeln stort avbräck. Även denna gång lyckades de neutrala att utan att bli indragna i kriget hävda sina intressen, och den internationella rättens principer om neutrala fartygs rätt att under krig fritt skeppa varor, som ej är krigskontraband eller direkta krigsförnödenheter.

Under det stora kriget mellan England och Frankrike, som började 1792 efter den franska revolutionen, återupplivade Sverige och Danmark neutralitetsförbundet, till vilket även Ryssland och Preussen senare anslöto sig. Denna gång ingrep emellertid England med vapenmakt för att hindra de förbundnas flottor att bli en farlig maktfaktor och sände år 1801 en eskader under befäl av amiralen Sir Hyde Parker med Nelson som underbefälhavare till Östersjön. Denna expedition kom att resultera i Nelsons seger över den danska flottan vid Köpenhamn. Den svenska flottan hade aldrig hunnit förena sig med den danska; medan den ännu låg i Karlskrona utsattes den för observationsblockad av delar av den engelska, vars huvudstyrka avseglade för att uppsöka och slå den ryska. Den engelska flottans tack vare Nelson resoluta ingripande resulterade i underhandlingar, varigenom det väpnade neutralitetsförbundet i realiteten blev sprängt.

Så länge Napoleonkrigen pågingo, bevakade sedermera England under kontinentalblockadens år omsorgsfullt sina intressen i Östersjön. På svensk begäran sändes 1808 en sjö-

styrka till Östersjön under befäl av amiralen Saumarez för att hjälpa det Napoleonfientliga Sverige mot det med Frankrike allierade Ryssland.

Denne sir James de Saumarez är värd att ägna ett ögonblicks uppmärksamhet, ty han kom att spela en framstående roll i svensk historia såväl politiskt som sjömilitärt; ärad och aktad som vän och även som — åtminstone till namnet — fiende i det märkliga skuggkrig, som Sverige tvangs att föra mot England 1810.

Han var en erfaren och skicklig sjökrigare som fört skepp under Rodney i Västindien och under John Jervis vid den stora segern på St. Valentins dag. Han tillhörde den absoluta elit, som utgjorde Nelsons Band of Brothorn och hade som äldste skeppschef varit Nelsons Second-in-Command i slaget vid Aboukir, the Battle of the Nile. Han var en av de få människor, som aldrig kom Nelson nära; han attraherades inte av Nelsons personlighet och charm, och denne å sin sida kände aldrig för Saumarez den vänskap eller snarare nästan feminint hängivna kärlek, som han hyste för många andra av sina skeppschefer, främst Troubridge och Hardy. Man skulle efter ett studium av deras karaktärer kunna säga, att de två sjömän, som möttes i skiftet mellan två sekler också representerade dessa tidsvarv och därmed två skilda typer och ideal. Nelson var på gott och ont en utpräglad 1700-talsmänniska, medan den ett år äldre Saumarez var av en typ, som alltmer kom att karakterisera 1800-talet och som fick sin slutgiltiga utformning i viktorianen: han var högdragen och oåtkomlig, allvarlig, djupt religiös och familjekär med stränga moralisk grundsatsar och en nästan dyster pliktmedvetenhet.

Det var kanske dessa hans egenskaper, som gjorde honom ägnad att umgås med och bli respekterad av svenskarna; huru som helst blev han med sina linjeskepp en förträfflig ambassadör, där inte bara kanonerna skötte ambassadtjänsten. Han var Sveriges hjälpare under kriget med Ryssland 1808—09, då hans eskader intimt samverkade med svenska flottan, och han representerade ända till 1812 Englands sjömak i Östersjön och utövade reellt dess herravälde där, påtagligare än någon gång förr eller senare i historien; det gällde ju också, att under kontinentalblockaden hålla landningshållet till Östersjön öppet. En engelsk historiker (Richmond) har om Saumarez' operationer under dessa år sagt: »Dessa operationer voro föga iögonenfallande och överskuggades av de väldiga striderna i Spanien och på konti-

zenten, men det ryska herraväldet över Östersjön hade vittnande inflytande på läget i Europa. Napoleons försök att strypa England möttes, och sjöfarten, som förde brittiska varor till östersjöhamnarna, hemförde laster av sådana marina förnödenheter som oundgängligen erfordrades för utrustande av den ständigt växande flottan. Sist men inte minst påverkades Ryssland, så att det slutligen motsatte sig Napoleon».

Jag har tidigare talat om det egendomliga skuggkriget 1810. Nog bör det ha varit en egendomlig situation, när landshövdingen i Göteborg talade om för Saumarez, att nu har vi förklarat er krig, men vi tänker inte skjuta och inte ta era handelsfartyg i hamnarna i beslag; lika märkligt var att engelsmännen inte dömdo detta som en krigslist utan tog landshövdingen på orden och en tid lågo kvar på Hakefjorden under fortsatt vänskaplig samvaro med sina fiender.

När Saumarez slutade sin tjänst i Sverige bar han Svärdsordens storkors och fick av kronprins Carl Johan en värja med briljanterat fäste, av hans minnestecknare värderad till 1.000 pund. Senare, när Carl Johan blivit kung och Saumarez satt hemma på födelseön Guernesey, fick han Carl Johans porträtt i helfigur. I hans korrespondens påträffas den tidens kända svenska sjöofficerares och politikerns namn; hertig Carl, Puke, Rajalin, Cederström, v. Platen, v. Rosen, Wetterstedt m fl.

Under det nyssnämnda kriget med England, som aldrig fick något traktatsmässigt fredsslut, lossades icke ett skott.

Efter Napoleonkrigen blev Östersjön ett lugnt hav för lång tid framåt. Under Krimkriget, då Sverige var neutralt, opererade emellertid en brittisk flotta i Östersjön och var stundtals baserad på Fårösund, vilket möjliggjordes genom den svenska neutralitetstraktaten som medgav de krigförande att utnyttja svenskt vatten och svenska hamnar med undantag för vissa förbudna. Att Slite — ett fåtal distansminuter från den tillåtna basen Fårösund — var en sådan förbjuden hamn förtjänar att nämnas som en kuriositet.

Under det första världskriget kom Östersjön i de brittiska strategernas blickfält år 1915, då västfronten stelnat i ett skyttegravskrig med människoslukande offensiver i försök att bryta sig igenom och nå ett avgörande. Det var främst Churchill, som påyrkade ett bättre utnyttjande av sjömakten, en återgång till marin flankstrategi i den gamla brittiska stilen. Churchill säger härom i sin *World Crisis* (Det stora kriget, del II):

»Låt oss nu till en början kasta en blick på stridslinjens båda flanker.

På norra flanken låg en grupp små, men stolta och kultiverade folk. Alla dessa levde under intrycket av Tysklands makt och voro med många band knutna till detta land. Men alla voro livligt medvetna om, att en tysk seger skulle försätta dem i en beroende ställning i förhållande till erövvraren, och alla bävade för det öde, som drabbat Belgien. Det mobiliserade och starkt beväpnade Holland höll ängsligt vakt vid sina gränser. Danmark, över vars territorium vägen till Östersjön gick, var så gott som utan försvar. Norge och Sverige fruktade Ryssland lika mycket som Tyskland. Det skulle ha varit orätt att draga in någon av dessa makter i kriget, om vi icke voro säkra på att kunna försvara dem till lands och sjöss och förmå dem att förena sina styrkor. Hade detta varit möjligt, skulle Tysklands ställning ha blivit förtvivlad. Den holländska armén var en faktor att räkna med. De holländska öarna erbjödo den brittiska flottan ovärderliga strategiska fördelar. Danmark kunde öppna dörren till Östersjön för engelska krigsfartyg, och de allierades herraväde över Östersjön skulle ha möjliggjort en direkt kontakt med Ryssland. Detta skulle i sin tur ha gjort blockaden fullständig och utsatt hela norra Tyskland för det ständiga hotet av en rysk invasion över havet.

Vid denna tidpunkt fanns det i själva verket två stora planer för användandet av flottan till lättande av det mördande stilleståndet i väster. Båda syftade till att tränga in i och sätta sig i besittning av de landomslutna vatten, som skyddade centralmakternas flanker. Båda skulle skänka direkt kontakt med Ryssland och rädda vår östra allierade från hans dödliga isolering. Båda skulle på ett avgörande sätt inverka på en grupp av neutrala stater. Båda skulle, i den mån de lyckades, i hög grad verka uttömmande på centralmakternas resurser. Skulle vi kasta våra blickar på Holland, Norge, Danmark och Sverige eller på Grekland, Bulgarien och Rumänien? Skulle vi genom Bälten tränga in i Östersjön eller genom Dardanellerna till Konstantinopel och Svarta havet?»

Det blev, som bekant, det södra alternativet, även om förste sjölorden Fisher under planläggningen av Dardanellerföretaget återinförde det norra alternativet i diskussionen. Men då var tärningen redan kastad.

Innan jag övergår till det andra världskriget, kan det vara

lämpligt att i detta sammanhang påpeka Churchills fem strategiska grundsatser beträffande lantkrigföringen, sådana han formulerade dem under det första världskriget; de återfinnas i tryck i »Det stora kriget»:

»1. Den avgörande krigsskådeplatsen är den, där ett vitalt avgörande kan uppnås vid ett givet tillfälle. Huvudskådeplatsen är den, dit de största arméerna eller flottorna äro förlagda. Den är icke vid alla tillfällen den avgörande skådeplatsen.

2. Om arméernas fronter eller centra icke kunna genom-brytas, böra dessa flanker kringgåas. Om dessa flanker stödja sig på hav, måste operationerna för att kringgå dem begagna sig av både lant- och sjöstridskrafterna och lita huvudsakligen till de senare.

3. De svagast försvarade strategiska punkterna böra väljas för anfallet, icke de starkast försvarade.

4. I varje fientlig kombination bör, så snart man förvissat sig om, att den starkaste makten icke kan direkt besegras, men icke heller kan hålla stånd utan den svagaste, denna svagare makt anfallas.

5. Ingen landoffensiv bör igångsättas, förrän effektiva medel — numerär, snabb slagkraft, utrustning eller tekniska hjälpmedel — för dess genomförande finnas till hands.»

Med det ovan citerade — såväl alternativten Östersjön — Svarta Havet som de fem punkterna — i minnet och med kännedom om människors benägenhet att tänka och handla efter vissa en gång skapade principer eller trossatser blir man inte förvånad över, att Churchill redan tidigt under det andra världskriget började spekulera över hur Tyskland skulle kunna angripas från flanken. Han säger härom i »Andra världskriget»:

»Först och främst riktade jag blicken mot Östersjön. En brittisk kontroll över detta hav skulle kanske medföra avgörande vinster. Om Skandinavien befriades från det tyska angreppshotet skulle dess länder på ett naturligt sätt infogas i vårt krigshandelssystem, såvida de inte rent av blev medkrigförande. En brittisk flotta, som behärskade Östersjön, skulle vara en hand, som sträcktes ut mot Ryssland på ett sätt, som kunde bli avgörande för Sovjets hela politik och strategi. Herraväldet över Östersjön var tydligen det högsta pris som vinkade, inte bara för flottan utan för hela Storbritannien. Kunde man vinna det? I det krig, som nu

hade brutit ut, utgjorde den tyska flottan inget hinder. Vår överlägsenhet i slagfartyg gjorde det angeläget för oss att engagera tyskarna var och när tillfälle yppade sig. Stora styrkor kunde avdelas för minsvepning. Ubåtarna utgjorde inget hinder för en flotta, som hade tillräcklig jagareskort. Men i stället för 1914—1915 års starka tyska flotta hade vi nu flyget att räkna med; det var mäktigt och oberäkneligt och fick säkerligen större betydelse för varje månad som gick.

Om det två eller tre år tidigare hade varit möjligt att sluta en allians med Ryssland, kunde en brittisk slagskepps-division ha anslutit sig till den ryska flottan med bas i Kronstadt. Jag rekommenderade detta för min vänkrets på den tiden. Det blir aldrig känt om en sådan rörelsefrihet låg inom möjligheternas gräns. Det var onekligen ett sätt att stoppa Tyskland, men det fanns också lättare utvägar som inte utnyttjades. Nu, på hösten 1939, var Ryssland avvisande neutralt och balanserade mellan antagonism och direkt krig. Sverige hade åtskilliga lämpliga hamnar, där en brittisk flotta kunde baseras. Men det kunde inte väntas, att Sverige skulle utsätta sig för ett tyskt angrepp. Utan herravälde över Östersjön kunde vi inte begära en svensk hamn, men utan en svensk hamn kunde vi inte få herravälde över Östersjön. Här hakade den strategiska planeringen upp sig. Var det möjligt att komma ur dilemmat? Det skadade inte att försöka. Under kriget tvang jag staberna att göra upp förslag till allehanda operationer, som jag sedan studerade och vanligtvis lade på hyllan, då de inte passade in i krigföringen i stort. Av dessa planer gällde den första Östersjökontrollen.

Under min fjärde dag på amiralitetet (kursiveringen gjord här) uppdrog jag åt marinstaben att utarbeta en plan för forcering av inloppen till Östersjön.»

I den PM för plan »Catherine» (forceringen av Öresund), som Churchill egenhändigt uppgjorde, och som står att läsa i »Andra världskriget», band I, funnos detaljerade funderingar över hur den forcerande flottan skulle förstärkas för att motstå flygbomber, och hur slagskeppen skulle lättas för att kunna flyta genom Öresund m m; han säger där även följande:

»De strategiska fördelarna med en kontroll över detta område behöver inte utvecklas. Det är flottans stora offensivmöjlighet. Tysklands isolering från Skandinavien skulle avskära tillförseln av järnmalm och livsmedel jämte all

annan handel. Flottans ankomst till detta område och övertagandet av kontrollen skulle troligen bli bestämmande för de skandinaviska staternas handlande. De kunde föras över på vår sida, i vilket fall vi kunde förvärva en lämplig bas och underhålla den landvägen. Svårigheten är att de inte vågar något, innan vi är där; de tre månadernas oljeförråd ger oss dock den erforderliga marginalen, och i värsta fall kan ju flottan återvända på samma sätt, som den kom. Flottans närvaro på detta område binder alla därvarande fiendestyrkor. Fienden vågar inte skicka ut några fartyg på handelsvägarna utom i yttersta nödfall. Han måste skydda hela sin nordkust mot bombardemang och kanske till och med — i händelse en allians med de skandinaviska länderna kan åstadkommas — mot en militär landstigning. En åtgärd, som denna, skulle också få vittgående verkningar i Ryssland, även om vi inte kan ta dem med i beräkningen.»

Planen blev ju aldrig förverkligad. Den mötte många praktiska svårigheter, som äro lätta att inse för var och en, som haft att göra med problem rörande fartygs operationer, basering och underhåll, och så kom det tyska anfallet mot Danmark och Norge den 9 april. Därmed kunde planen läggas till många andra i skrivbordslådan för orealiserbara projekt. Händelseutvecklingen gjorde, att sjökriget sedan kom att föras i brittiska farvatten, Atlanten, Medelhavet och Stilla Havet, och att Östersjön kom utanför västmakternas intressesfär.

Den i kronologisk ordning gjorda översikten av den brittiska flottans ingripanden i svenska farvatten utvisar sammanfattningsvis, att endast i undantagsfall ingripandet har skett i följd av en formell överenskommelse eller i anslutning till traktater och pakter. Det vanliga har varit, att ingripandet förestavats av rent brittiska intressen för att förhindra uppkomsten av hotande maktkonstellationer, för att återställa en ur brittisk synpunkt önskvärd fred och jämvikt och för att hålla de brittiska sjöhandelsvägarna öppna; vid flera tillfällen har det lyckats Sverige att med stöd av sin flotta därvid hävda en neutral hållning eller internationellt rättsliga principer för sjöhandeln.

De brittiska ingripandena kunna sägas vara typiska för det sätt, på vilket England utövat sin sjömakt genom tiderna liksom de två senaste världskrigens planer på Östersjön även klart belysa en maritim strategis möjligheter. Dessa

planer ha här ägnats det största utrymmet dels därför att de röra sig i modern tid, dels därför att de må tjäna som bakgrund för en avslutande, kort betraktelse över vårt nutida läge och möjligheterna att hålla sig utanför ett eventuellt kommande tredje världskrig.

För mig synes det, som om den diskussion, som hos oss föres i denna fråga alltför litet tar hänsyn till den marina strategin och därför förlorar i realism. Man ser härarna mötas på kontinenten och flygvapnen slå mot industrier och råvarukällor; man diskuterar — ibland och då med försiktighet — de eventuellt begärliga mål för de krigförande, som finnas i och kunna nå genom ett besittningstagande eller utnyttjande av Skandinavien. Men man glömmer sjökriget och att det snabbaste och effektivaste sättet att nå avgörande i sjökrig är att slå fiendens sjöstridskrafter och förstöra hans baser.

De ryska sjöstridskrafterna äro baserade på Asiens ostkust i Stilla havet, i Svarta havet, i Östersjön och i Norra ishavet med inga eller obetydliga möjligheter att koncentreras och samverka; de för oss mest intressanta äro naturligtvis Östersjö- och Ishavsflottorna, som båda ha instängda baser på Europas norra flank.

Vad har den ryska Östersjöflottan för uppgifter i krig? Rent teoretiskt kunna tre fall tänkas: Den är avsedd för

- a) det egna områdets försvar;
- b) offensiv verksamhet i Östersjön; och
- c) operationer utanför Östersjön.

I verkligheten blir det väl en kombination av alla tre fallen. Men låtom oss för systematikens skull ta dem som särfall, i tur och ordning. Om Östersjöflottan är avsedd endast för det egna områdets försvar, då måste ryssarna förutsätta, att en fiende har möjlighet att tränga in i och operera från baser i Östersjön; hur kunna vi då undgå att bli berörda? Är den avsedd endast för offensiv verksamhet i Östersjön, så mycket värre, ty var ligger då dess mål, och kunna vi då undgå att bli berörda? Är den avsedd för operationer utanför Östersjön — och var skulle väl ubåtarna utnyttjas om ej där — då måste ryssarna säkra dess utfart och hur kunna vi då undgå att bli berörda? Ligger det inte i sakens natur, att det måste bli en kamp i och om basernas utlopp: i söder Östersjön med Bälten och Öresund samt i Östershavet, i norr det icke så breda farvattnet mellan Nord-

skandinavien och iskanten, varvid i båda fallen de kringliggande ländernas territorier bli av stor betydelse? Även om huvudkrigsskådeplatsen ligger i Östern eller i Sydeuropa, så ha flottorna sina operationsområden och sina speciella uppgifter. Ett studium av anglo-amerikansk sjökrigföring utvisar en klar linje: uppsök fienden och slå honom var han än är, till sjöss eller i baserna. Här uppe i norra Europa är han — vid ett krig mellan västmakterna och Sovjet — i vårt omedelbara grannskap. För egen del anser jag, att vi inte tillräckligt noggrant sätta oss in i vår belägenhet och därför ej heller kunna draga konsekvenserna därav.

Lätt eller stark flotta?*

Av Byråingenjör H. ÅHMÄN.

Världsläget av i dag inger föga hopp om en varaktig fred. För att vi skola ha en chans att hålla oss utanför ett kommande krig, eller att med utsikt till framgång kunna taga upp striden, borde vi låta överdriven partipolitisk omsorg om vårt välstånd anstå och i betydligt högre grad stärka försvaret.

Vårt folk är sorgligt omedvetet om den betydelse örlogsflottan har för vårt försvar och för vår försörjning i krigstid. Det är ju till stor del tack vare en relativt stark flotta och vårt genom haven isolerade läge, som vi under en enastående lång tid undgått att indragas i krig. Detta synes tyvärr ha medfört att vår frihet förefaller alltför självfallen; ej ens våra grannländers öden under senare tid synes längre mana till eftertanke.

Inte ens det faktum, att vårt land blivit en buffertstat mellan två kolossala maktgrupper tycks kunna verka väckande. Sovjet har trängt fram vid Östersjön och utbygger kraftigt sin flotta. Genom att det ej längre finnes någon tysk flotta som motvikt har maktbalansen i Östersjön för vår del radikalt försämrats, så att våra långa kuster numera äro mera utsatta och Gotland mera isolerat. I krigsfall är sjögränsen dessutom praktiskt taget avbruten vid Öresund, vilket borde aktualisera en särskild västkustflotta. Trots allt detta minskar nu flottan till att omfatta relativt svaga, lätta fartyg. Ehuru flygvapnet övertagit en stor del av ansvaret för sjögränsens trygghet, kan flottan knappast anses ha förlorat i betydelse.

*) Tidigare har i TiS återfunnits det stående tillkännagivandet att de åsikter, som i införda artiklar uttalas, icke därför må anses som KÖMS eller redaktionens. Denna föreskrift har numera utgått såsom varande behövlig för en tidskrift av TiS karaktär. Vid publicerandet av denna Byråingenjör H. Åhmans artikel vill emellertid Red påminna om den gamla principen, som fastän outtalad givetvis alljämt gäller för införda artiklar. Red förklarar även härmed den sedan en tid i tidskriften förda diskussionen om psyk i flottan avslutad för denna gång.

Det behövs en uppräckning, främst bland dem som makten hava, men också i vidare kretsar, något i stil med den anda, som år 1912 genom storartad försvars- och offervilja yttrade sig i den nationalinsamling, som resulterade i byggandet av pansarbåten Sverige och dess två efterföljare. Dessa Sverige-skepp representerade under senaste världskrig en respektingivande maktfaktor. Fartygen ha nu tjänat ut och trots i god tid företagna utredningar och förslag till ersättningsbyggnad saknar flottan nu slagkraftiga och motståndskraftiga artillerifartyg.

I Thörnell-Strömbäck-utredningen 1938 deklarerades att kryssare med 15 cm kanoner knappast kunna avvisa fientliga tunga kryssare och att — såväl för försvar av skärgårdsområden som övriga delar av kusten — den lätta flottan, trots dess större rörlighet, icke har samma möjligheter som en flotta med välskyddade artillerifartyg.

Våra strax efteråt beslutade lätta kryssare voro ursprungligen avsedda endast som en komplettering till kustflottan för att giva denna ökad rörlighet. Enligt proposition till 1942 års riksdag skulle kryssarna leda operationsgrupperna, som skulle utgöra kärnan i vårt försvar till sjöss, men samtidigt förutsattes att som stöd och för lokalt försvar bakom de lätta ytstridskrafterna samt för försvarsuppgifter inom andra områden än huvudoperationsområdet skulle finnas *en stödstyrka, tillsvidare bestående av Sverige-skeppen*. Så snart lämpligen kunde ske, borde vidare enligt propositionen, frågan om ersättning av de äldre artillerifartygen i stöd- och lokalstyrkorna prövas och konstruktionsförslag uppgöras.

I proposition till 1948 års riksdag, den följande, som i högre grad behandlat nyanskaffningar för sjöförsvaret, framhålls att flottans kärna måste utgöras av ett antal lättirörliga och *slagkraftiga* operationsgrupper och att den framtida utvecklingen måhända kunde leda till att fartyg av annan typ kunde ersätta kryssarna som kärna i dessa eskadrar.

Den lätta flottan.

I 1952 års proposition, baserad på förslag av den kommitté, som förberett gällande nybyggnadsplan, negligeras både det tidigare erkända behovet av en stödstyrka med slagkraftiga, välskyddade artillerifartyg och kompromissen med enbart eskadrar vari tunga kryssare äro huvudfartyg. Man deklarerar dock att 1942 års försvarsbeslut beträffande sjöförsvarets utformning i huvudsak alltjämt är tillämpligt. Man åbe-

ropar detta beslut bl a sålunda: »Omvandlingen av den tidigare pansarskepps-flottan till en lättare flotttyp i enlighet med 1942 års försvarsordning har, framhåller kommittén, medfört att torpeden och minan fått övertaga det svåra artilleriets roll som sänkande vapen». Såvitt jag kan bedöma, är det dock *vilseledande att såsom stöd för en helt och hållet av lätta stridsfartyg bestående flotta åberopa nämnda försvarsordning*, ty denna förutsatte ju en stödflotta av pansarfartyg!

Ur samma citat framstår även svagheten i principen med en helt lätt flotta, ty man erkänner indirekt att den måttliga artilleristiska slagkraft, som en dylik flotta kan prestera, ej är tillfyllest för att kunna sänka större stridsfartyg. Flottan blir beroende av om eskaderns enda lätta kryssare får tillfälle att med sitt relativt svaga artilleri skada fartygen så att torpedvapnet kan göra sig gällande. Varken jagare eller torpedbåtar torde numera ens i skydd av mörker kunna beräknas komma så nära oskadade fientliga större stridsfartyg, att de få användning för sina torpeder. Mörkret skyddar dem måhända tillsvidare i viss grad mot flyg, men om fienden anser det lämpligare att komma på dagen eller under ljusa nätter, hur går det då? Därtill kommer att torpedbåtarna ha svårt att benyttja sin luftvärnsbestyckning då det råder sjöhävning. Ej heller våra fåtaliga ubåtar synas kunna uträtta mycket på grund av ubåtsjaktvapnens utveckling. Återstår sålunda minan, som knappast kan hejda en fientlig flotta med minsvepare i täten, skyddade av kraftiga stridsfartyg och flygförband.

Det är visserligen möjligt att vi med en helt och hållet av lätta fartyg uppbyggd flotta kunna mäta oss med en kraftig fiendeflotta, men då får ej skillnaden i antalet likvärdiga enheter vara alltför stor. En för samma kostnad uppbyggd flotta med huvudfartyg av tung typ kan dock bättre göra sig gällande, emedan dessa fartyg äro betydligt effektivare, vilket jag påvisat i denna tidskrifts decemernummer 1952. De fartyg som uppdrivas till förhållandevis hög fart (som t ex lätta kryssare och jagare) erfordra avsevärt större manövrstyrka i förhållande till deplacementet. Detta innebär att de måste göras möjligast lätta, vilket även nödvändiggör avsevärd uppoffring av vapenmateriel och skydd. Kostnaden blir särskilt för mindre enheter betydligt större i förhållande till det minskade stridsvärdet samt minskad livslängd, så att den »seghet» ett något större antal lätta småfartyg och båtar med högre fart erbjuda, blir mycket dyrköpt.

Idéerna om den lätta flottans överlägsenhet har man med vederhäftiga informationer på följande sätt sökt rättfärdiga i en stort upplagd artikel »Svenska flottan bantar» i tidningen Expressen (den 3/3 —53):

»Vår flottas ändrade silhuett från tung till lättare flotta torde i stort sett bero på följande faktorer:

Den hastigt växande Sovjetflottan.

Ubåtshotet och ubåtsjaktvapnens utveckling.

Invasionsteknikens fulländning.

Atombomben.

De »traditionella» förstörelsemedlens ökade effekt.

Flygets utveckling.

Luftvärnets ökade eldkraft och precision.»

Det första argumentet verkar så absurt i kombination med den träffande rubriken att det icke torde behöva några kommentarer. Skall i korthet bemöta de följande punkterna.

Ubåtarna synas knappast kunna utgöra mindre hot för lätta kryssare än för pansarskepp. Vardera typen erfordrar ju ubåtsjagare som eskortfartyg. Pansarskeppen ha dessutom fördelen av bättre girförmåga, mindre målyta och större bredd för sidoskyddet. Om de lätta kryssarna utnyttja sin högre fart torde de nödgas avstå från möjligheten till torpedvarning med hydrofon.

För avvärjande av invasion erfordras, förutom lokalt luft-herravälde, slagkraftiga och välskyddade fartyg, som ej omedelbart kunna sänkas och som säkrare kunna beräknas komma fram till en hotad plats och där göra sig gällande med annat än fart.

Att räkna med att fartyg av lätt typ komma att bli mindre utsatta för atombomber verkar omotiverat, isynnerhet som det redan finns taktiska atomprojektiler. För »seghet» erforderligt större antal fartyg kan i någon mån ernås med torpedbåtar, men dessa ha ju högst begränsade möjligheter. I stället erbjuda de tunga fartygstyperna betydligt större förutsättningar till skydd mot på avstånd kreverande atombomber.

Även mot »traditionella förstörelsemedel erbjuda självfallet de tunga fartygen större möjligheter till skydd. Ehuru man låter påskina att behovet härav växt så att det ej längre kan tillgodoses, är det åtminstone mot det mest traditionella vapnet, artilleriet, mindre än tidigare på grund av att

svårt artilleri ej längre förekommer i Östersjön å moderna fartyg. Torped- och minträffar äro mycket farligare för de lätta fartygen, vilka, även om de ej omedelbart gå förlo-rade, berövas sin höga fart, deras måhända enda skydd, som man offrat så mycket för.

Flyget utgör otvivelaktigt en större fara nu än tidigare, men detta kan knappast vara en anledning att uppgiva skyddet, ty skadegörelse genom flygbomber synes kunna hållas inom rimliga gränser om fartkravet är måttligt, varigenom skydd i form av däckspansar, cellfyllnad och rikligt luftvärn kan erhållas. Kunna lätta fartyg tåla flera timmars anfall, så tåla de bättre skyddade fartygen det ändå bättre, även om anfällen vara någon timme längre innan fartygen t ex kunna nå skydd av kustbefästningar.

De två sista punkterna i ovan citerade motiveringar för en lätt flotta neutralisera ju varandra, men luftvärnet kan dessutom bättre utnyttjas å de tunga fartygen, som erbjuda stadigare plattformar med lugnare rörelser i sjöhävning än de mindre fartygen av lätt typ. Detta är desto viktigare som jaktflyget fått svårigheter att göra sig gällande mot det genom readrift allt snabbare bombflyget.

Sammanfattningsvis torde man kunna säga, att *det är på lösa grunder, som man anser sig kunna kullkasta det sedan gammalt påvisade behovet av kraftiga fartyg för flottan.*

Ehuru det otvivelaktigt ligger en viss sanning i tesen att anfall är det bästa försvaret, synes detta knappast motivera lätta, snabbare fartyg. Hög fart är visserligen nödvändig för att man skall kunna förfölja en fiendlig styrka, men för vår del synes de möjligheterna att kunna göra detta med utsikt till framgång ytterst begränsade. Om man går in för mera slagkraftiga, långsammare fartyg behöva vi alltså ej göra nämnvärt avkall på denna möjlighet. Man får ej glömma att även motparten kan ha initiativ och då gäller det för oss att ha kraftiga fartyg, som kunna uthärda en strid. Dylika fartyg kunna med sitt grövre artilleri nå längre och därför skjuta först, med större träffsäkerhet och träffverkan samt uthållighet genom effektivare skydd och säkrad flytbarhet. Det är på detta sätt vår flotta kan göra sig gällande för att tillsammans med flyget hålla en fiende på avstånd.

Såsom nackdel för de tunga fartygen har framhållits, att de erfordra snabba småfartyg, utökat flyg och större berg-rum till sitt skydd. De dyrbarare och på grund av sin storlek och ringa skydd mera sårbara lätta kryssarna måste ju i än högre grad vara beroende härav.

Till att pansarskeppstypen kommit i visst vanrykte har säkert bidragit att flera stora slagskepp under senaste världskrig sänkts av flyg och lätta sjöstridskrafter. Detta torde ha berott på brister i fartygens konstruktion eller i otillräcklig eskortering. Det finnes intet som talar för att ens de kraftigaste lätta fartygen, kryssarna, skulle klarat sig bättre.

Mot pansarskeppen talar visserligen, att fartygsstorleken ökar så att kostnaderna bli betungande, om fartygen, förutom numera önskvärt skydd mot flyg, skola ha såväl hög fart som kraftig bestyckning. Det är tydligen med hänsyn härtill, som marinledningen ej ansett sig kunna framlägga förslag till dylika fartyg, vilket är desto mer beklagligt som vårt försvar saknar slagkraft i form av tunga bomb- och torpedplan.

Pansarskeppsfrågans nuvarande läge.

De vilka i det längsta hoppats på en effektiv ersättning för Sverige-skeppen, blevo djupt besvikna, då den utredning, som föregick nybyggnadsplanen, t o m ansåg det möjligt att kompensera dessa med torpedbåtar! Man har därvid tydligen endast tänkt på dessa fartygs roll under senaste tid, nämligen i lokalförsvaret, men den slagkraft, som de representerade i kustflottan kan därmed omöjliggen anses ersatt.

Härigenom överges definitivt den av 1942 års riksdag beslutade principen om en slagkraftig stödstyrka för operationsgrupperna och frånhänder man sjöförsvaret den sista möjligheten till effektiv förstärkning av flottan. För lokalförsvaret kunde väl vårt land ha råd att bygga några torpedbåtar utan att härför offra flottans tidigare huvudfartyg!

Att »slagskeppen äro ett utdöende släkte» må gälla för stormakterna. Dylika fartyg byggas ej av västmakterna emedan dessa för närvarande ej behöva flera och emedan de ävenledes tunga hangarfartygen med sina mera långt nående vapen i form av flygplan anses fördelaktigare för operationer på oceanerna. Sovjet torde anse det lönlöst att kapprusta i detta hänseende. *I Östersjön kunna vi därför göra oss gällande med pansarskepp.* Andra länder bygga visserligen ej dylika fartyg, utan hålla sig i stort sett till kryssare, vilka på oceanerna få användning av sina höga fribord. Vi ha dock rätt att visa så stort självförtroende, att vi med hänsyn till de speciella förhållanden, som karaktärisera vårt sjöförsvaret, kunna gå våra egna vägar.

För vår del torde den gamla »pansarbåtsfrågan» kunna anses ha kommit i ett nytt läge av följande skäl:

1) Våra jagare ha växt i storlek och kostnad så mycket att för våra förhållanden lämpliga pansarfartyg med måttliga prententioner på bestyckningen kunna erhållas för motsvarande kostnad (med beaktande av livslängd). Liknande jämförelse med lätta kryssare ger pansarfartygen klart företräde; de äro ej längre de dyraste enheterna.

2) Pansarskeppen kunna numera göras ytterst svårsänkbara med tillhjälp av fyllning med porös plast eller liknande material i de mindre väl skyddade för- och akterskeppen samt i sidorna. Härigenom undvikes att det uppkommer för stabiliteten farliga fria vätskeytor och nedsänkning samt slagsida och därmed kantringsfara ävensom trim. Genom denna princip behöva fartygen ej konstrueras med lika stor stabilitet som normalt och få lugnare rörelser i sjöhävning, till fördel för eldgivningen. De erfordra ej lika stort reservdeplacement och kunna nedlastas, d v s utnyttjas mera. Detta möjliggör även att däckspansaret kan koncentreras till överdäck, varigenom bombkrevader inne i fartyget undvikes i stor utsträckning. Ett fartyg kan knappast göras osänkbart, men om det kan flyta en längre tid, kan det vara till större nytta.

3) Å pansarskepp kan en viss konstruktion tillämpas, som effektivt skyddar botten, som för vanliga fartyg är helt skyddad.

Pansarskeppens relativt låga fart må begränsa möjligheten att använda dem för att leda operationsgrupper, men hindrar ej att typen utnyttjas för stödstyrkor. Emedan ankaffningskostnaden ej behöver innebära mer än ca 4 milj. kr. per fartyg och år livslängd (de övriga kostnaderna, för drift och underhåll m m äro av något lägre storleksordning) kan kostnaden knappast anses för betungande ens för ansträngda riksfinanser. Det är vilseledande att angiva ankaffningskostnaden fördelad endast på antalet budgetår; man glömmer lätt den fördel de tyngre, mera robust byggda fartygen med sin större livslängd erbjuda genom att ej behöva ersättas så ofta. I detta sammanhang må även erinras om att dylika fartyg äro bättre användbara vintertid.

I stället för särskild stödstyrka med pansarskepp finnes ju möjligheten att använda pansarkryssare som eskaderledare. Jämfört med de lätta kryssarna föreligger dock även i detta fall en fartunderlägsenhet, som på sina håll ej anses

kunna kompenseras av större slagkraft och motståndsförmåga.

Kommandörkapten Hammars förslag till lätt flotta.

Problemet har numera kommit i ett förenklat läge sedan kommandörkapten M. Hammar i Kungl. Vetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift, nr 1, 1953, i en artikel »Om sjökrigets teknik, taktik och personal förr och nu» framlagt ett nytt förslag till flottans framtida sammansättning enligt den lätta principen.

Flottan skulle enligt detta förslag — utom torpedbåtsgrupper och ubåtar — bestå av 3 operationsgrupper, vardera bestående av 5 jagare av en »standardtyp» med 30 knops fart och 1.800—2.000 tons displacement. Typen skulle utbildas i tre olika versioner: »artillerijagare», luftvärns- och eskortjagare, av vardera typen två fartyg, samt en ledarjagare med luftvärnsbestyckning. De s k artillerijagarna skulle föra »den artilleristiska slagkraften», dvs en 15 cm kanon av ytterst snabbskjutande modell.

Även om man tack vare den snabba eldgivningen kan komma tillrätta med inskjutningen med endast ett eldrör per fartyg, synes detta för en lekman vara sämre än med en momentan salva av 3 å 4 skott.

Det kan ej vara lämpligt att dela upp huvudartilleri, fjärrluftvärn och stabspersonal på särskilda småfartyg, som bli ytterst beroende av varandra. Hela operationsgruppen blir ju satt ur funktion och äventyras, om stabsfartyget eller ett par andra av fartygen sänkas eller blott skadas, vilket lätt kan ske, isynnerhet som de äro oskyddade och bestyckade med ett fåtal ömtåliga kanoner.

Om man med tillämpning av Lanchesters teorier för jämförelse av eldkraften för olika krigsfartygsgrupper räknar med att antalet fartyg gör sig gällande kvadratisk, så kan man knappast räkna med gruppens två 15 cm kanoner såsom fördelade på 5 fartyg enligt uttrycket $2/5 \times 5^2 = 10$, utan med att endast två fartyg äro försedda med var sitt eldrör, vilket ger blott $1 \times 2^2 = 4$. Hela fördelen med uppdelning i flera enheter synes därför förfelad. En sådan har sitt berättigande endast om enheterna kunna operera mera oberoende av varandra. Idén strider även mot den gamla goda regeln att ett krigsfartyg bör vara starkare än de snabbaste eller snabbare än de starkaste motståndarna.

KK Hammars förslag visar dock att 30 knops fart är *acceptabel* och kan försvaras, ty han har valt den för en fartygstyp, vilken som bekant utan större svårighet kan uppdrivas till 35 knop. Ehuru 30 knops fart synes måttlig, är den dock så hög i förhållande till fartygets ringa storlek, att den nödvändiggör, att man även måste nöja sig med ytterst måttlig bestyckning och åtminstone praktiskt taget total frånvaro av skydd.

Jämförelsetyp.

Även de för våra förhållanden ifrågakommande tunga fartygstyperna kunna med en slankare utformning uppdrivas till 30 knops fart, som bättre kan försvaras då den kombineras med kraftigare bestyckning och skydd. Såsom jämförelsetyp har överslagsvis beräknats ett fartyg med ca 6.000 tons standard-displacement, ca 155 m längd och 16 m bredd. En direkt jämförelse mellan lätta resp. tunga fartyg blir möjlig då farten är densamma och samma snabbskjutande 15 cm kanoner väljas även för den tunga jämförelsetypen. (Man bör försöka finna sig i benämningen tung typ trots att bestyckningen motsvarar en lätt kryssares medelsvåra kanoner!) Detta fartyg kan utan svårighet bära 8 dylika pjäser, rikligt luftvärn och dessutom ubåtsjaktvapen.

För jämförelsetypen har endast lätt bepansring valts — ungefär som för lätta kryssare — och endast av fartygsstål. Storleksökningen är avsevärd, men den ökade målyta och girradie som detta innebär, synes kunna kompenseras genom fartygets större motstånds- och flytförmåga (isynnerhet om cellfyllnadsmateriel användes) samt sjövärdighet.

Låt oss jämföra effektiviteten av dessa fartygstyper i förhållande till kostnaden. KK Hammars olika jagartyper beräknas nu kosta 40 milj. kr. Den sammanlagda kostnaden för 5 jagare blir då 200 milj. kr. och årskvoten 11 milj. kr, förutsatt en livslängd av 18 år (ökad från 16 år för vanliga jagare på grund av att farten är mindre uppdriven, vilket möjliggör ett mera robust utförande). Jämförelsetypen kostar för närvarande ca 110 milj. kr, vilket per år är obetydligt mera än vad en jagare av Halland-typ kostar. För årskvoten 11 milj. kr kan 2,3 fartyg av jämförelsetypen erhållas, om livslängden liksom för tunga kryssare antages vara 23 år. Dessa jämförelsefartyg bära sammanlagt 18 st. 15 cm kanoner och besitta således *9 gånger större eldkraft för huvudbestyckningen!* Luftvärnet är likvärdigt.

Om antalet fartyg beaktas kvadratisk, blir jämförelsetalet för eldkraften för denna typ $8 \times 2,3^2$, d v s 42, mot endast 4 enligt ovan för den Hammarska operationsgruppen. Detta bevisar att den större bestyckning, som det större jämförelsefartyget kan bära, icke blott absolut sett, utan även i taktiskt hänseende mer än väl uppväger fördelen av det större antal enheter, som erhålles med de mindre jagarna.

Härigenom har den tunga fartygstypens stora företrädare bestyrkts. Det är alltså oekonomiskt att lägga alltför stor vikt vid antalet fartyg, ty mindre enheter äro mycket dyrare i förhållande till sina prestanda.

Förslag till pansarkryssare.

I anslutning till jämförelsetypen framföres härmed förslag till en pansarkryssartyp (A) med ca 8.000 tons standard displacement, 150—160 m längd, 17,5—18 m bredd och ca 6 m djupgående. Med 45.000—55.000 hk erhålles 28—30 knops fart. Typen är jämförbar med de Champs' kryssartyp av år 1937. Den avses bära en för större skjutavstånd samt pansargenomslag även i tunga kryssare erforderlig bestyckning av 4 st 25 cm eller 6 st vanliga eller 4 st automatiska 21 cm kanoner — eller varför ej 20,3 cm kanoner? Även robotvapen kan med fördel ingå. För luftväret har antagits 18 st 40 mm och 4 st 57 mm kanoner av senaste modell.

Fartyget avses att bepansras med högvärdigt material. Beröende på vilkendera av ovan angivna farter som väljes, kan pansarvärdet p (uttryckt genom vikten i förhållande till skrovvolymen, enligt ovannämnd, i TiS framförd metod för jämförelse av stridsvärdet) fås så pass effektivt som 0,9 resp. 0,7, vilket innebär att såväl däck som sidor kunna pansras med ca 140 resp. 110 mm.

Denna fartygstyp kostar för närvarande ca 135 milj. kr, d v s ca 6 milj. kr per år (livslängd) och fartyg.

Såsom ett alternativ (B) kan samma fartyg tänkas försett med en lättare, medelsvår huvudbestyckning, t ex 6 st 15 cm kanoner av den för Tre Kronor-typen använda helautomatiska modellen. Hela denna bestyckning synes med fördel (om trippeltorn väljas) kunna placeras i förskeppet, varigenom akterskeppet kunde fritt disponeras för luftvärns pjäser av samma antal som typ A. Även ubåtsjaktvapen inkluderas.

På grund av den anspråkslösa bestyckningen kan skyddet för detta fartyg till största del göras av fartygstål utan att

p-värdet (med beaktande av kvaliteten) blir lägre än ca 0,75 resp. 0,6.

Genom dessa förenklingar kunna kostnaderna hållas nere vid ca 100 milj. kr, vilket medgiver byggandet av ett större antal fartyg. Vid bedömandet av denna typ bör man beakta, att den motsvarar en endast ca 6.000 standard-tons kryssare. Denna typ synes kunna komma i fråga både för komplettering av operationseskadrar och såsom eskorfartyg.

Bestyckningen kan synas obetydlig jämfört med pansarskepp, men en jämförelse med kryssare av Tre Kronor-typen visar, att man för samma kostnad erhåller ca 70 % flera fartyg och 50 % flera 15 cm kanoner. Även luftvärnsbestyckningen ökas i motsvarande grad. Lanchesters jämförelsetal för huvudbestyckningen blir 3 gånger större för typ B än för motsvarande lätta kryssare. Fartskillnaden är ju minimal och synes kunna uppvägas av det kraftigare skyddet.

Särskilt i detta senare, mindre kraftigt bestyckade fartyg av typ B kunna stora utrymmen utanför det vitala, relativt väl skyddade inre skrovet disponeras för fyllning med cellfyllnadsmaterial, vilket i hög grad måste kunna bidra till att effektivt säkra dess flytförmåga och alltså göra dylika fartyg svårsänkbara.

Sammansättning av flottans eskadrar.

Visserligen är det sjömilitära fackmäns sak att bestämma flottans sammansättning, men må det tillåtas mig att åskådliggöra möjligheterna härför:

Kostnaden för flottans under utbyggnad varande 33 knops lätta eskadrar kan analyseras enligt följande:

Fartygstyp.	Antal fartyg	Stand. depl. ton	Stridsvärde enl. TiS dec. 1952	Anskaffningskostnad. 1953 Mkr	D:o per år livslängd Mkr	D:o i förh. till stridsvärdet kr
Lätt kryssare	1	8000	40000	150	7,5	188
Jagare typ Halland	1	2500	14000	65	4,1	292
„ „ Öland	3	3 x 2000	3 x 9000	3 x 50	3 x 3,1	345
Sammanlagt	5	16500	81000	365	20,9	258

I varje eskader ingå dessutom 6 torpedbåtar av större typ.

För samma årskostnad kan 30 knops eskadrar byggas enligt följande:

Fartygstyp	Antal fartyg	Stand. depl. ton	Stridsvärde enl. TiS dec. 1952.	Anskaffningskostnad. 1953 Mkr	Di: per år livslängd Mkr	Di: di: i för tillstridsvärdet kr
Pansarkryssare typ A	2	2 x 8000	2 x 65000	2 x 135	2 x 5,9	91
” ” B	2	2 x 8000	2 x 43000	2 x 100	2 x 4,4	102
Sammanlagt	4	32000	216000	470	20,6	95

Härav framgår att det tekniska *stridsvärdet* för denna eskader är nära 3 gånger större än för den lätta eskadern.

För samma årskostnad som de 6 torpedbåtarna, nämligen 5,5 å 6 milj. kr, kan man bygga 3 torpedbåtar 35-knops ubåtsjagare av »stadsjagare»-typ eller 5 av kustjagartyp! Detta belyser att det ej är ekonomiskt att lägga an på »seghet» genom så små fartyg som torpedbåtar, isynnerhet som dessa ej ha samma sjövärdighet som jagare.

Utan merkostnad skulle alltså vårt sjöförsvaret kunna förstärkas avsevärt om det skulle baseras på kraftigare fartygstyper. Härigenom skulle dessutom en utbyggnad av flottan kunna vinna större förståelse genom att dessa fartyg giva större utbyte av investerade medel.

En mindre extrem sammansättning av de tunga eskadrarna vore: 3 pansarkryssare typ A och 6 ubåtsjagare av stadsjagartyp, vilken eskader kunde erhållas för 10 % merkostnad.

Utom eskadrarna erfordras dessutom givetvis i varje fall ubåtar, eskortfartyg, torpedbåtar, minsvepare och minfartyg.

Särskilt för det nuvarande alternativet med lätta sjögående eskadrar vore det av största vikt med stödstyrkor, dvs en kustflotta (!). Följande 25 knops eskader kunde erhållas för motsvarande kostnad som den lätta eskadern:

Pansarskepp enl. tidskr.	Sveriges Flotta, sept. 52	Ubåtsjagare av stadsjagartyp	Sammanlagt
3	3 x 9400	3 x 60000	3 x 120
4	4 x 1100	4 x 5000	4 x 3,7
7	32600	200000	480
			21,4
			77
			375
			107

Eskadrarna bli fullt jämförbara om man tillägger de 3 ubåtsjagare, som enligt ovan motsvara 6 torpedbåtar. I stället för dessa sammanlagt 7 »stads»-jagare kunde 11 å 12 ubåtsjagare av kustjagartyp erhållas.

En jämförelse mellan dessa olika möjligheter till sammansättning av eskadrarna bör ge en uppfattning om att *den lätta flottan ej på långt när har den styrka som kan vinnas med utnyttjande av pansarfartygstyper.*

Det hade självfallet varit bäst om förslag till pansarfartygens renässans kunnat komma från marinledningen, men efter den deklarerade lätta linjen synes denna utväg utsluten. Det hade även varit till fördel, om härmed berörda problem hade kunnat behandlas utan publicitet. Detta betyder dock litet jämfört med den obotliga skada, som kan tillfogas vårt land om vi ej ha en tillräckligt stark flotta när kriget kommer.

Den arbetsro som marinen efterlyst och fått med nuvarande byggnadsplan till viss ersättningsbyggnad av lätta enheter är ej förenlig med tidslägets krav på ett starkare sjöförsvaret. Man bör ej förspilla ytterligare tid utan omedelbart projektera nya fartyg, som kunna göra vår flotta till en maktfaktor i vårt försvaret. Annars går det lätt så, att man fortsätter på den inslagna linjen och i sinom tid åter framlägger ett med hänsyn till statsmakterna tillrättalagt, skenbart anspråkslöst förslag till ersättningsbyggnad av lätta fartyg, som snart åter måste ersättas.

När kriget står för dörren bör var man, som kan bidra till denna frågas lösning, med rent samvete kunna säga att jag gjort sitt bästa för att vi skola kunna möta det med möjligast stark flotta.

Ovanstående uttalande av en civil tekniker, som blott besitter ytliga begrepp om de sjömilitära problemen, är måhända dömt att avfärdas. Denna fråga kan dock få liv, om andra yttra sig, som inse pansarfartygens betydelse för vårt försvaret.

En »resning i målet» bör vara av intresse för alla skattebetalande försvarsvänner.

Ovanstående artikel var färdigskriven då jag först i juli (trots prenumeration) fick del av denna tidskrifts majnummer med artikeln »Profet eller gengångare» av kommandörkapten M. Hammar.

Med risk att ånyo bli påbördad en sänkning av diskussionsnivån, profeterar jag, att varken den ironi denne exellera i eller hans påstående och ensidiga jämförelser (genom att negligera marinens deklarerade behov av kryssare) äro tillräckliga för att kullkasta resultatet av min teknisk-ekonomiska analyseringsmetod.

Denna ger visserligen ej belägg för »tidens tecken» — en lätt flotta, men väl för en flotta med stridsfartyg med större motståndskraft och flytförmåga. Eftersom mina tidigare artiklar ej klarlagt denna huvudprincip för KK Hammar, hoppas jag att denna artikel kan bidra härtill. Om farten verkligen borde värderas så högt som denne gör gällande, så är den oförklarligt låg för hans jagartyper och får man inte glömma flygets överlägsenhet i detta avseende.

Det är ganska sökt att bekymra sig över pansarskeppens dockningsmöjligheter. Dessa ha i långa tider accepterats och äro ej sämre än för våra nuvarande kryssare, vilka man ansåg sig kunna bygga innan någon tillräckligt stor docka fanns vid ostkusten. Av KK Hammars artikel får man även den oriktiga uppfattningen att det vore mycket sämre ställt med möjligheten att efter strid få i hamn pansarskepp än jagare — trots den kolossala skillnaden i flytförmåga. Att en docka med inneliggande pansarskepp vore sämre rustad mot flyganfall än en med jagare är uppenbart oriktigt. Pansarskepp må ha sämre förutsättningar att kunna skyddas i bergtrum än småfartyg — om man med dylika förstår torpedbåtar, men icke jämfört med kryssare och knappast ens jagare. Emedan anskaffningskostnaden för bergrumsanläggningar är ungefär proportionell med fartygskostnaden (ca 1/5 av denna) kan den ej inverka på ifrågavarande typjämförelse, isynnerhet som den är en utpräglad engångskostnad.

Ehuru ändamålet tydligen helgat uttrycksmedlen synes de av KK Hammar anförda citaten om tvärsäkerhet i yttranden på områden som man inte behärskar även kunna vara tillämpliga på honom själv, åtminstone då han uttalar sig om fartygskostnaden. I varje fall kan det knappast kallas »futtigt» att intressera sig för det ekonomiska utbytet, då det gäller att välja mellan olika ifrågakommande fartygstyper.

En pessimistisk inställning beträffande möjligheterna att för närvarande kunna få fram större fartyg är mot bakgrunden av vad vi tidigare presterat ytterst beklaglig, ty sådan mentalitet i försvarsfrågor kan innebära att vårt folk onödigtvis riskerar sin frihet.

Om undervisning i sjökrigskonst.

Av Kapten B. ÅHLUND.

Sjökrigskonsten kan i stort sett sägas bestå av tre delar: historia, strategi och taktik. Vad som här skall avhandlas är hur ämnet enligt författarens mening bör undervisas vid KSS. Det reglementsmissigt reglerade kursomfånget i ämnet ger lyckligtvis läraren ett ganska stort spelrum att lägga upp undervisningen efter sin egen uppfattning.

Många anser att den allmänbildande historieundervisningen hör till de saker som eleverna bör klara ut i civila skolor och genom självstudier. Detta förfarande tillämpas också i marinen, som ju kräver studentkompetens i historia för antagning till officersaspirant. Nu skall emellertid alla veta att det inte är några vidlyftiga historiska kunskapsbördor som eleverna i genomsnitt släpa med sig från den civila skoltiden. Det krävs därför en fortsatt historieutbildning vid KSS. Undervisningen bör därvid vara — och är — särskilt tillrättalagd med hänsyn till att historiska kunskaper icke är ett självändamål utan ett medel till ökad förståelse för sjökrigets skiftande problem.

En sådan inriktning av historieundervisningen kan knappast ske utan medverkan av militära fackmän. Därför är talet om civila lärare i detta ämne vid KSS onödigt.

Från många håll — kanske främst från representanter från de andra vapengrenarna — har ofta framhållits att historieundervisningen vid KSS innebär bortkastad tid och är gammalmodig och att man borde ägna mer tid åt den moderna taktiken. Detta måste vara ett felaktigt betraktelsesätt. Det går ej att jämföra flottans taktik med de andra vapenslagens, ej ens med KA-taktiken. Inom armén t ex anses nära nog den enskilde mannens förflyttning i terrängen som taktik. I flottan är även det enskilda fartygets och de lägsta förbandens taktik komplicerad och svårlärd. Det förhållandet att motsvarande undervisning i historia icke äger rum vid de andra krigsskolorna i landet (men väl vid t ex danska och norska sjökrigsskolorna) motiverar icke att marinen avstår från de fördelar som arrangemanget för dess del medför. En nedskärning av kursomfånget skulle resul-

tera i minskade allmänna kunskaper och avtagande känsla för traditionen hos flottans officerare och skulle sannolikt nödvändiggöra inträdesprov till Sjökrigshögskolan med krav på ökade självstudier i historia och ökad tid för undervisningen vid KSHS.

Tiden för undervisning i sjökrigskonst på sjökrigsskolan är redan knappt tillmätt, och kursplanerna är relativt omfattande. Undervisningen bör därför läggas på högskolestadium. De flesta eleverna uppskattar det, trots att ämnet kräver ett större mått av självständigt arbete än kanske något annat ämne. Man måste emellertid tänka på att de flesta elever inte äro vana vid högskolestudier, utan måste läras upp härtill. Detta är en viktig allmän del av undervisningen, som bara den motiverar att studierna i ämnet vid KSS bedrivs friare än som är regel vid militär undervisning på detta stadium. En svårighet, som nödvändiggör avsteg från principen med högskolestudier följer med frågan om tidpunkten och sättet för kunskapsprov. Här har det militära systemet sina kategoriska krav. Kontentan av dessa synpunkter är emellertid att högskoleundervisning i sjökrigskonst är lämplig och i stor utsträckning möjlig vid KSS, men att föreläsningarna icke få vara allt för omfattande och att en viss kontroll och kunskapsprov på bestämda tider äro nödvändiga. Det viktigaste är att eleverna stimuleras till självverksamhet och att deras tänkande inriktas i rätta spår från början.

Om nu undervisningen i sjökrigskonst vid KSS icke blott skall bestå i ett inlärande av data och förlopp måste någon form av tillämpad undervisning bedrivas. Meningarna kunna vara delade ifråga om hur långt man på detta relativt tidiga stadium bör driva forskandet efter erfarenheter och slutsatser. Eleverna ha ju inga egna erfarenheter om strategi och taktik som bakgrund till undervisningen. Undervisningen i strategi och taktik blir därför med nödvändighet elementär, men kan på ett naturligt sätt anknytas till vissa särskilt valda större krig. De marina förhållandena och sjökrigets inflytande på planer och händelseförlopp i stort måste därvid studeras. Men även verkningarna av vissa perioders fredsstrategi måste beröras, liksom berömda personligheters insatser för flottans utveckling och betydelse. På detta sätt kan eleverna andas sjökrigets strategiska atmosfär från början, samtidigt som viktiga fakta inläras.

För att eleverna vidare skola kunna förstå samspelet mellan teknik och taktik är det lämpligt att vissa valda sjö-

drabbningar studeras ur taktisk synpunkt — således icke blott med hänsyn till den verkan som utgången av striden fick för krigsförloppet. Det gäller då att belysa viktiga taktiska grundregler och växelverkan i taktikens och materielens utveckling. Genomgången av sjöslagen kan mycket väl ske i form av elevuppgifter, förenklade »spel» med ett par elever som agerande. Erfarenheterna bör påpekas efterhand av läraren och kan bli föremål för diskussioner. Man kan använda fartygsmodeller, som flyttas utefter spår, som uppritats med ledning av de »tarmvred» som finns i de flesta beskrivningar över sjöslag. Några taktiska krigsspel i vanlig mening äro eleverna däremot knappast mogna för.

Vilka delar av historien äro då värda ett studium? Här har läraren ett ganska fritt val. Det är ett faktum att de viktigaste strategiska och taktiska grundreglerna kan studeras i några få, för de olika epokerna representativa exempel. Detta är vad som sker vid KSS; tiden medger inget annat. Man kan hävda att här finns plats för ytterligare nedskärningar, men måste då ha klart för sig att allt för få exempel gör det allmänbildande underlaget tunt och minskar möjligheterna att studera grundreglernas tillämpning under skiftande förhållanden.

Det är kanske i detta sammanhang på sin plats att redogöra för den aktuella dispositionen av den knappt tillmätta tiden för undervisning i sjökrigskonst vid KSS. Lägre kursen sjökadetter har 3 tim/vecka; högre kursen 2 tim/vecka, vilket sammanlagt gör c:a 100 tim. Av dessa användes c:a 30 timmar för studium av den äldre sjökrigshistorien, 50 timmar ägnas åt andra världskriget och ungefär 20 timmar åt formell och tillämpad taktik m m. Avvägningen mellan den äldre svenska och den allmänna sjökrigshistorien fram till och med första världskriget är sådan att omkring 20 timmar ägnas åt den svenska historien, medan nelsonepoken, rysk-japanska kriget och första världskriget genomgås på sammanlagt c:a 10 timmar.

Den svenska sjökrigshistorien är ju tyvärr knappast en i alla avseenden uppmuntrande läsning. Misstag och nederlag böra emellertid icke utelämnas eller bortförklaras utan i stället analyseras. Men djärva insatser, taktisk skicklighet och bevis på förståelse för sjökrigets problem måste särskilt framhållas. Både stormaktstidens svenska sjömakts och andra mindre heroiska epoker få nu sin skäliga andel av undervisningen. Slaget vid Køge Bugt studeras lika väl som slaget vid Femern!

Av de c:a 20 timmar, som avsetts för modern taktik m m går några åt för aktuella orienteringar (t ex Koreakrig, NATO o s v), några användas för att ge eleverna en orientering om Sveriges sjöfartsintressen och sjömilitära läge m m. Resten av tiden användes för studium av den moderna taktiken och vapnets utnyttjande. Här måste ett samarbete ske med lärarna i vapenämnen. I fråga om den moderna sjökrigskonstens grunder gör sig behovet av en elementär och lättfattlig lärobok påmind. TF II t ex är både för vidlyftig och för koncentrerad för att kunna smältas av eleverna på detta stadium. En elementär taktisk lärobok skulle säkert fylla ett behov även för de andra vapenslagens skolor och — varför inte — innebära en god upplysning om flottans verksamhet för allmänheten.

Med full insikt om att steget mellan vilja och kunna är stort, synes det författaren att antydde undervisningssätt ger goda resultat. Dessutom blir det möjligt för läraren att bilda sig en uppfattning om en hel del sidor av elevens personlighet. Elevens egenskaper komma till synes genom intresse, förmåga att (lära sig) arbeta självständigt, förmåga att förbereda och föredraga taktiska exempel m m och slutligen genom ådagalagda kunskaper. Kravet på faktiska minneskunskaper kan därvid hållas lågt om blott de andra egenskaperna finns i erforderlig grad.

Litteratur.

Malenkov. Martin Ebon: »Malenkov. A biographical study of Stalin's successor», Weidenfeld & Nicolson, London.

När Malenkov efter Stalins död trädde fram för världens blickar som den ledande i det triumvirat som skulle överta makten i Sovjet efter den döde diktatorn var han nästan helt okänd i västerlandet. I världspressen framkom också tvivel om att den okände Malenkov skulle kunna hävda sig mot de båda andra storheterna i triumviratet, Molotov och Beria. Nu sedan världen fått skåda den allsmäktige Berias fall trots att denne kunde stöda sig på sin sedan många år grundlagda ställning som chef för världens största polismakt är det väl inte många som tvivlar på att Malenkov, mänskligt att döma, under år framåt kommer att vara den dominerande inom sovjetstaten — och därmed en av de statsmän som har frågan om krig eller fred i världen i sin hand.

Martin Ebons lilla biografi över Malenkov fyller därför ett verkligt behov. Klart och sakligt söker han i boken — med stöd av det begränsade material som finns tillgängligt i Västerlandet om den nye sovjetledaren — ge en bild av Stalins arvtagare, Malenkov.

Malenkov avviker i flera avseenden ganska markant från de bolsjevikledare som sedan revolutionen haft makten om hand. Han har alldeles uppenbart bergerligt ursprung vilket hittills varit en svår belastning för en karriär i Sovjet och han har inte heller deltagit i revolutionen, vilket annars samtliga av de högsta ledarna i Sovjet gjort. Hans anslutning till kommunismen ligger i tiden förlagd till tiden närmast efter den genomförda bolsjevikrevolutionen.

Malenkovs karriär är därför enastående i sitt slag eftersom han kommit ur den forna »bourgeoisin». Främst kan han väl tacka det förhållandet för sin framgång att Stalin fick upp ögonen för hans kapacitet och gjorde honom till sin sekreterare. De uppdrag Malenkov fick av Stalin — bl a ett flertal ur Stalins synpunkt viktiga utrensningar — löste han med en kallblodighet och hänsynslöshet som nästan saknade motstycke t o m i Sovjet. I Sovjet betecknas Malenkov före Stalins död som specialist på utrensningar — Berias försvinnande från scenen tyder på att han också som innehavare av den högsta makten fortsätter praktiken.

Kannstöperier pågår dagligen i den västerländska pressen om vad som närmast skall ske i Sovjet. Frågan man ställer gäller om det skall komma en avspärrning till stånd eller bli ett fortsatt kallt krig eller något ännu värre. Den optimism som ibland skymtar fram i sammanhanget — också i viss mån hos Ebon — är det dock bäst att hålla inom rimliga gränser. Det

troliga är att Malenkov endast stärker sin egen ställning inåt innan han fortsätter Rysslands traditionella imperialistiska politik — Ivan den förskräcklige, Peter I, Nikolai II och den »röde tsaren» Stalin har visat den väg han troligen kommer att slå in på.

K. R. Perhusen.

Sjöhistorisk årsbok 1951—1952.

Som rubrik på en artikel av marindirektör Halldin har ställts frågan: »Vad för slags fartyg återge de sydskanadinaviska hällristningarnas skeppsbilder?» Såsom komplettering till föregående artiklar angående sjöfart i äldsta tider kommer här en lika fascinerande utredning, vilken baserar sig på synnerligen omfattande källmaterial. Med utomordentlig sakkunighet har författaren kunnat fånga även lekmannens intresse och visar hurusom de äldsta typerna av återgivna båtar sannolikt äro sådana som motsvara en flotte utan plattform. Därefter kommer så en typ med låg plattform, på vilken senare tiders forskning även fått fram bilder. Författaren har här kunnat visa likheter med båttyper från egyptiska, grekiska och kinesiska källor.

Därefter kommer han senare in på andra arter från västkusten, här kallade den slutna slädtypen, och anknäper återigen till vad som omtalats i grekiska skildringen om Odyssevs. Om denne säges, att han »sammansfogade balkarna i flytkroppen medelst dymlingar och mellan de bordvarts ställda plattformsstöttorna flätade han in vidjor till skydd mot vägen».

På många hällristningar från denna tid avbildas nu »dessa människor ej längre i hela sin längd på farkosten, man ser av dem endast överkropparna. De befinna sig inom skeppsbord, i en farkost».

I och med det äldsta båtfinnet, den s k hjortspringsbåten, kunde man få fram likheter mellan hällristningarnas typer och verkligheten. Här kommer författaren med intressanta tekniska funderingar över farkosternas konstruktion och byggnad, ägnar därefter ett särskilt avsnitt åt styrning och framdrivning för att slutligen komma fram till segling.

Såsom sammanfattning slutar författaren med följande återblick: »De sydskanadinaviska hällristningarnas skeppsbilder äro med den utveckling under en förhistorisk tusenårsepok, man av dem kan utläsa, dokument utan motsvarighet i världen. Även om man i bilderna kan finna vissa likheter med äldre skeppsbilder från andra länder, såsom i frågan om de höga stävarna, vilka tyckas gå tillbaka på en för antikens farkoster typisk företeelse, så äro de nordiska farkosterna dock så unika och deras typologiska samband så påtagliga, att man med all sannolikhet har att räkna med en — av de geografiska förhållandena gynnad — självständig utveckling, möjligen grenande sig i en väst- och en ostskandinavis-

Detta antagande bekräftas av skrivna källor, när sådana framkomma rörande Norden. Av romerska författare, som vid tiden omkring Kristi födelse berätta om germanerna och deras farkoster, veta vi, att svionerna voro mäktiga genom flottor, och att de hade skarpstävade roddbåtar, medan germanstammarna vid Nordsjön stodo kvar på stockbåtsstadiet liksom också brittannierna, av engelska båtfinnen att döma. Något direkt inflytande från sjöfarten i Medelhavet torde ej ha nått fram till nordsjöländerna eller Skandinavien vid denna tid.

Skeppsfinnet vid Falsterbo 1932 redovisas av Harald Åkerlund, och i anslutning därtill ger doktor Claes Hommerberg Falsterbobåtens miljö. Finnet har först efter senaste kriget kunnat rekonstruerats, och det är av intresse att se huru detsamma förefaller att stå nära en typ avbildad från en dopfont i Löderups kyrka.

I logisk följd kommer sedan en mycket intressant skildring från en resa till Holland, som år 1546 företogs av ett av Gustav Vasas skepp kallat Svanen. Författaren, konteramiral Carl Ekman, har påträffat handlingar förande denna expedition i kammarsarkivet i skeppsgårdshandlingarna från Vasa-tiden och lämnar en utomordentligt levande skildring av denna expedition med utblick över många förhållanden inom landet, vilka mer än väl förtjäna att bringas i dagen. Redan så tidigt som 1523 hade Lybecks och Danzigs köpmän fått dominerande privilegier. Holländarna, som voro lybeckarnas konkurrenter, skulle utestängas och kontroll från Bornholm kunde för svenskarnas vidkommande undvikas därest sjöfart på Holland utgick från Älvsborg eller Lödöse.

Gustav Vasa hade ordnat depåer från vilka »räntepersedlar» försåldes, och vidare uppmanade han köpmännen att bygga fartyg av ek, samt lät kronans fartyg under fredstid ombesörja viss del av varutransporterna.

Efter Grevefejden kunde Konungen sätta sina planer i verket. Till Holland skulle nu säljas bl a koppar, tenn, diverse skinn, fläsk, ost, spannmål och virke. Därifrån ville man sedan införa salt, kläde och diverse varor såsom huvudbonader, kolonialvaror, vapen, krut och svavel.

Under slottet Tre Kronors fönster rustades Svanen, och såsom över skeppare förordnades Olof Roskarl. Starten ägde rum den 13 maj och den 26 maj befann sig skeppet utanför Öland. Efter angöring av Älvsborg anlände Svanen till Holland i mitten av augusti. I Veere lossade och lastade fartyget och var i oktober åter till ankars vid Älvsborg.

Slutligen återgives en både spännande och klarläggande skildring av motorfartyget Christer Saléns äventyrliga resa från Yokohama den 14 februari 1951. Redan följande dag bräcktes fartyget kl 1845 och efter endast 30 sekunder var förskeppet bortslitet.

Tack vare lyckliga omständigheter kunde hjälp tillkallas, och två ame-

rikanska fartyg hunno fram påföljande morgon, då bärgningsarbetet igångsattes i dagningen efter kaptenens på »Christer Salén» avgivna förslag. Tio passagerare och 14 man av besättningen sattes ombord på det amerikanska fartyget »Marine Phoenix» efter ett utomordentligt arbete av dess livbåtsbesättning, och sedan kunde haveristen kl 0813 åter sätta igång för att söka nödhamn i Yokohama, dit fartyget ankom på redde den 18 februari kl 0530. Där påbörjades lossning följande dag och samtidigt tillverkning av ett provisoriskt förskepp.

Reparationerna hade hunnit bli klara till den 7 juni, då »Christer Salén» begynte resan mot Europa och på vägen dit i runt tal lastade 2.000 ton copra och 1.000 ton kokosnötolja. Tyvärr måste kapten Båtelsson avpollteras i Singapore på grund av sjukdom, men under överstyrman Linders befäl anlände fartyget den 28 augusti välbehållet till Antwerpen. Under hela resan hade medelfarten varit 8,7 knop!

A. F. S.

Nyförvärv till Marinstabens bibliotek under tiden 1/7—31/8 1953. Utdrag.

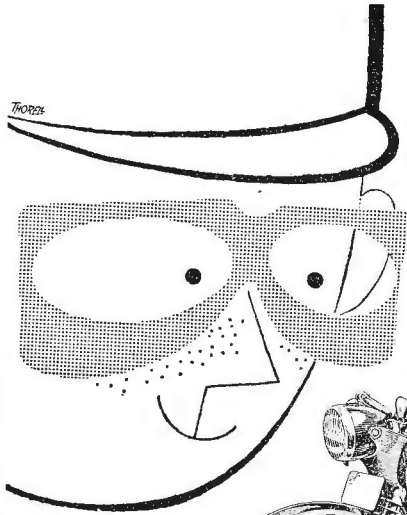
* Betecknar byte eller gåva.

- * Sörensen, V. K., Nordens strategiske stilling mellem øst og Vest. Sønderborg 1946. 48 s. Litt.
- Avlöningshandbok, Militär. Sammanfattning av avlöningsbestämmelser för försvarets militära och civilmilitära personal. 1947 års uppl. rev. och omarb. av S. E. Blomgren och P. T. Hall. Ystad 1953. 146 s.
- * Grenfell, R., The men who defend us. Lond. 1938. 291 s. Reg.
- * Vanguard, H. M. S., and the royal voyage to South Africa. Lond. 1946. 16 s. Ill.
- * U. S. Naval Academy, Souvenir. Annapolis Maryland. (Annapolis 1946) 4:o. (46 s.) Ill.
- Marshall, B., The white rabbit. Lond. 1952. 262 s. Ill. personreg.
- Geer, A., The new breed. The story of the U. S. Marines in Korea. New York 1952. 395 s. Reg. kart.
- Görlitz, W., The german general staff. Its history and structure 1657—1945. övers. fr. tyskan av B. Battershaw. Lond. 1953. 508 s. Personreg. Orig:s titel: Der deutsche Generalstab.
- Dunn, L., Ship recognition. Warships. Lond. (m. fl.) u. å. 159 s. Ill.
- * Kenworthy, J. M. & Young, G., Freedom of the seas. Lond. u. å. 283 s. Ill. reg.
- * Slocombe, G., The dangerous sea: The Mediterranean and its future. Lond. 1936. 286 s.
- * Kryssarklubben, Svenska. Årsskrift 1953.
- * Svenska Segelsällskapet, Kungl. Årsbok 1953.
- * Naval training courses. (Bureau of naval personnel.) Wash. Regulations for the administration and training of the naval reserve officers training corps. 1947.
- * Navy departement. (Bureau of yards and docks) Wash. U. S. Navy civil engineer corps. Cold-weather engineering. Chapter I to V. 1949. U. S. Navy automotive transportation. Vol. 3. Seminar for automotive transportation volunteer reserve. 1950.
- Ley, W., Rockets, missiles and space travel. New York 1951. 395 s. Ill. reg.
- * Fortegnelse, Officiel, over Danske Skibe med kendningssignaler. Khvn 1953.
- Treasure department. (Coast guard.) Wash. * Aids to marine navigation of the United States. 1949.

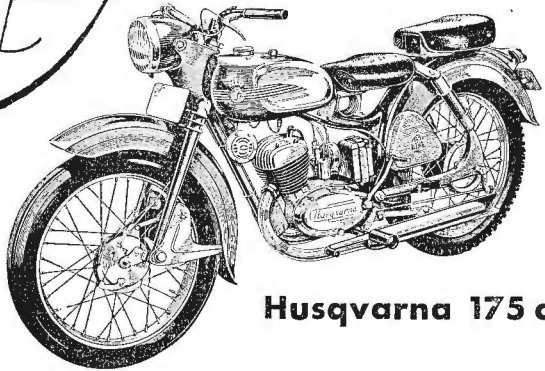
- * Electronic navigational aids. Loran, radiobeacon, and radarbeacon systems and loran, radio — direction — finder, and ship equipment. 1949.
- * U. S. Merchant marine cadet corps and its academy at Kings Point. Information for young americans interested in a career as an officer in the United States merchant marine. Wash. 1946, 67 s. III.
- Cousteau, J. Y., The silent world. Lond. 1953. 148 s. III. Navy department. (Bureau of ships.) Wash.
- * Salvage of the U. S. S. Lafayette, 1946. 4:o. III.
- Masters, D., Epics of salvage. Wartime feats of the marine salvage men, 2nd ed. Lond. 1953. 264 s. III. reg.
- Borghese, J. V., Sea Devils. Transl. from the italian by J. Cleugh. Lond. 1952. 261 s. III. Orig:s titel: Decima flottiglia mas.
- Alm, J., Arméns eldhandvapen förr och nu. Sthlm 1953. 387 s. III. litt. (Mil. litt. fören. nr 206.)
- Tiselius, E., Hugo Raab banbrytaren för vår värnpliktsarmé. Sthlm 1953. 154 s. (Mil. litt. fören. nr 207.)
- Atombomber och radiologiska stridsmedel. Sthlm 1953. 166 s. III. (Mil. litt. fören. nr 208.)
- * Aircraft, The, builders. An account of british aircraft production 1935—1945. Lond. 1947. 96 s.
- * Falk, G., Flygsamverkan i lantkriget. Årsberättelse i luftkrigsvetenskap. Sthlm 1953. Särtr. ur Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handl. och Tidskr. Årg. 157.
- * Kerr, C. L., All in the day's work. Lond. (tr. i Bristol) 1939. 314 s. III.
- Armstrong, T., The northern sea route. Soviet exploration of the North East Passage. Cambridge 1952. 162 s. III. reg. kart. litt.
- Lloyd's maritime atlas. Including a comprehensive list of ports and shipping places of the world. Compiled and edited by the shipping editor at Lloyd's. Lond. 1951. XVI s + 112 sp + (27 s). Reg.
- * Gunther, J., Inside Europe. Lond. 1937. 536 s. III. litt. reg.
- Deutscher, I., Russia: What next? New York 1953. 230 s.
- Arbetsorganisationen, Internationella, XXVII. Arbetskonferensens trettiofemte sammanträde m. m. Sthlm 1953.
- Förenta nationerna. New York.
- Generalförsamlingens sjunde ordinarie möte. (Tiden 14 okt. 1952—23 april 1953.) Sthlm 1953.
- Ekonomiska och sociala rådets femtonde möte. Sthlm 1953.
- Nordisk tidskrift för international ret og jus gentium. Acta Scandinavica Vol. 22. Fasc. 4. 1952. Khvn (1953), 159 s.
- Regeringsrättens årsbok. Utg. genom statens försorg. Sthlm.
- Årg. 44: 1952. H. 4.
- Årg. 44: 1952. H. 1.

- McGuffie, K. C., Marsden on the law of collisions at sea. 10th ed. Lond. 1953. 882 s. Reg. (Library of shipping law. nr 3.)
- Från departement och nämnder. Utg. av statens upplysningsbyrå. Årg. 10—14. Sthlm 1948—52.
- Statistiska centralbyrån.
- Allmän hälso- och sjukvård 1951.
- Folkmängden inom administrativa områden den 21 december 1952.
- Sjöfart. Berättelse 1951.
- Årsbok för Sveriges kommuner 1953.
- Johansen, E. S., Mekanisk fysik. Bd. 1—2. Khvn 1950/48.
- Bd. 1. Opl. 3. Almindelig mekanik. Kvant- og relativitetsmekanik.
- Bd. 2. Opl. Vaedskers bevaegelse.
- Dalin, A. F., Svenska språkets synonymer. 5 uppl. Granskad av N. G. Bergman, Sthlm 1945.
- Håndbog for Søvaernet 1953.
- Årsbok, Svenska Dagbladets. Trettionde årg. (Händelserna 1952.)
- Lexikon, Svenskt biografiskt. H. 70. (Eugen—Fahlbeck). Sthlm 1953.
- Wouk, H., Myteriet på Caine. övers. fr. engelskan av N. Holmberg. Sthlm 1953. 583 s. Orig:s titel: The Caine mutiny.
- * Kopparberget, Stora. Monumenta historica cuprimontana medii aevi. Medeltida urkunder rörande Stora Kopparberget. På uppdrag av Stora Kopparbergs Bergslags AB. Utg. av E. Wessén. Sthlm 1947. Atl. fol. 113. s. III. (Svensk och engelsk text.)

THORSEN



...en drömbåge



Husqvarna 175 cc

Husqvarna

Erik J. Bron i FART:s jul-nummer:

"Fjädringskombinationen swinggaffel fram och bak ger klistrande väghållningsförmåga... "flytande" körning... lönlöst göra en "mordattack" mot den perfekt arbetande framgaffeln. Växlingen gick smidigt... utväxlingsförhållandena var mycket lyckade... lätt hålla rätt varvtal vid varje hastighet, utan att körningen blev "huggande". Cykelns yttre linjer i kombination med den välkända kvaliteten och slitstyrkan gör att Husqvarnas nya "Drömbåge" är en svensk mc-schlager i världsklass!"

