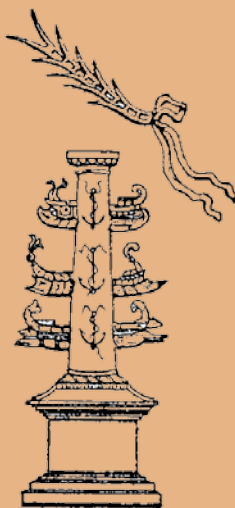


TIDSKRIFT  
I  
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV  
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I  
KARLSKRONA.



1944.

107:e årgången.

---

---

Häfte N:r 11

## Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet nr 8/44.

---

*Högtidssammanträde den 15 november 1944.*

Vid sammanträdet förekom bl. a.

1. Omvaldes hedersledamoten *Ehrensvärd* till Sällskapets ordförande för ett år.
2. Lämnades tillträde för särskilt inbjudna samt ett antal officerare och vederlikar.
3. Uppläste ordföranden ett till H. M. Konungen avsänt telegram samt Högst Densanmes svar härfpå.
4. Höll ordföranden anförande jäml. Sällskapets stadgar § 22 i anledning av nedläggande av sin befattning avhandlande sjöförsvarets betydelse för Sveriges ställning våren 1940.
5. Erhöll kaptenen vid flottan Sten Ljungberg och löjtnanten i Hälsinge regementes reserv Carl Erik Claesson hedrande omnämmande för ingivna tävlingsskrifter »I vilka avseenden kan tillkomsten av ekoradioanläggningar på stridsfartygen beräknas komma att påverka sjötaktiken?» resp. »Sjömakt som funktion av sjöintressen».
6. Erinrade ordföranden om att icke mindre än 13 ledamöter hade med döden avgått under det gångna arbetsåret varför tiden icke medgav att som brukligt föredraga samtliga ingivna minnesteckningar. Föredrog sekreteraren utdrag ur några av minnesteckningarna.

7. Avgav sekreteraren berättelse om Sällskapets arbete under det förflutna arbetsåret.

8. Föredrog ledamoten Lagerman delar ur av ledamoten af Klint avgiven årsberättelse i vetenskapsgrenen sjökrigskonst och sjökrigshistoria.

Karlskrona den 21 november 1944.

B. Ramel,  
Sekreterare.

## Berättelse

över Kungl. Örlogsmannasällskapets verksamhet  
under arbetsåret 1943—1944.

1. Sällskapet har varit *samlat* till ett högtidssammanträde, sju ordinarie och ett extra sammanträde.
2. Sällskapets *ämbetsmän* hava varit:  
Ordförande, Hedersledamoten Ehrensvärd,  
Vice ordförande, Hedersledamoten Wijckmark samt fr.  
o. m. 12 januari 1944 ledamoten Odqvist,  
Sekreterare, ledamoten Ramel.
3. I *beredningsutskottet* har, utom vice ordföranden och sekreteraren ingått:  
ledamöterna Ågren, G. E. Holmberg och Möller med ledamöterna Svedelius, Sahlin och Thermaenius och från 3/5 1944 ledamöterna Lagerman, Fredholm och Nyman som suppleanter.
4. *Årsberättelser* hava avgivits i följande vetenskapsgrenar: Sjökrigskonst och sjökrigshistoria av ledamoten af Klint, Artilleri och handvapen av ledamoten Kull, Minväsende av ledamoten Johansson, Flygväsende av ledamoten Hammargren, Förbindelseväsende av ledamoten Landström, Navigation och sjöfart av ledamoten Gahn, Reglementen och förvaltning av ledamoten F. Lindgren, Skeppsbyggeri och maskinväsende av ledamoten G. E. Holmberg.
5. *Inträdesanföranden* jämlikt Sällskapets stadgar § 31 hava avgivits av ledamöterna Lagerman, Fredholm, Bergelin, Blidberg och Th. Lindgren.
6. *Minnesteckningar* över avlidna ledamöter hava ingivits av därtill utsedda.

7. Av fyra ingivna *tävlingsskrifter* hava två belönats med hedrande omnämmande nämligen »I vilka avseenden kan tillkomsten av ekoradioanläggningar på stridsfartygen beräknas komma att påverka sjötaktiken?» ingiven av Kaptenen vid flottan Sten Ljungberg samt »Sjömakt som funktion av sjöintressen» ingiven av Löjtnanten i Helsinges regementes reserv Carl Erik Claesson.

8. *Sällskapets tidskrift* har utkommit med sedvanligt antal häften.

9. I likhet med under föregående krigsåar hava svårigheter förelegat att till *Sällskapets bibliotek* förvärva utländsk litteratur.

10. Inom Sällskapet hava följande *förändringar* ägt rum:

*Med döden avgått:*

Hedersledamöterna C. A. Ehrensvärd, Lindberg, Borell och Ahlrot.

Arbetande ledamöterna Rosensvärd, von Konow, Nordenfeldt, Gisiko, Norselius, Fevrell och Iacobi, samt

Korresponderande ledamöterna Wolff o. Wennerström.

*Tillkommit:*

Arbetande ledamot Kommendörkapten 1. gr Nils Johan Wesström.

*För närvarande utgöres Sällskapet av:*

Förste Hedersledamöter .....	5 st.
Hedersledamöter .....	35 »
Arbetande ledamöter .....	136 »
Korresponderande ledamöter, svenska .....	28 »
Korresponderande ledamot, utländsk .....	1 »

Tillsammans 205 ledamöter.

Karlskrona den 15 november 1944.

B. Ramel.  
Sekreterare.

## Minnesteckningar

upplästa av sekreteraren på högtidsdagen den 15 november 1944.

Herr Ordförande,

Mina Herrar.

De ledamöter, vilka under det tilländalupna arbetsåret lämnat Sällskapets krets och vilkas minne Kungl. Örlogsmanasällskapet på sin högtidsdag enligt gammal hävd önskar giva en hedersbetygelse, äro:

Amiralen Carl August Ehrensvärd.

Viceamiralen Henry Fredrik Lindberg.

Revisionssekreteraren Karl Gustaf Theodor Borell.

Direktören Georg Ahlrot.

Kommendörkaptenen Knut Rosensvärd.

Kommendörkaptenen Seth von Konow.

Kommendörkaptenen Ivar Nordenfeldt.

Kommendören Axel Henric Gisiko.

Kommendörkaptenen Carl Gustaf Norselius.

Generalkonsuln Thore Fevrell.

Kommendörkaptenen Arnold Iacobi.

Amiralitetsrådet Henrik Wolff.

Kaptenen Ernst Johan Torsten Wennerström.

### Carl August Ehrensvärd.\*)

I sydöstra hörnet av Skåne ligger något mer än en mil från Ystad det gamla godset Tosterup, vars under 1400-talet uppförda, av en vattengrav omgivna slott vittnar om sin tids kärva och fästningsliknande byggnadsstil. Godset kom 1833 i grevliga ätten Ehrensvärds ägo, och där föddes den 16 september 1858 Carl August Ehrensvärd, som skulle uppnå den högsta amiralsgraden i vår flotta och därjämte bliva chef för Konungens stab.

Hans föräldrar voro greve Albert Ehrensvärd, född 1821, död 1901, högt uppskattad landshövding i Göteborgs och Bohuslän och under åren 1885—89 Sveriges utrikesminister, samt Hedvig Vogt, tillhörande den kända norska släkten med detta namn. Carl August var äldste sonen bland åtta barn. Hans levnadsbeskrivning lämnas här nedan.

Carl August Ehrensvärds barndomsår förflöto dels på Tosterup, dels i Göteborg under faderns första åtta år som landshövding. Sannolikt är att vistelsen i den stora sjöstaden och möjligen enstaka seglingar med fadern i dennes yacht *Bylgia* — somrarna tillbragtes nämligen oftast på Tosterup — redan tidigt hos Carl August väckte kärlek till sjölivet. Hösten 1872 vann den då fjortonårige ynglingen inträde i sjökrigsskolan och seglade de sex därpå följande somrarna fem resor på korvetten *Norrköping* samt en resa på ångkorvetten *Saga*.

Utnämnd till underlöjtnant vid flottan hösten 1878, gick Ehrensvärd till mötes en omväxlande tjänstgöring såväl till

\*) Minnesteckningen författad av hedersledamoten Hägg.

sjöss som på örlogsstationerna. Härunder fördjupades hans kärlek till sjölivet allt mera och detta hade till följd, att han inom den oundvikliga tjänsten i land vida föredrog det praktiska, flottans fartyg berörande arbetet på örlogsvarvet framför de olika sysslorna på stationen.

Innan vi övergå till en redogörelse för Ehrensvärds många sjöexpeditioner och tjänstebefattningar i land, må erinras om, att han år 1882 befordrades till löjtnant, 1889 till kapten, 1900 till kommandörkapten av 2 graden och 1903 till kommandörkapten av 1 graden. År 1905 blev han kommandör, 1910 konteramiral, 1917 viceamiral och efter 1 september 1923 beviljat avsked, amiral i flottans reserv år 1926.

I den översikt, som här nedan lämnas rörande Ehrensvärds tjänstgöring till sjöss ha de olika expeditionerna sammanförts allt efter deras art.

På våra stora seglande fartyg deltog Ehrensvärd i sommarexpeditioner med korvetten *Norrköping* 1879 och 1883 samt med ångkorvetten *Saga* 1886 och 1899, sistnämnda resa som sekond. Under långresor var han kommenderad på ångkorvetten *Balder* 1879—80 och 1884—85 samt på *Saga* 1889—90 och 1903—04, den sista resan som fartygschef. Under här nämnda många expeditioner besöktes hamnar vid Norra Atlantens kuster, på öarna väster om Afrika, i Nord- och Sydamerika samt i Västindiens väldiga arkipelag.

Förutom kommenderingar 1880 på monitorn *Tirfing* och 1884 såsom fartygschef på den lilla skeppsgossebriggen *Skirner* räknade Ehrensvärd ett stort antal expeditioner på kanonbåtar, nämligen 1885 på *Blenda* och därefter på *Edda*, 1886—87 på *Motala* för bistånd åt västkustfisket, 1886 åter på *Blenda*, 1892 såsom fartygschef på *Svensksund*, då moderfartyg för fyra torpedbåtar, 1897 ännu en gång som fartygschef på *Svensksund* vid André-expeditionen till Spetsbergen och slutligen 1898 som fartygschef på *Disa* och därefter på *Edda*. Vi återkomma till Spetsbergsresan.

Under september 1886 blev pansarbåten *Svea* färdigställd vid Lindholmens varv i Göteborg och avgick efter provturer till

Karlskrona, där hon avmönstrades. Följande sommar utgick pansarbåten under kommandörkapten Christersons befäl på sin första längre expedition, och Ehrensvärd var då kommenderad ombord som navigeringsofficer. Stockholm, Horten och Kristiania besöktes.

Redan 1893 erhöll emellertid Ehrensvärd kommendering som sekond på den då under utrustning varande pansarbåten *Thule*, byggd vid Finnboda varv i Stockholm. Med stor tillfredsställelse emottog han denna befattning, innebärande en ständig omtanke vid fartygets iordningställande, provturer och i december samma år gjordes första expeditionen. Även under pansarbåtens sommarexpeditioner 1894 och 1895 kvarstod Ehrensvärd som fartygets sekond, och det är ej för mycket sagt, att denna på sin tid i vår flotta ej brukliga kontinuitet i kommenderingarna väsentligen bidrog till skapandet av en god inre tjänst på våra pansarbåtar.

Våren 1897 erhöll Ehrensvärd uppdrag att med kanonbåten *Svensksund* föra överingenjör S. A. André, dennes kamrater N. Strindberg och K. Fraenkel samt deras ballongutrustning till den invid och nordväst om Spetsbergen belägna Danskön den utvalda utgångspunkten för en planerad nordpolsfärd. Ballongen var tillverkad i Paris, hade givits namnet »Örnen» och skulle kunna styras med hjälp av släpliner. Kanonbåten *Svensksund* avgick i mitten av maj från Karlskrona till Göteborg, där polarexpeditionens effekter inlastades på kanonbåten och ångaren *Virgo*. På det förra fartyget embarkerade expeditionens nyss nämnda medlemmar jämte en eventuell ersättare, löjtnant Svedenborg, samt några ingenjörer och arbetsförmän.

De båda fartygen ankommo den 30 maj till Danskön, där ett ballonghus uppförts föregående år. Huset var emellertid mycket skadat och måste repareras. Ehuru Ehrensvärd från början hyste starka tvivel rörande möjligheten av att effektivt styra ballongen med hjälp av släpliner — den grundläggande principen för hela företaget — ställde han givetvis beredvilligt sig själv och kanonbåtens besättning till Andrés förfogande. Närmast under ledning av löjtnanterna Norselius och Celsing

ilandfördes all expeditionens materiel över den svårframkomliga packisen till det reparerade ballonghuset, varefter ballongen fylldes.

Allt var klart för uppstigning den 1 juli, men till följd av ostadig väderlek kunde avfärden ej ske förrän den 11 juli, då en frisk sydlig vind blåste. Strax efter uppstigningen skruvade emellertid några av släplinorna ut sig och gingo förlorade. Lättad från deras tyngd steg ballongen nu högt upp och försvann hastigt i nordlig riktning. Den sista tillrättakomna drivposten från André var dagtecknad den 13 juli och innehöll budskapet »allt väl». Därefter insveptes, såsom vi veta, expeditionens öde i fullständigt mörker, till dess i augusti 1930 det sista lägret för André och hans män anträffades på Vitön, helt nära och nordost om Spetsbergen.

Sedan Ehrensvärd varit fartygschef år 1901 på chefsfartyget *Drott* och 1903 på pansarbåten *Njord*, avslutades för honom den period, varunder han fört direkt befäl på olika slag av vår örlogsflottas fartyg. Sommaren 1907 var han flaggkapten hos konteramiral Carl Olsen, vars befälstecken blåste från den då helt nya pansarbåten *Oscar II*. Under denna expedition deltog flaggskeppet, åtföljt av pansarbåten *Thor*, i den stora flottparaden på Spithead, varvid amiral Olsen emottog besök av engelske konungen.

Sommaren 1912 hissade Ehrensvärd sin konteramiralsflagga på pansarbåten *Oden* såsom eskaderchef för kusteskadern och senare högste befälhavare över kustflottan. Under sommarens lopp överflyttade han sitt befälstecken till pansarbåten *Åran* för besök med några av kustflottans fartyg i Danzig.

Under förra världskriget var Ehrensvärd åren 1914—15 eskaderchef för Stockholmseskadern, senare benämnd Övningseskadern. Dess huvudstyrka bestod av pansarbåtarna *Göta* (flaggskepp), *Thule* och *Svea* och var i början förlagd till Stockholms norra skärgård, sedermera till Karlskrona. Under senare delen av kriget var Ehrensvärd högste befälhavare över kustflottan och hade därvid, åren 1916—17, sitt befälstecken hissat på *Oscar II*. Sistnämnda år överflyttade han sin helt nya viceamiralsflagga på det då färdigställda pansarskeppet *Sverige*.

I början av följande år blev han ställd inför uppgifter av mycket grannlaga och krävande art. Representanter för Ålands befolkning hade nämligen till Sveriges regering gjort framställning om skydd under de oroligheter, som blivit en följd av ryska rikets sönderfallande och det röda upproret i Finland. Med anledning härav sändes i mitten av februari 1918 tre av pansarbåten *Thor* eskorterade ångare till Eckerö vid Åland för att avhämta flyktande öbor. Vid denna tid befarades även sammanstötningar mellan på Åland kvarlämnade ryska trupper och en dit avsänd finländsk skyddskår. Vår regering beordrade därför amiral Ehrensvärd att med sin pansarfartygsdivision avgå till Åland.

Väl anländ dit, lyckades Ehrensvärd avstyra alla hotande sammanstötningar. Vid följande evakuering från Åland av såväl vita som röda trupper utfördes erforderlig kontroll och bevakning av en under den svenske högste befälhavaren ställd svensk truppstyrka på omkring 500 man. I början av mars inlöpte emellertid en tysk sjöstyrka under konteramiral Meurer till Eckerö, och Ehrensvärd erhöll order att träffa sådan överenskommelse med den tyske befälhavaren, att inga förvecklingar uppstode. Ålandsöarnas evakuering fortsattes och avslutades också i god ordning. För dem som tagit närmare del av denna Ålandsexpedition, står det klart, att amiral Ehrensvärd vid upprepade tillfällen hade betydande svårigheter att bekämpa.

Från våren 1918 till nyåret 1919 hade amiralen sitt befäls-tecken blåsande från pansarbåten *Äran*, och till följd av den skärpta krigföringen i Kattegatt förlades kustflottans huvudstridskrafter till Öresund och rikets västkust i övrigt. Vapenstillestånd mellan de krigförande makterna ingicks emellertid den 11 november 1918, och med utgången av samma år upphörde vår flottas mobiliseringsstillstånd.

Ehrensvärds officerstjänstgöring i land började med den sedvanliga befälskursen vid exercisskolan i Karlskrona, efter något år åtföljd av den till örlogsvarvet därstädes förlagda minskolan. Med avbrott för de många sjökommenderingar, varom

nämnts i det föregående, gjorde han 1887—89 tjänst på Karlskrona örlogsvarv, 1890—93 som informationsofficer i underbefälsskolan och 1894—97 som äldste officer vid ekipagedepartementet, »underekipagemästare», på Karlskrona örlogsvarv. Sistnämnda tjänst skänkte Ehrensvärd den allra största tillfredsställelse. Han hade sin tjänstebostad i det invid den gamla slutningsmuren liggande, med en rolig trädgård försedda lilla »underekipagemästarebostället», och hans arbete, som började paraddags om morgnarna, hade just den praktiska läggning, varmed han trivdes så innerligt väl.

Närmast före och efter denna av honom så högt skattade tjänstgöring var han dels chef för matroskompani, dels äldste instruktionsofficer vid exercisskola. År 1899 blev han förflyttad till Stockholms station, där han tillträdde befattningen som adjutant hos stationsbefälhavaren. Därefter var han under åren 1904—06 chef för Sjöförsvarsdepartementets kommandoexpedition. Hans ovanligt goda minne, omfattande personalkännedom och strävan att alltid föreslå rätt man på rätt plats gjorde honom väl skickad att upprätthålla denna viktiga befattning.

Hösten 1906 blev Ehrensvärd förflyttad till Karlskrona station som varvschef därstädes. Med sitt hem inrett i det trivsamma varvschefs-bostället och en tjänstgöring, sammanknuten med minnen från gången tid, förväntade sig Ehrensvärd helt säkert flera års intressefyllt arbete på denna post. Men redan i november nästföljande år blev han av dåvarande statsministern, amiral Lindman, övertalad att emottaga ämbetet som statsråd och chef för Sjöförsvarsdepartementet. Han fattade dock sitt beslut under stor tvekan, medveten om sin utpräglade olust för det parlamentariska livet. I riksdagen rönt han också många motgångar, men säkert är, att hans goda omdöme ofta kom till sin rätt inom ministären.

Sedan de gemensamma voteringarna vid 1910 års riksdag gått honom emot, lämnade han våren samma år med lättnad i sinnet sin statsrådsburett för tillträde följande höst av befattningen som stationsbefälhavare i Stockholm. På denna post kvarstod han till sommaren 1916, då han förordnades till in-

spektör av flottans övningar till sjöss, vid tillfället en formell syssla, kan man säga, ty Ehrensvärd var samtidigt högste befälhavare över kustflottan. Hösten 1919 utnämndes han till befälhavande amiral och stationsbefälhavare i Karlskrona och upprätthöll denna befattning till hösten 1923, då han lämnade aktiv tjänst.

Amiral Ehrensvärd var endast några månader yngre än vår vördnadsvärde gamle konung. Redan tidigt knöts vänskapsbanden dem emellan, och med ingången av år 1924 utnämndes Ehrensvärd till förste adjutant hos Konungen och chef för Konungens stab. Av de talrika utmärkelser, som kommit honom till del, må nännas, att han redan 1928 var riddare och kommandör av Serafimerorden. Redan 1892 blev han ledamot och 1908 hedersledamot av K. Örlogsmannasällskapet. I K. Krigsvetenskapsakademien invaldes han som ledamot av andra klassen 1905 och två år senare som ledamot av första klassen. Under flera år var han ordförande inom fullmäktige i flottans pensionskassa.

Efter erhållet avsked flyttade Ehrensvärd till Stockholm men vistades ofta under somrarna på det honom så kära Tosterup. Hösten 1943 började de många åren att väga tungt på hans axlar, vid årsskiftet var han sängliggande, och den 16 februari 1944 utslocknade hans livslåga. Den gamle amiralens stoft erhöll sin sista viloplats i familjegraven på Tosterups kyrkogård.

Författaren av denna minnesruna var såväl sommaren 1912 som två år senare under det första världskrigsåret flaggadjutant hos amiral Ehrensvärd och under åren 1916—17 fartygschef på hans flaggskepp, pansarbåten *Oscar II*. Det blev mig sålunda medgivet att lära väl känna amiralen såsom människa och sjöofficer.

Det kan sägas att Ehrensvärd till sin läggning var ganska tillbakadragen, men han följde dock med uppmärksamhet allt som skedde omkring honom och skilde därvid det väsentliga från det oväsentliga. När han själv hade att besluta, gjorde han det med snabbhet och osvikligt gott omdöme. Han tvekade

ej att i viktiga frågor göra sin åsikt hörd och sin vilja gällande. Under den lugna ytan låg förborgad en sinnets livlighet, som plötsligt kunde taga ut sin rätt i form av sprudlande godlynthet eller några korthuggna, skarpa ord.

Inom kamratkretsen var han känd som en god sjöman, såväl ombord i segelskeppen som på senare tiders stridsfartygs kommandobrygga. Han ägde den ovärderliga gåvan att kunna lita på sina underlydande, vilket medförde att dessa gjorde sitt bästa. Ytterst mån om upprätthållandet av sjöofficerskårens sociala anseende och höga yrkesstandard, fasthöll han orubbligt vid principen, att endast verkligt dugande officerare finge befordras till regementsofficersgraderna. Han anmälde sitt livliga missnöje, när eftergifter gjordes i denna självklara grundregel. Till sist — han var en god människa, och han vann aktning och tillgivenhet från alla, som lärde att närmare känna honom.

Greve Carl August Ehrensvärd var sedan 1883 i ett mycket lyckligt äktenskap förenad med friherrinnan Lovisa Ulrika (Ulla) Thott, jämnårig med maken och avliden 1935. I äktenskapet föddes tre söner, nämligen Gösta, numera den grevliga ättens huvudman, konteramiral och Chef för Sydkustens marindistrikt, Augustin, kansliråd och Carl August, generalmajor och chef för Försvarsstaben.

---

### Henry Fredrik Lindberg.\*)

---

F. d. viceamiralen Henry Fredrik Lindberg avled i Stockholm den 22 juni 1944. Han var född i samma stad den 23 oktober 1860. Föräldrar voro ingenjören och skeppsbyggaren William Lindberg och hans hustru Emelie, född Thavenius.

---

\*) Minnesteckningen författad av ledamoten Fredholm.



Fadern var ägare till det på 1680-talet anlagda Stockholms stads stora skeppsvarv, bättre känt under namnet Södra varvet eller Lindbergs varv, och bedrev där en betydande industri- och skeppsbyggnadsverksamhet. Han ägde i eminent grad de egenskaper, som utmärka en framstående industriledare och affärsman. Dessa anlag gingo delvis i arv till sonen och utvecklades icke blott genom fortsatt kontakt med varvsrörelsen, så länge denna stannade i familjens händer, utan jämväl genom de förbindelser med ledande finans- och affärsmän, som fadern redan på sin tid knutit eller som L. senare ingick och städse vidmakthöll. Han blev härigenom i tillfälle att förvärva värdefulla kunskaper och erfarenheter på områden, som i allmänhet icke äro tillgängliga för den vid sitt yrke hårt bundne sjöofficeren. Detta har säkerligen bidragit till att L. så småningom kom att anförtros företrädesvis administrativa uppgifter, oaktat han helst velat fortsätta sin rent sjömilitära bana.

Efter genomgången sjökrigsskola utnämndes L. till underlöjtnant den 25 september 1880 och befordrades — efter något års tjänstledighet för inrikes och utrikes resor — till löjtnant 1884. Under åren 1885—1886 genomgick han speciell minkurs och senare specialkurs vid tekniska högskolan för anställning vid flottans fasta minförsvar, som han därefter tillhörde t. o. m. 1894. Kaptensbefordran ägde rum 1890. Under åren 1892—1893 bedrev L. utrikesstudier i minväsendet. Från 1895 till 1904 tillhörde han marinstabben och tjänstgjorde där företrädesvis vid mobiliserings- och statistiska detaljen. Till kommendörkapten av 2. gr. befordrades han 1901.

Under rysk-japanska kriget 1904—1905 var L. marinattaché vid Kungl. Maj:ts beskickning i Tokio. Denna kommendering bjöd på minnesrika upplevelser och för sjöförsvaret gagnande erfarenheter, oaktat besöken i stridszoner och örlogsbaser voro ganska strängt ransonerade. De avgörande sjödrabbningarna har L. tillsammans med dåvarande kaptenen och marinattachén i Ryssland, O. Lybeck, skildrat i boken »Tre sjöslag», huvudsakligen baserad på japanska och ryska rapporter.

Efter återkomsten från Japan tillträdde L. den 1 oktober

1905 befattningen såsom chef för sjökrigsskolan och befordrades något senare till kommendörkapten av 1. gr. Frågan om sjökrigsskolans omorganisation stod då på dagordningen och resulterade år 1906 i tillsättandet av särskilda sakkunniga med dåvarande kommendören Gustaf Dyrssen såsom ordförande. I denna kommitté, som även gjorde studieresor till England och Tyskland, var L. ledamot och hade i sin egenskap av skolans chef en väsentlig del av arbetet och ansvaret på sin lott. De sakkunnigas förslag, som antogs av riksdagen, gick i stort sett ut på att antagningsåldern höjdes och studentexamen på reallinjen sattes såsom villkor för inträde, varjämte utbildningstiden förkortades från sex till något över tre år. Härigenom frångicks den gamla studieplanen med jämnlöpande militär och humanistisk utbildning, börjande på ett långt tidigare stadium. Den organisation, som utformades av 1908 års sakkunniga, har i sina principer visat sig bärkraftig, och sedermera vidtagna omläggningar hava hållit sig inom den av de sakkunniga uppdragna ramen.

Av L:s sjökommenderingar kom ett påfallande stort antal på expeditioner till främmande farvatten. Av dessa skall här endast nämnas pansarkryssaren Fylgias jungfruresa år 1907 med L. som chef och bl. a. HKH Hertigen av Södermanland såsom kommenderad officer. Färden gällde i första hand Jamestown, USA, där Sverige skulle representeras vid det stort upplagda 300-årsjubileet av Englands första nybygge i Nordamerika. Såväl här som i New York bereddes Fylgia ett utomordentligt mottagande, varvid L:s representativa egenskaper kommo väl till sin rätt. Varmt fästad vid sjölivet över huvud taget, visade han speciella talanger i fartygsmanövrering, något som exempelvis kom till uttryck, när han sommaren 1906 med pansarbåten Dristigheten under rykande storm bistod pansarbåten Aran, som råkat i lägervall på Riföfjorden. Episoden följdes med livligt intresse av landets högste krigsherre ombord på Drott liksom också från den samlade kustflottan och en gästande engelsk kryssaeskader.

Med 1908 års sjökrigsskoleavdelning upphörde L:s egentliga

sjömannagärning. Vid årets slut utnämndes han till marinöverintendent, tillika chef för marinförvaltningens intendentavdelning, och hade därvid att taga avsked såsom sjöofficer samt inträda i flottans reserv.

Såsom chef för marinförvaltningens intendentavdelning nedlade L. ett fruktbarande arbete särskilt under första världskriget, då sjöförsvarets försörjningstjänst var förknippad med betydande svårigheter. Under denna tid tillkommo åtskilliga intendenturanstalter av olika slag, varibland i första rummet må omnämnas marinens centrala beklädnadsverkstad i Karlskrona. Marinens kolgårdar utbyggdes och uppförandet av brännoljecisterner påbörjades. Direkta förbindelser öppnades med kolproducenter i olika länder med undvikande av mellanhänderna och likaledes ordnades direkta skeppningar.

Marinintendenturkårens intresse sökte L. i egenskap av kårchef med all makt tillgodose, men hade på grund av vidriga omständigheter svårt att göra sina krav gällande inom rimlig tid. En betydande omläggning av kårens löner kunde dock omsider genomdrivas, varigenom lika efterlängtade som nödvändiga förbättringar kommo till stånd. Något senare blev också kårens numerär icke oväsentligt ökad.

Under 1913—1918 var L. ledamot av kommittén rörande organisationen av flottans varv. Härifrån må nämnas, att han tillsammans med marindirektör Pauli hävdade den uppfattningen, att cheferna för ingenjördepartementen borde ifråga om fartygsbyggen såväl tekniskt som ekonomiskt tillmätas samma befogenheter, som eljest tillkomma varvschef, alltså i viss mån en förelöpare till den numera i enlighet med 1942 års försvarsbeslut planerade nya varvsorganisationen.

Under år 1915—1922 var L. ledamot av krigsmaterielkommissionen.

Den 17 oktober 1919 förordnades han att, under ordinarie befattningshavarens frånvaro i annat uppdrag, utöva chefskapet för marinförvaltningen och befordrades samtidigt till kommandör i flottans reserv för att hösten därpå bliva ordinarie chef och konteramiral i reserven. År 1923 följde utnämning till

konteramiral vid flottan och var L. därmed återbördad till sjöofficerskårens stam, som han ursprungligen tillhört.

Som bekant tillträdde L. sin nya post i en för landets försvarsväsende, enkannerligen sjöförsvaret, synnerligen brydsam tid. Sålunda föreslog regeringen vid framläggandet av 1919 och 1920 års statsverkspropositioner oerhörda nedskärningar i marinförvaltningens anslagsäskanden med påföljd, att den under krigsåren hårt slitna flytande materielen icke kunde på nöjaktigt sätt underhållas. En del nybyggnader enligt 1914 års program påingo visserligen och kunde avslutas i vederbörlig ordning tack vare tidigare beviljade anslag, men ytterligare medel till fullföljande av sagda program eller till ersättningsbyggnader i övrigt kunde trots marinförvaltningens allvarliga föreställningar icke utverkas. Först under den Tryggerska regeringen inträffade en mindre om ock tillfällig ljusning, i det att 1924 års riksdag beviljade medel till påbörjande av två jagare, två ubåtar och två motortorpedbåtar, varav de båda jagarna voro väsentligt större, kraftigare och bättre bestyckade än de, som tidigare tillförts flottan. Tillkomsten och utförandet av denna förbättrade jagartyp (Ehrensköld) kan i hög grad tillskrivas L:s personliga insats. I övrigt fick marinförvaltningen begränsa sig till att hålla 1:a linjens fartyg i stridsdugligt skick under det att resten av den flytande materielen kunde bestå endast ett synnerligen nödortfött underhåll. Det ligger i öppen dag, att L:s uppgift under sådana omständigheter blev lika vanskelig som komplicerad, men han genomförde den på ett sätt, som rönt allmänt och oförbehållsamt erkännande. Under sitt sista år i marinförvaltningen och därefter till utgången av år 1926 var han tillika sakkunnig rörande flottans ersättningsbyggnad.

L. ägnade ett alldeles särskilt intresse åt flygväsendet. Efter världskrigets slut inköptes under några år flygbåtar från Italien, Tyskland och England, varigenom marinen fick sin första närmare kontakt med flygvapnets mycket betydande utveckling under krigsåren. Marinförvaltningen lyckades övertyga statsmakterna om nödvändigheten av förbättrad flygma-

teriel och med hjälp av ökade anslag gjordes väsentliga framsteg på detta område. L. intog här den ståndpunkten, att för flygvapnet kunde endast det bästa vara gott nog. Han utnyttjade själv i största möjliga utsträckning flyget vid sina ofta återkommande inspektionsresor och avslutade vid 65 års ålder sitt värv i kronans tjänst med en färd efter sitt eget sinne, i det att han sommaren 1925 i officiellt uppdrag gjorde en på den tiden lika oförvägen som uppmärksammas flygfärd Stockholm—London och åter med marinens flygbåt nr 44, förd av dåvarande kaptenen Flory. Hemfärden kunde inregistreras såsom den första flygning England—Sverige utan mellanlandning som dittills företagits. Samma år befordrades L. till vice amiral i flottan och inträdde samtidigt i reserven, där han kvarstod till utgången av 1938.

I örlogsmannasällskapet invaldes L. 1898 och i krigsvetenskapsakademien 1906.

Då det gäller att karakterisera L:s livsgärning med hänsyn till de principer, som voro vägledande för honom, kan detta nog betecknas såsom i viss mån svårighetsbetonat, icke så att förstå, att det icke för honom fanns hållpunkter och stadig målsättning för hans arbete, men den koncilians och den lätthet att samarbeta med andra, som voro för honom utmärkande drag, gjorde konturerna av hans program föga skönjbara för utomstående. Vad som emellertid omedelbart väckte uppmärksamhet med samarbetet med L. var den frigjordhet ifrån allt slags slentrian och byråkratism, varmed han utövade ledningen av det arbete, som var honom anförtrott. Snabbhet och effektivitet gingo för honom långt före all formell oantastlighet ifråga om arbetets utförande. Över huvud taget var det anmärkningsvärt att hos en förvaltningsman, som fått sin utbildning som militär, finna så litet av bundenhet i former. Utan att gå till storms mot gällande arbetssystem inom svensk statsförvaltning, lyckades han att smidigt och utan allt för mycket onödiga och djupsinniga utredningar leda förekommande frågor till ett gott resultat.

L:s militära bana hörde ju icke till de mera vanliga. Såväl

hans utnämning till marinöverintendent som senare hans förordnande till chef för marinförvaltningen kom för många tämligen överraskande och gav därför anledning till vissa utläggningar man och man emellan. Bl. a. har ifrågasatts, huruvida hans supponerade politiska inställning skulle vid det förstnämnda tillfället ha verkat i för honom ogynnsam riktning — genom avbrytandet av sjöofficerskarriären — och vid det sistnämnda till hans favör. Det bör därför framhållas, att L. hjärtligt avskydde all politik och omsorgsfullt undvek att komma i närmare kontakt med vare sig det ena eller andra lägret. Han var annars till sin läggning konservativ om än i vissa stycken betydligt mera vidsynt och tolerant än den renodlade partigångaren.

Utom tjänsten hade L. åtskilliga intressen, åt vilka han kunde ägna sig mera ostört efter inträdet i reserven.

I första rummet må här omnämnas hans mångåriga och ottröttliga arbete på stärkandet av de svensk-engelska förbindelserna, en uppgift som han var väl ägnad att fylla på grund av sina utpräglade sympatier för engelskt liv och engelsk kultur, till dels uppammade redan i barndomshemmet, där medärvda engelska tänkesätt och seder gjorde sig gällande. Han var under åtskilliga år ordförande i Svensk-engelska föreningen i Stockholm samt i denna egenskap jämväl trustee i The Anglo-Swedish Litterary Foundation i London.

Vidare var han ordförande i Svensk-japanska sällskapet.

L:s intresse för flygväsendet var ingalunda begränsat till försvarsväsendet utan sträckte sig vida därutöver och förde honom bl. a. till ordförandeposten i Kungl. Svenska Aeroklubben, där han gjorde en betydande insats.

Sport och idrott hade i honom en varm förespråkare. Personligen ägnade han sig med förkärlek åt jakt, segling, tennis, skridsko- och skidåkning samt golf. Han innehade under 30 år en ledande ställning inom golfsporten samt nedlade ett energiskt och oegennyttigt arbete till dess främjande. Bl. a.

anlades under denna tid golfbanorna på Råsunda, Lidingö och Kevinge. L. var ordförande i Stockholms Golfklubb åren 1927—1938 och under något kortare tid även i Svenska Golf förbundet. Han har även varit ordförande i Kronprinsens curlingklubb.

Genom sina personliga förbindelser kom L., om ock i relativt begränsad utsträckning, att engagera sig för industriell och merkantil verksamhet samt har under årens lopp varit styrelseledamot eller revisor i ett flertal mera kända företag, bland vilka här endast skall nämnas Köpings Mek. Verkstads A.-B., som särskilt intresserade honom med hänsyn till att fadern varit en av initiativtagarna till detta industriföretag.

L., som levde ogift, vistades på grund av sin verksamhet och sina många skiftande intressen i hög grad på rörlig fot samt begagnade varje tillfälle till resor. Han kom härigenom att förskaffa sig en mycket stor bekantskaps- och umgängeskrets över snart sagt hela landet liksom också utanför dess gränser, men till syvende och sist hade han dock sina rötter i Stockholm samt knöt också där de flesta av sina många för livet bestående vänskapsband.

Hösten 1938 drabbades L. genom överansträngning av förlamning i höger sida. Men även om kroppen sålunda tog obotlig skada, bibehöll den gamle amiralen in i det sista sin andliga vigör och vitalitet, främst tack vare den aldrig sviktande viljestyrka och självdisciplin, som präglade denna i mer än ett avseende imponerande man.

## Karl Gustaf Theodor Borell.\*)

Vid revisionssekreterare Theodor Borells bortgång den 1 februari i år förlorade Örlogsmannasällskapet en hedersledamot med djup insikt om betydelsen för vårt land av försvaret till sjöss och flottans män en god vän och trogen förkämpe.

Född och uppvuxen i Borgholm fick Borell tidigt tillfälle till friska nappatag med vågor och vindar, som skärpte blicken och omdömesförmågan. Därunder utvecklades väl också det sjömannens enkla, naturliga och trygga sätt samt det praktiska handlag med tingen som för honom var utmärkande. Hans föräldrar, handlanden Fredrik Borell med maka, född Rolander, blevo säkerligen överraskade av att den sjöbitne sonen med intresse ägnade sig även åt studierna. Efter studentexamen i Kalmar fortsattes dessa vid universitetet i Uppsala, där de avslutades med hovrättsexamen 1893 vid 24 års ålder. Vid den följande juridiska verksamheten var han huvudsakligen knuten till Svea hovrätt, där han blev assessor 1907. Hovrättsråd 1910, utnämndes han till revisionssekreterare 1911 och slutligen 1916 till häradshövding i Stockholms läns västra domsaga, en av rikets äldsta domstolar med anor sedan hedenhös. Under 23 år utövade han här med lugn kraft sitt domarekall.

Borells praktiska förmåga, vederhäftighet och ekonomiska förstånd gjorde honom snart uppmärksam i det kommunala arbetet, och han blev under de 32 år han ägnade sig däråt en högt skattad pamp och kommunalman i Nacka och Storängen, där han sedan lång tid tillbaka hade sitt hem. I Stockholms läns landsting invaldes han 1910 och förblev där i 28 år, varav som ordförande åren 1927—30.

Att Borell från landstinget skulle gå vidare till riksdagen var helt naturligt. 1916 invaldes han i första kammaren, där han representerade högern i nära 23 år. Under denna tid tillhörde han bl. a. stats- och lagutskotten, där hans juridiska

\*) Minnesteckningen författad av hedersledamoten Ekstrand.

erfarenhet, logiska skärpa och formella skicklighet kommo väl till sin rätt. Av kamraterna i riksdagen ansågs han vara en man som grundligt trängde in i frågorna, och då han uppträdde i utskotten eller kammaren, visste man, att hans anförande skulle vara väl övertänt och ämnet omsorgsfullt genomarbetat. Hans politiska arbete bar alltid den ansvarsfulla domarens prägel. När amiral Lindman för sin andra ministär 1928—30 såg sig om efter en kommunikationsminister, som verkligen satt sig in i de brännande bil- och vägfrågorna, föll hans val på Borell. Denne lyckades också på ett skickligt och förtjänstfullt sätt komma till rätta med trafikproblemen. I statsutskottet hade Borell kommit i nära kontakt med försvarsfrågorna och blev därför utsedd till medlem av 1930 års försvarskommission, där han tillsammans med riksdagsmannen Magnusson i Skövde representerade högerpartiet. Då Per Albin Hansson tillträdde som statsminister 1932, blev Borell kommissionens ordförande. Hans sista större uppdrag som riksdagsman var ordförandeskapet i Karolinska sjukhusets byggnadskommitté.

Vid sidan av domarämbetet och det krävande arbetet som kommunal- och riksdagsman ägnade sig Borell även åt en ganska mångsidig verksamhet som affärsjurist. Han åtnjöt i bank- och finanskretsar stort anseende för sin rättrådighet och skicklighet.

Förutom arbetet hade Borell egentligen bara ett stort intresse, att vistas till sjöss i segelbåt eller motorbåt. Han tyckte också om att medfölja någon kustångare, och han var efter många färder längs kusterna väl orienterad om kustfarvattnens karaktär från Öregrund till Strömstad. Han berättade gärna om sina upplevelser till sjöss och njöt i fulla dag av tillvaron, då han fick trampa ett däck, men mest då han hade en rorkult eller ratt i handen. Han var en god sjöman, försiktig, men rådsnar och snabb till handling, när så krävdes.

Genom sin kännedom om sjön och våra kustfarvatten hade han fått en klar uppfattning om flottans betydelse som en del av vårt försvar, en uppfattning som han ock gav uttryck åt

såväl i riksdagen som i försvarskommissionen. Han ansågs därför, och det med rätta, som en varm flottvän, men han var också en övertygad förkämpe för hela försvaret, en sak som på sina håll ofta förbisågs. I försvarskommissionen med de många stridiga viljorna både bland riksdagsmännen och militärerna hade han som ordförande ingen lätt uppgift. Att få fram ett enhetligt förslag från kommissionen var helt uteslutet. Att få den i övrigt mycket landbetonade kommissionen att förstå möjligheterna för och värdet av ett försvar till sjöss var också en svårlöst uppgift. Härför fordrades ännu ett världskrig, där flottans betydelse som en del av vår försvarsmakt vid vakthållningen om vår självbestämningsrätt ånyo kunde praktiskt påvisas. Borell var inte heller nöjd med den andel som tillerkänts flottan i högerledamöternas reservation men tröstade sig med att kommissionens slutliga betänkande blev så splittrat att det inte skulle kunna få någon avgörande betydelse för framtiden.

Som ett uttryck för Örlogsmannasällskapets uppskattning av Borells stora intresse för flottan liksom också av hans insatser för att stärka vårt försvar och särskilt försvaret till sjöss kallades han 1936 till hedersledamot av sällskapet, en utmärkelse, som han satte stort värde på.

Sedan Borell vid 70 års ålder dragit sig tillbaka från största delen av sin verksamhet på olika områden och därmed även frånhänt sitt kanske viktigaste livselexir, det myckna arbetet, tyckte han nog att tillvaron icke var densamma som förr. Till Öland och sitt kära Borgholm sökte han sig dock på somrarna för att få sitt dagliga dopp med solbad i badhuset och få tillfälle berätta om flydda tiders borgholmsbor och ölänningar. Hans hälsa blev emellertid alltmer vacklande, och tidigare än väntat var tiden kommen för den sista seglatsen ut över vidare och mera okända vatten än de blånande hav, vars vågor slå mot de svenska skären.

Sent skola alla som hade förmånen få räkna sig till hans vänner glömma vännen »Teddes» vänliga och trofasta personlighet, hans blida och goda humor, hans okonstlade och varma

sympati, som strömmade dem till mötes. Han har lämnat efter sig ett stort tomrum, men ur detta skall hans minne lysa liksom stjärnan, som i rymden slocknad, från jorden syns i många år ännu.

Theodor Borell sörjes närmast av maka, född Ringqvist, två söner, advokat Eric Borell och kaptenen vid flottan Nils Borell, en dotter, fru Karin Unander-Scharin, gift med direktör Nils Unander-Scharin samt barnbarn.

### Georg Ahlrot.\*)

Förre verkställande direktören vid Kockums Mekaniska Verkstads A.-B., Georg Ahlrot avled den 17 januari 1944, och med honom har en av de män, som gjort en bestående insats vid skapande av den moderna svenska varvsindustrien gått ur tiden.

Ahlrot föddes i Kalmar den 10 oktober 1865. Efter att år 1889 hava avlagt examen vid Chalmers tekniska institut i Göteborg innehade Ahlrot olika anställningar vid varv och maskinverkstäder i Tyskland. Efter sin återkomst till Sverige år 1899 arbetade Ahlrot till en början som konstruktör vid flottans varv i Karlskrona samt därefter som överingenjör vid Bergsunds Mek. Verkstads A.-B. i Stockholm.

Ahlrot var en man begåvad med utomordentlig energi och organisationsförmåga. Dessa egenskaper jämte hans i utlandet förvärvade erfarenhet voro de förutsättningar, som gjorde, att

\*) Minnesteckningen författad av ledamoten Qvistgaard.

han med sådan framgång år 1904 kunde ställa sig som överingenjör och verkställande direktör för Kockums Mekaniska Verkstads A.-B. i Malmö. Dessa befattningar gävo honom ett rikt arbetsfält. Bland annat sammanfördes under hans ledning till ett år 1909 förvärvat område vid hamnen bolagets verkstäder och anläggningar till en enhet, vilken planerades och uppfördes med sådan skicklighet och förutseende, att det givits möjligheter att med vissa ändringar och moderniseringar alltjämt behålla dessa varvs- och verkstadsanläggningar som ett industriföretag av allra högsta klass.

Ahlrot lämnade ingen möda ospard när det gällde att till Kockums Mekaniska Verkstad förvärva kunder och beställningar, och genom besök vid svenska och utländska industriföretag skaffade han sig en fortlöpande kontakt med den tekniska utvecklingen inom sitt verksamhetsområde. Genom sin vidsynthet och framstående tekniska begåvning främjade Ahlrot sitt företags verksamhet, och han har i hög grad bidragit till att föra fram Kockums Mekaniska Verkstad till den position bolaget nu intager.

Under Ahlrots cheftid blev Kockums Mekaniska Verkstad svenska flottans specialvarv för undervattensbåtar, vilka där tillverkades i serier och voro av mycket hög kvalitet. Bland övriga större arbeten, som under nyssnämnda tid utfördes för örlogsflottan märkas flera jagare, varav en med det första i Sverige byggda turbinmaskineriet, pansarskeppet Gustaf V, jagarna Ehrensköld och Klas Horn.

Dessutom byggdes på varvet ett stort antal last- och passagerarfartyg. Vidare upptog varvet under denna tid tillverkning av dieselmotorer för fartygsdrift.

Verkstadens övriga avdelningar ökade även tillverkningen då under årens lopp stora beställningar erhöles på maskiner, järnvägsagnar, broar, kranar o. . v.

Ahlrots stora arbetsförmåga och insikter i mångahanda ting anlidades mycket för allmänna värv. I Malmö innehade han sålunda många kommunala förtroendeuppdrag. Inom Sveriges Verkstadsförening har Ahlrot spelat en framträdande roll, bl. a.

såsom ledamot av överstyrelsen och dess arbetsutskott, varjämte han under många år fungerade som vice ordförande i Sveriges Varvsindustriförening, där han utförde ett uppskattat arbete. År 1936 avgick Ahlrot från posten som verkställande direktör vid Kockums Mekaniska Verkstads A.-B. Som ordförande i bolagets styrelse, vartill han utsetts år 1935, kvarstod han till år 1939, då han drog sig tillbaka från aktiv verksamhet.

Som närmast sörjande efterlämnar Ahlrot två söner, civilingenjören direktör Einar Ahlrot och direktören Yngve Ahlrot, båda i Stockholm, samt barnbarn.

I detta sällskap invaldes Ahlrot år 1926 som korresponderande ledamot och överflyttades 1936 till hedersledamot.

---

### **Knut Rosensvärd.\*)**

---

Den 19 oktober 1944 avled i Motala f. kommandörkaptenen K. H. A. Rosensvärd. Född i Karlskrona den 13. januari 1865, där fadern var kommandörkapten och varvschef, var det naturligt att R. valde sjöofficersbanan. Efter sjökrigsskoletiden med expeditioner på korvetten Saga erhöll R. sin första officersfullmakt 1886, blev kommandörkapten av 1. gr. 1913 och inträdde 1920 i reserven, vilken han lämnade år 1930. I Örlogsmannasällskapet invaldes R. 1898.

Redan som ung officer ägnade sig R. åt torpedvapnet, som skulle bli hans stora intresse livet igenom. 1894 företog han en resa till Fiume för besiktning av en leverans torpeder, eller självgående minor som de på den tiden benämndes, ett uppdrag som sedan vid flera tillfällen anförtroddes honom.

---

\*) Minnesteckningen författad av Sekreteraren.

Den inhemska torpedtillverkningen kan räkna R. som en av sina grundare. Redan på ett tidigt stadium insåg han nödvändigheten av ett självständigt torpedvapen med särskild avdelning i marinförvaltningen och särskilda departement på örlogsvarven. Sina åsikter framförde han — bl. a. i ett flertal artiklar i Tidskrift i Sjöväsende — härvid som alltid utan omsvep även om de bröto mot tidigare uppfattning. Han hade tillfredsställelsen att se dessa sina strävanden förverkligade redan år 1900, och tio år därefter, när torpedverkstaden år 1910 upprättades vid örlogsvarvet i Karlskrona blev R. dess förste chef.

Härunder liksom sedan under flera perioder som chef för torpeddepartementen vid våra örlogsvarv, i Karlskrona sammanlagt 12 år, samt i marinförvaltningens torpedavdelning nedlade R. ett stort och intresserat arbete för att fri från konservation fullkomna konstruktioerna. Han hade en synnerligen god materielkänedom, varom även av honom utarbetade beskrivningar och föreskrifter bära vittne. Som chef var han fordrande, mången gång barsk men ändock välvillig och mänsklig.

Även i sjötjänsten ägnade R. sin mesta tid åt torpedvapnet. Som yngre officer var han fartygschef på ett flertal torpedbåtar, och senare anförtroddes han flottiljchefsskap samt torpedskolor.

Efter avskedstagandet hade R. först sin verksamhet i Karlskrona som verkställande direktör i Ångslupsbolaget. År 1922 tillträdde han befattningen som slussinspektör vid Göta kanal och bosatte sig i Motala. När Centrala torpedverkstaden upprättades här var det med stor tillfredsställelse som den gamle torpedentusiasten kunde återknyta bekantskapen med det han ägnat så mycken tid och så många tankar. In i det sista tog han intresserat del av teknikens framåtskridande.

Tack vare sin verksamhetslust och sitt allmänna intresse kom R. under årens lopp i Motala att stå i förgrunden på åtskilliga områden i samhällslivet. Att härvid hans sjömansegenskaper togos i anspråk framgår av att han var en sam-

manhållande kraft inom Vätterns seglarförbund samt mångårig ordförande i Motala segelklubb och Motala simsällskap.

R. levde i ett mycket lyckligt äktenskap, varom hans så harmoniska hem bar vittnesbörd. Varm vänlighet och hjärtlighet strömmade en till mötes där. Naturligtvis var detta i hög grad hans makas förtjänst, men de båda passade så sällsynt bra samman och förstodo varandra så väl, att man kände en alldeles sällspord trivsel hos dem.

Närmast sörjande är maka född Ödman, sonen Ivar, kommandörkapten vid flottan, dottern Marianne, gift med disponent Ulander, åldrig syster samt barnbarn.

### Seth von Konow.\*)

Då f. kommandörkaptenen Seth von Konow i januari detta år inträdde i nittioårsåldern, till sinnet alltjämt livlig och vaken, föreföll det, som om man ännu flera år skulle få möta den gamle vittbereste sjömannen, den fängslande berättaren med sina rika minnen. Men åren togo nu hastigt ut sin rätt och den 26 maj 1944 gick han bort efter blott några få dagars sjukdom.

Seth von Konow, tillhörande en urgammal adlig ätt från Mark-Brandenburg, som 1631 överflyttade till svenskväldet, först till Ingermanland och därefter till egentliga Sverige, där den 1772 naturaliserades som svensk ätt, föddes vid Åtvidabergs bruk den 6 januari 1854. Föräldrarna voro lantmätaren Carl Johan Bernd von Konow och dennes maka Olivia Lovisa Elvira Lindskog. Sin tidigare skolutbildning erhöll han i Västervik, och kanske fick han i denna gamla sjöfartsstad och i Tjusts

\*) Minnesteckningen författad av hedersledamoten Lybeck.

härliga skärgårdar den håg, som skulle bli hans för hela livet, Sjömanshågen. Vid fjorton års ålder inträdde han 1868 som sjökadett i Kungl. Sjökrigsskolan, genomgick dess dåvarande sex klasser och seglade under somrarna på kadettkorvetterna af Chapman — det äldre fartyget med detta namn — och Norrköping, och utnämndes till underlöjtnant vid Kungl. flottan 1874.

Efter att hava genomgått allmän och speciell minkurs tjänstgjorde von Konow under 1870- och tidigare delen av 1880-talet i många allmänna officersbefattningar ombord samt i land på örlogsstation eller örlogsvarv, därvid bl. a. å mindepartement. Han tillhörde den gamla tidens sjömän, som i verklig mening seglade haven runt med dåtidens fregatter och korvetter och som därefter tjänstgjorde på de övergångstyper, andra och första klass kanonbåtar, monitorer o. s. v., vilka länkade in flottan till dess modernare fartyg, på vilka von Konow också tjänstgjort. Namnen på de fartyg, å vilka von Konow som ung officer seglat eller fört befäl, leda minnen tillbaka sextio till sjuttio år i tiden: de mindre kanonbåtarna Hogland, Ingegend, Motala, Aslög, de större Skäggald, Skagul och Verdande — i en expedition 1882 till Spetsbergen — korvetterna Eugenie och Gefle, de gamla pansarbåtarna av monitortyp Björn och John Ericsson, minfartyget Ran, de äldsta »minbåtarna», som torpedbåtarna kallades hos oss på 1880-talet o. s. v. von Konow befordrades till löjtnant 1877 och till kapten 1885.

Året 1884 var betydelsefullt för honom, då han nämligen i likhet med flera andra vetgiriga och kanske också äventyrslystna svenska sjöofficerare inträdde i utländsk örlogstjänst, von Konow i den franska marinen. Där hade han förmånen — förutom att få tjänstgöra å pansarfregatten Amiral Duperré i en »evolutionseskader» i Medelhavet — att jämväl få deltaga i en expedition till Tonkin 1884—85 under fransmännens krig i Kina dessa år, som slutade med att Tonkin och Annam blevo franska kolonier. von Konow, som reste ut med transportfartyget Annamite och hem med transportfartyget Caravane, tjänstgjorde i fjärran Östern å kanonbåten Drac och pansarfregatten Bayard. Det är tydligt att von Konow med sitt mottagliga sinne vann ej blott förkovran inom örlogsyrket utan också för livet be-



stående intryck av en för våra begrepp exotisk värld i dess prunkande prakt och brokiga miljö, vars i flera fall tilltalande egenart han säkerligen betraktade med ungefär samma inställning som hans samtida franska kollega Pierre Loti (Viaud).

Efter återkomst till hemlandet 1886 återgick von Konow till tjänstgöring å örlogsstation som informationsofficer vid underbefälsskola. År 1891 bedrev han studier vid Stockholms observatorium, och innehade under följande årtionde — varunder han befordrades 1896 till kommandörkapten av andra, och 1899 till kommandörkapten av första graden — befattningar såsom kompanichef, beväringbefälhavare i Stockholm, adjutant hos stationsbefälhavaren, departementschef å Stockholms varv samt, åren 1905—09, chef för underofficers- och sjömanskårerna i Stockholm. Han hade under dessa år fortfarande flera sjökommenderingar bl. a. som sekond å korvetten Balder under dess långresa till Sydamerika och Sydafrika 1894—95, chef å övningsskeppet Najaden 1899, å pansarbåten Tapperheten under de stora flottrustningarna 1905. Han invaldes i Kungl. Örlogsmannasällskapet år 1901.

Kommandörkapten von Konows rikaste minnen, om vilka han gärna berättade — även i radio —, lågo förankrade i segeltiden, där han förvärvade ett utmärkt sjömanskap. Hans intressen sträckte sig emellertid vida utöver yrkesmannens, och under sina sjöresor, särskilt de som förekommo under de år han tillbringade i Indokina och Fjärran Östern, fick han tillfälle att tillfredsställa sina etnografiska forskar- och samlarintressen. Själv mycket beläst, var han ganska verksam på det litterära området och utgav bland annat år 1887 en fransk-svensk sjömilitär ordbok.

I sin militära tjänst var han kunnig, hurtig och rättfram samt omtyckt av sin personal. Då han 1909 lämnade den aktiva tjänsten, ingick han som sekreterare i Svenska Turistföreningen, där han stannade till 1914, varpå han intill 1927 ägnade sig åt arkivarbete i Stockholms stads tjänst. Han hän-gav sig härefter åt sitt verkliga favoritarbete på äldre dagar, släktforskning. Trots att han under senare år led av nedsatt

synförmåga, nära nog till blindhet, glädde han sig åt att träffa människor och satt gärna som ålderspresident i Travellers Club.

Han, den gamle Västervikspojken, efterlämnar minnet av en intelligent, livlig och verksam människa.

Seth von Konow ingick 1879 äktenskap med Gerda Magnhild Matilda Nennes, som avled 1934, tio år före sin make. Närmast sörjande äro tre söner, förste baningenjören vid Statens järnvägar Björn von Konow, advokaten Ulf von Konow och kapten Tor von Konow, döttrarna fru Signe von Konow och fröken Ylva von Konow, sonhustrur, barnbarn och barnbarnsbarn.

---

### Ivar Nordenfeldt.\*)

---

Ivar Nordenfeldt föddes i Göteborg den 25 september 1867. — Hans fader var kamrer Enar Jonas Nordenfeldt och moder Ulrika Lovisa Hessle.

År 1882 inträdde N. såsom elev vid Kungl. Sjökrigsskolan och gjorde såsom sådan sjöexpeditioner å korvetterna Norrköping och Saga samt fregatten Vanadis till Nordsjön, Medelhavet och Norra Atlanten.

N. blev den 18 oktober 1888 underlöjtnant vid Kungl. flottan och avancerade till löjtnant 1890 och kapten 1898, blev kommandörkapten av 2:a graden 1910 och 1:a graden 1914 samt beviljades nådigt avsked 1922.

När N. lämnade den aktiva tjänsten hade han bakom sig en tjänstetid vid flottan av mer än 40 år, under vilken tid utvecklingen inom sjövapnet hade varit minst sagt omvälvande. N. erhöll sålunda sin grundläggande utbildning på segelfartyg

\*) Mimesteekningen författad av hedersledamoten Wester.

och slutade örlogstjänsten med kommenderingar å våra modernaste stridsfartyg.

N. erhöill en mångsidig utbildning och den första skola han genomgick var minskolans högre kurs 1891, därefter kom allmänna kursen vid Kungl. artilleri- och ingenjörhögskolan 1894, varjämte N. deltog upprepade gånger i flottans skjutskolor. N. tjänstgjorde åren 1897—98 i Kungl. Marinförvaltningen och erhöill därunder kommendering till italienska marinens skjutskola i Spezzia, som var förlagd till pansarfartyget San Martino, där N. kom i kontakt med de nyaste framstegen å det artilleritekniska området.

Efter hemkomsten från italiensk tjänst 1898 följde en lång rad av sjökommenderingar — nästan varje år en tid framåt tillbragte N. kortare eller längre tider emellan relingarna.

Bland N:s sjökommenderingar må nämnas: 1889—90 korvetten Saga N. Atlanten och Västindien, 1895—96 korvetten Freja Östersjön och N. Atlanten, pansarskeppet Oden, logementsfartyget Stockholm, pansarbåtarna Björn och Berserk ss. chef, pansarskeppet Dristigheten, övningsskeppet Jarramas ss. chef, pansarskeppen Tor och Wasa ss. chef, pansarskeppet Oscar II, torpedkryssaren Psilander och Örnen ss. chef, pansarskeppen Niord och Thule ss. chef, pansarbåten Tirfing ss. avdelningschef för Göteborgsavdelningen.

Hand i hand med sjökommenderingarna gick tjänsten i land och därifrån må nämnas: lärare i vapenlära vid Kungl. Sjökrigsskolan, ledamot i kommissionen för slutbesiktning av Dristigheten, Generalstabens fältövningar, direktör i flottans pensionskassa, första armefördelningens fältövningar, tjänstgöring i K. Marinförvaltningen, äldste artilleriofficer och chef för artilleridepartementet i Karlskrona, fullmäktig i flottans pensionskassa, vid upprepade tillfällen stabschef i befälhavande amiralens kommandantstab i Karlskrona, sista gången åren 1913—14 under då pågående världskrig.

Ivar Nordenfelt var godhjärtad och vänfast, en i bästa mening god kamrat — en hedersman i ordets bästa bemärkelse.

Hans hedersbegrepp voro stränga, präglade av gammaldags vanor och uppfattning.

Till hela sin läggning var N. strängt konservativ och hade om flertalet vanligen förekommande frågor mycket bestämda åsikter, som han aldrig tvekade att uttala.

Den bortgångne († 30/6 1944) var i ett lyckligt äktenskap förenad med Dath, Hildegard, Beate Christerson (avliden 1931) dotter till framlidne amiralen Jarl Christerson och han sörjes närmast av en son och tre döttrar.

---

### Axel Henric Gisiko.\*)

---

Den 18 december 1943 avled i Stockholm förre kommandören vid Kungl. Flottan, Kungl. Örlogsmannasällskapets ledamot Axel Henric Gisiko.

Han föddes i Stockholm den 2 mars 1869, son av grosshandlare Carl Samuel Gisiko och hans maka, Emma Fredrika Lovisa, född Wetterling.

I Kungl. Sjökrigsskolan inträdde han som sjökadett vid fjorton års ålder, utnämndes efter avlagd sjöofficersexamen till underlöjtnant vid flottan 1889 och befordrades sedermera till löjtnant 1892, kaptan 1900, kommandörkapten av 2 graden 1912 och till kommandörkapten av 1 graden 1914. Till kommandör i flottan utnämndes Gisiko i december 1919 och till kommandör vid flottan i januari 1920. Han invaldes såsom ledamot i Kungl. Örlogsmannasällskapet år 1909 och i Kungl. Krigsvetenskapsakademien år 1914.

Efter uppnådd pensionsålder avgick Gisiko ur aktiv tjänst

---

\*) Minnesteckningen författad av ledamoten Samuelsson.

den 1 april 1929 då han inträdde i flottans reserv där han kvarstod till och med december 1940.

Dessa här återgivna korta data markera milstolpar i en ovanligt både växlings- och framgångsrik sjöofficersbana.

Under sina första officersår tjänstgjorde Gisiko bl. a. å skeppsgosse- och kadettfartyg och genomgick minskolans lägre kurs ävensom infanteriskjutskolan å Rosersberg. Hans håg stod dock redan tidigt till det nya torpedvapnet vid vilket han genomgick befälskurs i torpedskola år 1901. Sedan även sjökrigshögskolans allmänna klass blivit genomgången år 1901—02 knöts Gisiko till flottans stab, där han med avbrott för sjökommenderingar av olika slag skulle komma att verka inom olika grenar av tjänsten under de närmast följande 20 åren, först som tjänstgörande officer och sedermera som avdelningschef. Han fick vid sidan härav även många andra uppdrag.

Sålunda ställdes han bl. a. åren 1906—07 till chefens för lantförsvarets kommandoexpedition förfogande för omarbetning av inskrivningsförfordningen och biträdde åren 1907—08 vid den s. k. Generalkommissionens arbeten vad beträffar flottan. Han utsågs därjämte till sakkunnig för utarbetande av förslag till ny organisation av flottans sjömanskår samt 1910 såsom sakkunnig inom lantförsvarets kommandoexpedition.

Under dessa år, 1907—10, togs Gisiko även i anspråk av Kungl. Marinförvaltningen bl. a. för övervakande av utrustningen av jagarna Wale, Ragnar, Sigurd, Vidar och Hugin samt torpedbåtarna Iris, Thetis, Spica, Astrea, Antares, Arcturus, Altair, Argo, Polaris, Perseus, Regulus och Rigel, en rad fartygsnamn, som även illustrera flottans kraftiga tillväxt under denna tid.

År 1906 hade Gisiko förordnats till lärare i strategi vid Kungl. Sjökrigshögskolan och år 1908 jämväl till lärare i taktik därstädes, vilka befattningar han bibehöll ända till år 1918.

Under de hittills gångna åren hade Gisiko medhunnit ett stort antal sjökommenderingar såsom fartygs- och divisions-

chef å torpedbåtar och jagare, såsom sekond eller fartygschef å pansarbåtarna Göta, Thule, Tapperheten och Oscar II samt såsom flottiljchef å torpedbåtsflottilj och fartygschef å kadettfartyget, pansarkryssaren Fylgia.

Genom denna mångskiftande sjötjänstgöring och sin stabstjänst i land var Gisiko synnerligen väl kvalificerad för befattningen såsom stabschef hos Inspektören för Flottans övningar till sjöss, vilken befattning anförtroddes honom år 1918.

Såsom flaggkapten hos dåvarande Högste Befälhavaren över Kustflottan, konteramiralen greve C. A. Ehrensvärd, var Gisiko ombarkerad först å pansarskeppet Sverige (1918) och därefter å pansarskeppet Åran (1919).

När den förste innehavaren av befattningen som Inspektör för ubåtsvapnet, dåvarande kommandören greve Alarik Wachtmeister, tillträdde befattningen som Högste Befälhavare över Kustflottan, förordnades Gisiko den 5 februari 1919 till Inspektör för ubåtsvapnet. Det var under de sex år, som nu följde, som Gisiko kom att nedlägga ett för det svenska ubåtsvapnets utveckling synnerligen betydelsefullt och bestående organisationsarbete.

Sommaren 1920 tjänstgjorde Gisiko såsom divisionschef å 2. pansarskeppsdivisionen och under sommaren 1921, 1924 och 1925 blåste hans kommandörsstandert på depåfartyget Svea i 1. ubåtsflottiljen, som förbandet då hette, där han utövade befälet i sin dubbla egenskap av flottiljchef och inspektör. Det var under dessa expeditioner, som han i direkt kontakt med den aktiva ubåtspersonalen, fick tillfälle att hos densamma ingjuta den framåtanda och oförvägenhet, som ännu vårdas som en av vapnets främsta traditioner.

Den 1 oktober 1925 avgick Gisiko från befattningen som Inspektör för ubåtsvapnet för att tillträda befattningen som chef för Stockholms örlogsvärv, vilken befattning han innehade till sin avgång ur aktiv tjänst.

Gisikos verksamhet i marinens tjänst upphörde emellertid å Galunda härmed. Han blev nu ordförande i fartygsuttagningskommissionen och började dessutom en ny och maktpå-

liggande uppgift som Ordförande och Kärchef i Sveriges frivilliga motorbåtskår, en befattning som han bibehöll ända till sin avgång ur reserven den 31 december 1940.

Förutom sina mångahanda redan nämnda tjänsteuppdrag var Gisiko även verksam bl. a. som ledamot i Föreningen Sveriges Flotta under 8 år och var från sitt avsked från flottan till sitt frånfalle direktör för det av handelsflottan mycket anlitade Färgbolaget International. Han innehade ett flertal in- och utländska utmärkelser av vilka han säkerligen mest värdesatte de guldmedaljer han fick mottaga vid avgången från sitt inspektörsskap över ubåtsvapnet och sitt kärchefsskap i frivilliga motorbåtskåren.

Henrik Gisiko sörjes närmast av maka, Ingrid Katarina, född Andersson, och fyra söner, av vilka Axel, f. 1897, är skogsingenjör och Gösta, f. 1901, är reklamteknare och har hustru och en son, samt Herman, f. 1905 och Carl, f. 1909, vilka båda sedan länge vistas i USA, där den förre är anställd i mode- och den senare i byggnadsbranschen. Den äldste sonen Harry, f. 1896, förolyckades genom olyckshändelse för flera år sedan.

I den av Gisikos barndomsvän och kurskamrat, konteramiral Hans Ericsson, författade minnesruna, som den 20 december 1943 stod att läsa i Svenska Dagbladet, sägs bl. a.:

»I kretsen av dina kamrater vid flottan blev Du tidigt en förgrundsfigur. Det goda kamratskapet, oförskräckt framåtanda och ett friskt humör blevo de främsta kännetecknen på den atmosfär Du spred omkring Dig. Helt naturligt lockades Du också därför i främsta rummet av den tjänst, som på den tiden gav det största spelrummet åt dessa egenskaper — torpedbåts — och senare jagartjänsten. Genom Ditt goda föredöme som en skicklig och djärv fartygschef, förenat med osvikligt manövröga och gott sjömanskap, bidrog Du att lägga grunden till den yrkesskicklighet som alltjämt kännetecknar vårt torpedvapen. Ännu lär det berättas i de yngre kamratkretsarna om Dina enastående navigeringar och manövrer i våra grunduppfyllda skärgårdar under mörker och dåligt väder.

Det skulle även bli Dig förunnat att under en lång följd av år verka för den moderna sjötaktikens genombrott i Sverige. Rysk-japanska krigets betydelsefulla lärdomar omsatte Du i vår flotta under ett tolvårigt lärarskap vid Sjökrigshögskolan. Och sju års tjänst som avdelningschef i marininstaben satte sina spår inom en mångfald områden av flottans verksamhet.

Din håg låg dock främst till livet ombord, där ledaregenenskaperna mer än annorstädes sätts på prov. Efter en kort framgångsrik tid som flaggkapten anförtroddes Du den nya befattningen som Inspektör för ubåtsvapnet, vilken även medförde betydelsefulla chefsposter till sjöss. De insatser Du gjorde som det »andra» torpedvapnets företrädare blevo icke mindre än tidigare. Under »Gickes» ledning, präglad av ungdomens entusiasm för moderna idéer och nya uppgifter, fick det svenska ubåtsvapnet vind i seglen. Även här förmådde Du särskilt skapa den goda anda och entusiasm för uppgiften, utan vilken framgång är otänkbar».

Även Gisikos tioåriga verksamhet som Kärchef för Sveriges Frivilliga motorbåtskår blev för denna kår en period av pånyttfödelse och framåtskridande, som slutligen resulterade i den nya, fastare organiserade Sjövärnskåren, som nu framgångsrikt hävdar sin plats i marinens beredskap.

För alla dem som haft förmånen att i eller utom tjänsten komma i beröring med Gisiko efterlämnar hans bortgång ett svårfyllt tomrum. Minnet av hans inspirerande väsen, redbarhet, vänfasthet, oförskräckta framåtanda och smittsamma livsglädje skall leva länge bland hans forna kamrater och underlydande.

Såväl vårt torpedvapen som ubåtsvapnet och sjövärnskåren hava alldeles särskilt anledning att hylla minnet av Henric Gisiko som banbrytare och föregångsman.

### Carl Gustaf Norselius.\*)

Carl Gustaf Norselius, som föddes i Stockholm den 26 december 1864 var son till apotekaren Carl August Rudolf Norselius och Augusta Sofia Thedolina Sandahl. 1880 inträdde N. i sjökrigsskolan och företog åren 1880—1887 expeditioner på korvetten Saga. N. utnämndes till underlöjtnant 1887, löjtnant 1889, kapten 1898, kommandörkapten 2. gr 1910 och av 1. gr 1914. År 1919 inträdde N. i reserven, vilken han sedan lämnade 1929.

Efter att hava genomgått Gymnastiska Centralinstitutet tjänstgjorde N. som instruktionsofficer på örlogsstationen i Karlskrona och därefter som kompanichef på Skeppsgossekåren. Åren 1905—13 var N. knuten till Marinstaben.

En stor del av sin sjötjänst ägnade N. åt torpedvapnet. Vid sidan av tjänsten på stridsfartyg låg N:s intresse för sjömätning. Bl. a. deltog han som fartygschef på kanonbåten Svensksund i en sjömätningsexpedition till Spetsbergen. Det var emellertid icke första gången N. var i dessa nordliga farvatten. 1897 tjänstgjorde nämligen N. som 1. officer på Svensksund, under den bekanta Andréexpeditionen. Under förra världskriget var N. fartygschef på flaggskeppet Oscar II 1914—1916.

Sedan N. lämnat den aktiva tjänsten vid flottan upprätthöll han åren 1920—32 befattningen som redaktör för tidskriften Underrättelser för Sjöfarande. Här nedlade N. ett utomordentligt gediget arbete och grundade konturerna för den uppställning av sjöfartsnotiser, som alltjämt tillämpas.

N. var en pliktrogen och dugande officer, sträng och fordrande i tjänsten, men under den barska ytan klappade ett varmt hjärta. Han var rättvis och rätträdig och hade ett vaket intresse för sina underlydandes bästa. N. hade en skarp blick för skärgårdsnavigering och var en skicklig manövrer. Såsom gymnastikofficer intog han en framskjuten plats.

N. blev ledamot av KÖMS år 1914.

\*) Minnesteckningen författad av Sekreteraren.

N. levde och dog ogift. Mot sina föräldrar och syskon visade han städse den allra största ömhet. Han förde ett ganska tillbakadraget liv, särskilt sedan han 1932 slutat sin redaktörsplats i Kungl. Sjökarteverket, men hans hem stod alltid öppet för hans gamla vänner. Han var en god vän och en hjälpsam kamrat.

Närmast sörjande vid hans bortgång — den 17 december 1943 — voro två bröder, Erik konstnär och sedan många år bosatt i Paris samt Sten gymnastikdirektör, gift och bosatt i Stockholm.

### Thore Fevrell.\*)

Fredrik Theodor Emanuel Fevrell föddes i Stockholm år 1881 den 11 oktober. Han var son till fil. dr Per Johan Theodor Carlson, komminister i Oscars församling och dennes maka Emma Elise Frederique Febvrel. Av deras sju barn var sonen Thore den näst yngste.

Från hans barndom och uppväxtår kan omnämnas, att ett religiöst intresse hos honom framträtt ganska tidigt, vilket sedan följt honom genom livet. Också ett fosterländskt intresse var utmärkande för honom, vilket nog medverkade till att han kom att slå in på sjöofficerens bana. Carl XII och Napoleon voro hans ideal under pojåkåren, beundran för den senare hörde nära samman med hans franska påbrå, då modern var fransyska. Från henne kom också hans förmåga att helt kunna entusiasmeras för en sak.

Den 1 oktober 1896 blev Fevrell kadett vid Kungl. Sjökrigsskolan och den 27 oktober 1902 underlöjtnant vid Kungl. Flottan, varefter följde befordran till löjtnant två år senare, till kapten

\*) Minnesteckningen författad av kommandörkapten C. B. Eriksson.

1911 och till kommandörkapten av 2:a graden i marinen 1921. Den 25 oktober samma år inträdde F. i flottans reserv.

År 1915 blev F. arbetande ledamot av Örlogsmannasällskapet.

De första officersåren gingo under tjänstgöring i exercisskola och vid skeppsgossekåren samt ombord å pansarskepp och å Fylgias långresa 1908—1909.

Redan tidigt gjorde F. sig känd för sin energi och det allvar, med vilket han gick in för att lösa en uppgift eller utföra ett åliggande, dessutom ägde han en rikedom på uppslag samt var en god »truppkarl» i detta ords bästa bemärkelse. Han höll på ett militärt uppträdande i och utom tjänsten, men intresserade sig också för sina underlydandes personliga förhållanden.

Efter att under 1906—1908 hava genomgått sjökrigshögskolan och tjänstgjort en tid som äldste artilleriofficer å Stockholms örlogsvarv, fick F. sin tjänstgöring huvudsakligen förlagd till Stockholms örlogsstation som adjutant hos beväringbefälhavaren och som äldste instruktionsofficer vid Sjömanskårens skolor, där han gjorde en stor insast och visade sig vara en föregångsman, han var kanske den förste »militärpedagogen» Alla förstode kanske ej hans idéer och tog mycket som »preusseri»; han drev dock sina idéer igenom. De underlydande gav honom namnet »Knycken», det skulle vara en knyck på hälsningen, men de aktade och vördade honom och kände hans goda hjärta under den strama ytan.

Under denna tid togs även hans förmåga i anspråk för andra uppdrag, som sakkunnig i 4:e försvarsberedningen år 1913 och ledamot i marinkommissionen 1914, varjämte han i lantförsvarsdepartementet biträtt med utarbetande av inskrivningsförodningen.

I maj 1916 förordnades F. till lärare i sjökrigsvetenskap vid K. Krigshögskolan, vilken tjänst han knappast kom att tillträda, då han den 30 sept. samma år erhöll tjänstledighet med frånträdande av lön för att tillträda befattningen som t. f. legationssekreterare i Tokio och Peking och härmed kom F:s levnadsbana att inriktas på ett helt annat område. Under åren 1918—1919 var dock F. under omkr. 10 månader åter i tjänst

vid flottan som kompanichef å Stockholms station och som fartygschef å kanonbåten Skuld under expedition med sjökadetter.

Fevrells bana vid flottan blev ej lång, men satte dock spår efter sig och är han hos alla dem, som kommo i beröring med honom, bevarad i gott minne som en god officer, kamrat och förman samt som en helgjuten personlighet med en upphöjd syn på livet och dess ansvar.

Som förut nämnts tillträdde F. i september 1916 befattningen som t. f. legationssekreterare i Tokio och Peking, på vilken befattning han stannade till den 10 juli 1918.

Från oktober 1919 till november 1929 beklädde F. posten som generalkonsul i Batavia.

Med år 1930 tillträdde F. befattningen som generalkonsul i Kapstaden, sedermera i Pretoria. På denna befattning stannade Fevrell till sin död den 29 januari detta år.

På sin post som Sveriges representant i Syd-Afrikanska Unionen fick F., liksom förut i Japan, Kina och Nederländska Indien, tillfälle att nitiskt verka för Sverige och sina landsmän därute liksom för de svenska affärsmän, vetenskapsmän och turister m. fl., som kommit på mera tillfälliga besök till det främmande landet. Även för den svenska missionen nedlade F. ett nitiskt och uppskattat arbete.

Krigsårens arbetsbörd blev honom till sist för tung och spara sig ville han icke, varför han till slut stupade på sin post och detta vemodigt nog just som det officiella erkännandet för hans osjälviska arbete, ministerutnämningen, var att vänta.

Hur Generalkonsul Fevrells gärning uppskattas av dem, som sågo den på nära håll, framgår av nedanstående sammandrag av en minnesruna i tidskriften Utlandssvenskarna.

»Så har han nu fallit på sin post och det råder sorg och bestörtning i de svenska hemmen i Sydafrika och långt utanför dess gränser. Vi ha förlorat vår »General», den outtröttlige förkämpe för Sveriges goda namn, allas vår faderliga vän och hjälpare. Vad generalkonsuln betydde för oss utlandssvenskar kan inte värderas nog högt. Han var inte bara varmt uppskattad för sitt outtröttliga, samvetsgranna arbete,

sina goda relationer hos de sydafrikanska myndigheterna och regeringen och sitt älskvärda väsen, han var även älskad för det varma personliga intresse, han hyste för var och en, särskilt i den svenska kolonien.

För det goda anseende Sverige åtnjuter i Sydafrika, ha vi till stor del vår generalkonsul att tacka.

Det råder sorg i svenska hjärtan i Afrika. Vi ha förlorat en storstilad, varmhjärtad vän och beskyddare.

Vi tacka honom och vi glömma honom icke.\*

I dessa sista ord från våra landsmän därute i Sydafrika instämna säkert de flottans män, som haft förmånen att känna sjöofficeren Thore Fevrell.

Thore Fevrell var sedan 1905 i äktenskap förenad med Ebba Melander, dotter av arkitekten Emil Melander och hans hustru Emmy. Han sörjes närmast av henne, två döttrar och barnbarn.

### Arnold Jacobi.\*)

Ernst Arnold Henrik Jacobi föddes i Uddevalla den 17 oktober 1876. År 1892 började han som aspirant i Sjökrigsskolan. Sin första officersfullmakt erhöll han år 1900, passerade raskt officersgraderna, befordrades till kommendörkapten av 1. gr. 1923, överfördes 1926 till övergångsstat samt inträdde i reserven år 1931. I Kungl. Örlogsmannasällskapet invaldes han år 1916.

Huvudparten av sin officersbana ägnade Jacobi åt ubåtsvapnet, till vars pionjärer och föregångsmän han med fog kan räknas. Redan 1906 genomgick han utbildning till undervattensbåtstjänst, och 1909 anförtröddes han chefskapet på vår första ubåt Hajen. Den långa raden av befäl inom vårt ubåtsvapen slutade år 1922 med flottiljchefsskap över 1. ubåtsflot-

\*) Minnesteckningen författad av Sekreteraren.

tiljen. Därefter förde han bland annat befälet å kustflottans flaggskepp Sverige.

Även utanför vårt lands gränser togs Jacobis skicklighet som ubåtsspecialist i anspråk. Sålunda kallades han till ett skeppsvarv i Philadelphia för att sätta ihop en undervattensbåt, som konstruerats i Specia och söndertagen sänts över till Amerika. Jacobis provturer på Atlanten med den nya ubåten betraktades som en triumf både för varvet och »hopsättaren».

Allt från sin ungdom var Jacobi livligt intresserad av gymnastik och idrott. Efter genomgången instruktörskurs vid Gymnastiska Centralinstitutet togs även hans krafter i anspråk för den fysiska fostran såväl vid Skeppsgossekåren som senare vid Sjökrigsskolan. Han hade ett livligt intellekt och var i besittning av ovanligt goda kroppskrafter. Han hade sin prägel i befälsutövningen. För manskapets trivsel hade han ett utpräglat sinne. Efter endast några dagar kunde han sin besättning, även å stora fartyg, till namn och utseende, ja han kunde även deras öknamn, och efter ytterligare någon tid kände han väl till allas familjeförhållanden, intressen och bekymmer.

Arnold Jacobi uppträdde ofta som den svagares beskyddare. Från kadetten finnas många exempel på att han ingrep till en yngre kamrats försvar mot en annan äldre kamrat, då han ansåg att den unge hade rätt, men ej själv kunde försvara sig. Översitteri tålde han ej.

Arnold Jacobi var därför högt värderad av sina kamrater och avhållen av sina underlydande tack vare sitt friska, glada och vänliga sätt. Han var främst i arbetet och förstod även att utnyttja fritiden till egen och andras glädje. Hans glada, smittande skratt, de dråpligt framförda roliga historierna och hans medryckande, vackra sång kunde väcka liv även i den trumpnaste. Men den, som kände honom närmare, skymtade ibland under den glada ytan ett djupt allvar — ett visst vemod.

Hans rika begåvning, särskilt på det språkliga området, i förening med stor iakttagelseförmåga och ett otroligt gott minne, voro honom i många avseenden till en god hjälp. Sina

båda söner var han varmt fästad vid och de voro — den ene nu löjtnant, den andre fänrik vid flygvapnet — hans stolthet.

I olika perioder tjänstgjorde Iacobi i Marinförvaltningen, där man drog nytta av hans stora erfarenhet på ubåtsområdet. Sina sista år i aktiv tjänst var han chef för sjömanskårens skolor i Karlskrona samt, såsom ovan nämnts, chef å pansarskeppet Sverige.

Efter att under det pågående kriget ha varit tillfälligt inkallad till tjänst vid flottan, knöts Iacobi åter mera fast samman med sitt forna vapen i det han år 1942 blev inskjutningschef vid Centrala torpedverkstaden i Motala.

Mitt uppe i en arbetsuppgift som helt fångade hans intresse fick kommandörkapten Iacobi den 8 november 1944 efter endast kort tids sjukdom plötsligt sluta sina dagar. Han efterlämnar maka samt sönerna Ian och Edde.

---

### Henrik Wolff. \*)

---

Den 22 oktober 1944 avled i Stockholm f. d. amiralitetsrådet Henrik Wolff.

Wolff var född i Göteborg den 30 maj 1863 av rabbineu därstädes Moritz Wolff och hans hustru Ernestine Samter. Efter juridiska studier i Upslaa blev Wolff jur. kandidat år 1886 och vice häradshövding år 1890. Samma år inträdde Wolff i flottans tjänst som e. o. tjänsteman i marinförvaltningen, blev år 1900 advokatfiskal i flottan och därefter år 1902 advokatfiskal i marinförvaltningen. Under åren 1906—1908 var Wolff expeditionschef i sjöförvarsdepartementet och blev år 1908 amiralitetsråd. I denna befattning kvarstod Wolff till år 1930 då han avgick med pension.

---

\*) Minnesteckningen författad av Sekreteraren.

Wolff invaldes i örlogsmannasällskapet år 1922.

Vid sidan om sin egentliga tjänst vid flottan anlätades Wolff för ett flertal uppdrag. Sålunda var han under åren 1896—1906 ombudsman i Industrikredit A.-B. i Stockholm och i Sydsvenska Kredit A.-B. Vidare tjänstgjorde han som sekreterare i kommittén ang. samarbetet mellan lotsverket och sjökarteverket år 1894, flottans pensionskassas gratialfond 1895—1898, flottstationsutredningen 1899—1900 och kommittén för förbättring av pensionsväsendet för sjömän år 1900—1904. Såsom sakkunnig anlätades han år 1917 ang. omorganisationen av marinförvaltningen. Wolff var även under en lång följd av år en av föreståndarna inom mosaiska församlingen i Stockholm, därav ett antal år som ordförande.

För dem som i marinförvaltningen samarbetade med Henrik Wolff framstod han såsom den skicklige och nitiske ämbetsmannen, vilken alltid plikttroget utförde sin krävande tjänst. Hans varma intresse för sjöförsvaret och den förtroendet med dess ekonomiska behov, som han under sin långa tjänstetid förskaffat sig, gjorde att han, när så erfordrades, dessutom beredvilligt åtog sig att avfatta icke blott de delar av marinförvaltningens anslagsäskanden, som tillkom honom, utan även ingress och sammanfattning i ämbetsverkets årliga skrivelse till Kungl. Maj:t angående dessa ärenden. Den formuleringskicklighet, varmed han med snabb uppfattningsförmåga förstod att avfatta dessa viktiga delar av nämnda skrivelse bidrog i mycket till, att ofta goda resultat nåddes oaktat de mindre gynnsamma tider vårt sjöförsvaret under en avsevärd del av hans tjänstetid genomlevde.

Den välvilja, som han med sin nobla karaktär, visade sina kamrater och underlydande, förskaffade honom många vänner.

Sitt intresse för dessa sina vänner liksom för hela sjöförsvaret bibehöll han långt efter det han lämnat sin tjänst.

Wolff som avled ogift sörjes närmast av en broder med. dr Ludvig Wolff i Stockholm.



## Ernst Johan Torsten Wennerström.\*)

Den 1 oktober avled i Stockholm f. d. kaptenen Ernst Johan Torsten Wennerström. Han var född den 9 februari 1876 å egendomen Säter i socknen Ör i Dalsland. Hans föräldrar voro kapten P. Em. Wennerström vid Västgöta-Dals regemente och hans maka Valborg Odhelius. Morfadern, Tore Odhelius, var även kapten vid sagda regemente. Som närmast sörjande står maka, född Kjellin, samt tre systrar.

Efter slutade skolstudier i Göteborgs realläroverk och högre allm. läroverket i Vänersborg, avlade W. studentexamen 1895. Redan året förut hade han, gående i sin faders och morfaders fotspår, valt den militära banan och börjat som volontär vid Göta artilleriregemente, där han även erhöll sin officersfullmakt 1897. Till kapten vid Boden-Karlsborgs artilleriregemente utnämndes han 1906. Dessförinnan hade W. genomgått artilleri- och ingenjörshögskolans högre kurs samt tekniska högskolans fackskola för kemisk teknologi.

Till korresponderande ledamot av Örlogsmannasällskapet kallades W. 1942, en utmärkelse, som han skattade mycket högt. Hans förhoppning, att en gång få närvara vid någon av sällskapets högtidsdagar, gick dock ej i uppfyllelse.

Åren 1905—1915 tjänstgjorde W. som arbetsofficer vid Ammunitionsfabriken i Marieberg. Under sin Mariebergstid konstruerade W. det tunga 30 sek. dubbelröret m/10, med dubbla satskanaler i underskivan för erhållande av tillräckligt lång bränntid, f. ö. en unik konstruktion för Europa under de närmast följande decennierna. Dessutom hade röret transportsäkring, som automatiskt utlöstes vid temperingen. Sedermera infördes å röret sprängkapselsäkring, försedd med en särskild transportsäkring, som utlöstes i början av bränntiden, d. v. s. sedan projektilen lämnat mynningen.

När dåvarande A.-B. Bofors-Gullspång, för vidmakthållan-

\*) Minnesteckningen författad av ledamoten de Broen.

de och utökande av sin tillverkning av krigsmateriel, ansåg sig böra på sitt tillverkningsprogram jämväl upptaga tändrör av de olika slag, som de beställande in- och utländska myndigheterna kunde komma att anskaffa, försäkrade sig bolaget om den förnämsta experten i Sverige inom berörda område, kapten Wennerström.

Sålunda kom W. 1915 i Bofors' tjänst som ansvarig för bolagets rörkonstruktioner och rörtillverkning och han grundlade i denna egenskap den fabriksmässiga tillverkningen av tändrör vid Bofors.

Av de olika rörtyper, som grunda sig på W:s konstruktioner, må utan ingående på konstruktionsdetaljer, här blott nämnas några:

Det »automatiska basröret», man och man emellan kallat det »högtelligent» eller »tänkande» basröret, eftersom det, allt efter det träffade plätens tjocklek, förmår på gynnsammaste sätt, avpassa tiden mellan projektilens anslag mot målet och krevadögonblicket. Som en egendomlighet kan framhållas att detta relativt komplicerande rör, fungerade fullt tillfredsställande redan vid första provskottet 1927 och ej därefter givit anledning till anmärkning.

Spetsrörens utveckling ledde 1928 till det s. k. labyrintröret, ett all-round-rör, ett högkänsligt, dubbelverkande rör med utlösbar fördröjning, medgivande genomslag av upp till 20 mm plåt med krevad omedelbart bakom plåten.

Så ha vi 1930-talets 40 sek. dubbelrör med högkänslig redslagsinrättning.

Den konstruktion, som W. själv sannolikt satte största värde på, var Bofors' spårlyusspränggranat, karakteriserad av högkänsligt spetsrör, lyssatsens säkra fungerande även vid högre utgångshastigheter, säkerhet i lyssatsens antändning samt autodestruktion efter dennas förbränning. Denna konstruktion har med eller utan modifikationer fått enorm spridning över så gott som hela världen för användning i automatkanoner.

I och för sitt arbete vid Bofors kom W. att företaga ett flertal resor i Europas olika länder för provskjutningar och

konsulterande verksamhet hos de militära myndigheterna och åtnjöt allestädes stort anseende som person och expert i sitt fack.

W:s stora kunskaper i matematik, fysik och kemi gjorde sig gällande redan i gymnasiet och enligt sägen icke alltid till sina lärares odelade förtjusning. Som uppfinnare och konstruktör började han redan vid 12—13 års ålder med att göra en elektricitetsmaskin, vari ingick bl. a. en större hartskaka. Elektricitet alstrades, men därmed ock värme och antändning av hartskakan med tillbud till eldsvåda.

W. ägde förutom sina kunskaper en stor arbetsförmåga och hans konstruktionsarbete koncentrerade sig också till kvällarna och nätterna, då han ostörd kunde få göra sina beräkningar och ritningar.

Som exempel på W:s förmåga att kunna koncentrera sitt geni och arbete kan nämnas att han en gång fick »beställning» på en ny rörkonstruktion efter vissa framställda önskemål att vara färdig på tre dygn. Han löste uppgiften.

Även sedan W. som pensionerad lämnat Bofors' tjänst, anlätades han ofta som konsulterande i rörfrågor.

Oaktat tänder var W:s stora hobby, hade han även andra. Under Mariebergstiden var han ivrig seglare i egen båt, huvudsakligen på Mälaren. Hans sista båt, utrustad med en massa av hans egna »patenter», medförde han till Bofors, men sjön Möckeln blev honom snart för liten för segelsport.

På senare år tillkom ett omfattande intresse för film och radio, där yppersta materiel anskaffades och kompletterades med egna uppfinningar och konstruktioner.

Efter att i 27 år varit i Bofors' tjänst, flyttade han 1942 till egen villa i Nockeby och hans hobby blev nu att komplettera bostaden och dess inredning med inventiösa detaljer. Uppfinnarandan behövde verksamhetsfält.

Torsten Wennerström, bland kamrater alltid kallad Alex, var en trofast vän i dess bästa betydelse.

## Anförande jäml. stadgarna § 22 av konter- amiral Ehrensvärd vid nedläggandet av sin befattning som ordförande å högtidsdagen den 15 nov. 1944.

I den försvarspolitiska diskussionen har på senare tiden observerats ytterligt negativa uttalanden beträffande Sveriges förmåga att våren 1940 motstå ett stormaktsanfall, uttalanden vilka rimma rätt illa med tidigare utfästelser rörande vår goda beredskap. De verka vidare som en strävan att nedsätta oss själva, en strävan som man tyvärr möter rätt ofta, icke minst då det gäller norska frågor. I den mån dessa negativa uttalanden endast avse våra lant- eller flygstridskrafter kan jag helt naturligt icke göra några uttalanden. Annorlunda är fallet beträffande marinstridskrafterna; frågan är i hög grad maritimt betonad.

Det norska sjöförsvaret — marinen och kustartilleriet — kunde våren 1940 endast med mycken god vilja sättas i paritet med de svenska marinstridskrafter, som voro tilldelade lokalförsvaren, m a o den svenska kustflotan, som ensam representerade 3/4 av de svenska sjöstridskrafterna, måste vid en dylik jämförelse helt lämnas åt sido. Denna jämförelse avser till yttermera visso endast de kvantitativa förhållandena. På alla områden voro de svenska marinstridskrafterna kvalitativt överlägsna, vartill kommer det kända förhållandet att på grund av

personalombyten krigsberedskapen hos de norska stridskrafterna i april 1940 var osedvanligt låg, lägre än vad som varit fallet med motsvarande svenska förband allt från krigsutbrottet.

Mot detta svaga sjöförsvaret ansåg sig den anfallande likväl behöva insätta praktiskt taget allt som kunde disponeras av överbattenssjöstridskrafter i de nordliga farvattnen.

Härav är man berättigad draga den slutsatsen att ett *samtidigt* anfall mot Sverige icke varit möjligt, utom under den obefintliga förutsättningen att Sverige helt hade saknat sjöförsvaret.

Trots sin svaghet, särskilt beträffande sjöstridskrafter, tillfogade dock det norska sjöförsvaret den anfallande vid de inledande operationerna mot de södra delarna av landet direkt eller indirekt rätt avsevärda förluster, nämligen tre kryssare, vilka skadades av kustartilleri och sedermera sänktes den ena av torpeder från fast torpedbatteri, den andra av torpeder från ubåt och den tredje av flygbomber. Härtill kan läggas skador å andra fartyg och totalförlust av några smärre enheter och transportfartyg. Dessa förluster hindrade dock icke operationernas planliga genomförande. Vidare förlorades något senare hela den mot Narvik insatta jagarflottiljen genom ingripande av brittiska operativa sjöstridskrafter.

Ett anfall mot Sverige hade till allra största delen måst framföras över havet, enär en enbart över Öresund insatt operation med landstridskrafter icke skulle inom rimlig tid ha nått erforderliga geografiska mål. Jag erinrar om att operationer med flygburna trupper i stor skala vid denna tidpunkt icke tillhörde de aktuella problemen. Anfallet hade liksom mot Norge måst riktas mot ett flertal vitt skilda delar av riket, sannolikt mot Göteborgsområdet (Bergen), Karlskrona (Oslo-Horten), Bråviken (Kristiansand), mellersta Norrland (Trondheim) samt Luleå-Boden (Narvik).

Även om de landstridskrafter, som omedelbart stodo till förfogande för ett första motstånd hade varit allt för svaga och även om de inom rimlig tid kunnat mobiliseras för fortsatt motstånd i längden måhända ej räckt till, får man väl anse att betydligt kraftigare anfallande landstridskrafter hade

erfordrats än i fallet Norge, vars armé ju ej heller var helt mobiliserad och vilken armés inre styrka dessutom på intet sätt var den svenska överlägsen eller ens jämngradig. Denna ökade insats av landstridskrafter hade emellertid vidgat hela omfattningen av företaget och krävt betydligt mer handelsfartygstonnage samt därigenom även mera sjöstridskrafter. Men dessa ökade sjöstridskrafter voro knappast tillgängliga i motsats till landstridskrafterna, vilka för visso i erforderlig omfattning voro till finnas, liksom fallet var med flygstridskrafter.

Även en försiktig uppskattning synes mig därför giva vid handen, att de förluster den anfallande måst räkna med genom motverkan av det svenska lokala sjöförsvarets stridskrafter, hade måst sättas till minst lika stora och antagligen större än de vilka tillfogades av det norska sjöförsvaret. Härtill kommer emellertid den väsentliga faktor i spelet, som heter den svenska kustflottan och vad denna hade betytt såväl för operationernas planläggning och utförande som för de sannolika förluster, med vilka angriparen haft att räkna.

Genom att operativa sjöstridskrafter motsvarande kustflottan och baserade på norska hamnar helt saknades, kunde anfallet mot Norge läggas upp i form av en serie till rummet skilda operationer, vilka medförde en ytterligt stor kraftsplittring å anfallssidan. Dylig kraftsplittring hade i fallet Sverige icke varit tillräddig, utan starka krafter innehållande bl. a. slagskepp eller pansarskepp hade måst hållas samlade för att helt kunna slå sönder vår kustflotta, framför vars baser operationerna i vissa fall hade måst framföras och vilken flotta var i stånd att operera till sjöss i Östersjön. Våra i olika delar av kusten baserade ubåtsförband hade dessutom krävt vidtagande av helt andra motåtgärder än de, som erfordrades mot de fåtaliga norska ubåtarna.

Även om vår kustflotta i längden dukat under, hade den säkerligen först tillfogat den anfallande förluster av en helt annan storleksordning, än vad som skedde under anfallet mot Norge. Men därmed hade för den anfallande den maktställning

i Östersjön gent emot Ryssland gått förlorad, som var en av förutsättningarna för 1941 års krig i Österled.

Nu må man fråga sig: Fanns det planer uppgjorda för ett anfall mot Sverige våren 1940? Svaret måste bliva: med all sannolikhet, ty varje stormakt har säkerligen planer klargjorda för varje större operation som det politiska läget kan komma att kräva. Det är möjligt att anledningarna till att vi icke blevo anfallna lågo på det politiska området. Därom veta vi dock ej något bestämt. Tylligt är emellertid att ett kraftigt militärt hinder låg i de svenska marinstridskrafternas, erkännerligen kustflottans krigsberedskap och relativa styrka. Denna krigsberedskap var icke frukten av månaders arbete. Nej, bakom densamma låg årtal av målmedvetet arbete. Sjöförsvarets ansvariga myndigheters oavslåtliga strävan att väl bereda stridskrafterna för krigets värv hade koncentrerats på att hålla dessa och främst kustflottan uppe i kvalitativt hänseende trots de nedskärningar, som 1925 års nedrustning medfört och trots 1936 års för flottan i allra högsta grad otillfredsställande försvarsbeslut, vilket senare dock lyckligtvis i endast ringa omfattning hunnit verka. Denna strävan hade varit framgångsrik, vilket ock erkänts av försvarets högste målsman vid Konungens rådsbord.

Vi kunna ej sia om vad framtiden bär i sitt sköte, men vi kunna med tillfredsställelse se tillbaka på vad våra marina stridskrafter, icke minst kustflottan betytt för statsledningens målmedvetna arbete att hålla riket ur kriget ej blott 1940 utan under de mer än fem år detta hittills varat. Av marinens personal hava tunga personliga bördor utkrävts i jämförelse med andra försvarsgrenar, främst genom att flottan hela kriget varit praktiskt taget mobiliserad med fartygen antingen i hård neutralitetstjänst eller dessemellan i intensiva övningar. Dessa bördor hava dock endast träffat en jämförelsevis ringa del av rikets befolkning, och de hava icke pålagts förgäves.

---

