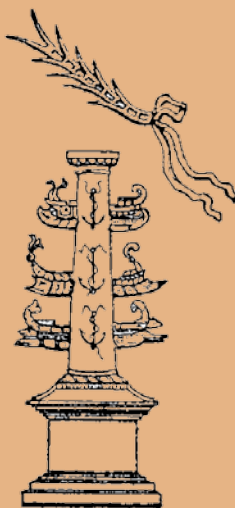


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1943.

106:e årgången.

Häfte N:r 5

Utdrag ur årsberättelse i navigation och sjöfart för år 1942.

Aygiven av ledamoten *Gahn*.

(Forts. från häft. 4, sid. 238.)

Sveriges statliga isbrytningsverksamhet 1941—1942.

Med vederbörligt tillstånd lämnas efterföljande utdrag ur av Marinstabens isbrytardetalj utarbetad årsredogörelse.

De två stränga vintrarna 1939/40 och 1940/41 följdes av den ävenledes stränga vintern 1941/42. Tre stränga vintrar i en följd är en mycket sällsynt klimatologisk företeelse i vårt land och har, vad Stockholm beträffar, icke inträffat sedan 1802/03—1804/05. Vintern 1941/42 har för Göta- och Svealand varit den kallaste vinter, som förekommit sedan regelbundna meteorologiska observationer började utföras i vårt land omkring år 1860.

Isförhållandena, som jämväl äro avhängiga av vindens riktning och styrka, voro i många hänseenden likartade med dem under vintern 1940/41, i det att liksom då långa perioder av ostliga vindar förorsakade ytterst svåra isförhållanden på rikets ostkust, i Gävlebukten samt i bassängen söder om Skåne, medan samma förhållande ledde till relativt gynnsamma is-

förhållanden på Västkusten. De sällsynt låga temperaturerna orsakade emellertid, särskilt på Ostkusten, utomordentligt kraftig isbildning, som bl. a. ledde till att all sjötrafik genom norra Östersjön väster om Gotland — med undantag för en del med isbrytarhjälp genomförda turer till och från Gotland — från omkring den 25 januari till en vecka in i april var helt avstängd. En så lång avspärning i dessa farvatten inträffade vare sig 1939/40 eller 1940/41.

Även under 1941/42 bidrogo krigsförhållandena till att öka sjöfartens svårigheter. Antalet mot sin vilja infrusna fartyg blev denna vinter större än föregående år, huvudsakligen beroende på den överraskande kraftiga köldperioden i slutet av januari. Vid Norrlandskusten blevo emellertid inga fartyg infrusna; dock tvingades fyra från Gävle komma övertvintra i Öregrund.

Ledningen av den statliga isbrytningsverksamheten ombesörjdes även 1941/42 av chefen för marinen genom en särskild isbrytardetalj i marinstaben, varifrån centralt leddes verksamheten för *Ymer*, *Atle*, *Isbrytaren II* och *Holmen VIII* samt för vissa tillfälliga uppdrag även *Göta Lejon*. Övriga isbrytare dirigerades av cheferna för resp. marindistrikt.

Den statliga isbrytningsverksamheten omfattade även vintern 1941/42 samtliga svenska farvatten, varjämte vid tre tillfällen svenska fartyg avhämtades i tyska Östersjöhamnar. För denna verksamhet togos, utom *Ymer* och *Atle*, 8 st. isbrytare eller isbrytande fartyg under längre eller kortare tid i anspråk, vilket närmare framgår av följande tabell.

Isbrytningsexpeditioner 1941—1942.

| Datum | Antal dagar | Fartyg | Arbetsområde |
|-----------|-------------|-----------------------------|--|
| 8/12—21/6 | 231 | YMER (incl. provturer) | Bottenviken, Bottenhavet, Gävlebukten, Öregrundsgrepen, Ålands hav, Ostkusten, Stockholms skärgård—Gotland, Stockholms skärgård—Tyskland |
| 8/12—11/6 | 186 | ATLE (incl. provturer) | Södra Bottenhavet, Ålands hav, Hävringsbukten, Östgötakusten, Skånes sydkust—Tyskland, Ostkusten—Gotland, Stockholms och Öregrundsskärgårdar |
| 10/1—5/3 | 55 | ISBRYTAREN II, Stockholm | Mälaren, Hävringsbukten |
| 22/1—23/4 | 96 | GÖTA LEJON, Göteborg | Väst- och Sydkusten |
| 22/1—28/4 | 97 | VALKYRIA, Luleå | Öresund, Sydkusten |
| 24/1—2/5 | 109 | HOLMEN VIII Norrköping | Stockholms skärgård |

S:a 774

Ann. I statens isbrytningsverksamhet deltog dessutom 4 st. örlogsfartyg under tillsammans 218 dagar.

Isläggningen i Bottenviken, som liksom föregående år ägde rum vid ungefär normal tidpunkt under första hälften av november, började i mitten av månaden orsaka sjöfarten svårigheter. *Ymer* avgick därför efter avslutad provtur den 17 november till Luleå och hade därefter under nära en månad jämnt arbete med att assistera den livliga sjöfarten. December månad utvisade en medeltemperatur av c:a 6° lägre än normalt.

Under en kraftig köldperiod 8—14 december lade sig snabbt även isar till havs i samband med kraftig kalltjocka (vid låg lufttemperatur kommande från det varmare vattnet), som orsakade betydande navigatoriska svårigheter och tvingade Ymer att, medförande en del olastade fartyg, hastigt avbryta sjöfarten på Luleå den 12 december. Efter eskort av dessa fartyg till norra Bottenhavet och avhämtning av några i Skelleftehamn infrosna fartyg avslutades sjöfarten norr om N. Kvarken den 20 december. Då ingen sjöfart påfordrades inom Umeå-distriktet förlades Ymers arbete därefter till Örnsköldsviksdistriktet varunder dock avstickare vid flera tillfällen vid behov gjordes till Härnösandsdistriktet, där sjöfarten på Ångermanälven förorsakades svårigheter av januaritemperaturen, som i Bottenhavet låg 8°—9° under normalt, samt en gång för avslutning av sjöfarten på Sundsvallsdistriktet. Härunder inträffade den 8 januari ett kolvhaveri på en av Ymers dieselmotorer, som för nära 10 veckor framåt berövade fartyget 1/6 av dess maskin-effekt. Den 14 januari avslutades sjöfarten inom dessa distrikt genom eskort av tvenne fartyg från Örnsköldsvik till Arholma, varefter Ymer avgick till Gävle för att därifrån assistera där kvarvarande fyra sista fartyg för säsongen efter dessas lastning.

Atle, som utfört sin provtur före jul och därefter legat i beredskap i Stockholm, utsändes den 31 december på isbrytningsexpedition och fick till en början sitt arbete förlagt till Gävleområdet och södra Bottenhavskusten. *Atles* arbete därstädes avslutades den 8 januari i samband med Ymers ankomst, varefter *Atle* under c:a en vecka hade sitt arbete förlagt till Ålands hav.

Med januari började vinterns stränga del, vilket bl. a. framgår av att medeltemperaturerna för denna månad för samtliga kuststäder höll sig så anmärkningsvärt låg som 8°—9° under normalt. Anledningen härtill är att söka i de kalla luftmassor, som efter 5 januari från ost och nordost strömmade in över vårt land och som 24—27 januari kulminerade i det våldsammaste köldinbrott som noterats i vårt land på 130 år. Den starka kölden försvårade hastigt isförhållandena över hela

landet, varför behov av ytterligare isbrytare under januari månads lopp gjorde sig gällande. Därför förhyrdes av Stockholms stad *Isbrytaren II*, som till en början under tiden 12—20 januari assisterade sjöfarten i Mälaren, vilken under månadens tidigare del erhållit bistånd av ett hjälpfartyg, vidare från månadens mitt *Holmen VIII* för arbete i Stockholms skärgård, från den 22 januari Luleå-isbrytaren *Valkyria* för Öresund och *Gotå Lejon* från den 23 för Västkusten. Dessutom insattes ett hjälpfartyg och senare även ett mindre örlogsfartyg på Västkusten.

Den 23 januari på morgonen avgick Ymer med de då nedglastade fyra fartygen från Gävle för eskort sydvart genom Öregrundsgrepen. Det tidigare nämnda våldsamma köldinbrottet 24—27 januari, som åtföljdes av nordostlig snöstorm, orsakade emellertid att ett utomordentligt kritiskt läge med svår fiskekravning uppstod för dessa fartyg i norra Öregrundsgrepen och först en vecka senare, den 30 januari, kunde fartygen efter ett segslitet arbete av Ymer avlämnas i Öregrund för övervintring därstädes. Inga utsikter förelågo nämligen att då kunna föra fartygen vidare sydvart på grund av de starkt försvårade isförhållandena i norra Östersjön. Under sista veckan av januari hade nämligen en synnerligen kraftig isbarriär uppstått utanför Östgotakusten och i Hävringebukten, varjämte samtidigt hela vattenbassängen mellan Gotland och fastlandet fylldes av grov is. Utom att sjötrafiken på Gotland och genom Kalmarsund helt spärrades och ett 10-tal fartyg tvingades in till Oxelösund och Visby för övervintring blevo därigenom ett 25-tal fartyg på väg till eller från svenska ostkusthamnar och finska hamnar fast i havsisen. *Isbrytaren II* insattes för assistens av dessa fartyg redan den 21 och *Atle* den 24 januari och den senare lyckades under den första veckan trots svåra förhållanden och maskinhaveri på *Isbrytaren II* till Oxelösund införa en del fartyg, däribland efter hårt arbete Gotlandsbolaget »Hansa», som med ett 90-tal passagerare ombord måste

söka sin tillflykt till Oxelösund i stället för den ordinarie destinationsorten Nynäshamn. 19 st. fartyg blevo emellertid kvar till sjöss och drevo med den då ännu rörliga havsisen sydvart efter Östgötakusten. Under månadens sista dagar stabiliserade sig läget så, att ett fartyg definitivt fastnade i södra Hävringsbukten, ett norr om Ölands norra grund och övriga sju-tton sydost och sydsydost om Häradsjär.

Sedan *Ymer* den 30 januari avlämnat de förutnämnda fyra Gävlefartygen i Öregrund och på vägen lämnat bistånd till några i Ålands hav infrusna ångare anlände hon, delvis efter stötförsering, den 2 februari på kvällen till fartygen vid Häradsjär, varvid den första angelägenheten gällde proviantering av en del av de infrusna fartygen. Ett fartyg måste dessutom kolas från en annan i närheten befintlig ångare. Nödvändigheten att till närmast tillgängliga hamn, Oxelösund, införa tvenne sjuklingar, vilket uppdrag under stötförsering tog icke mindre än tre dygn, varvid även *Ymers* proviantförråd till de infrusna fartygens fromma påfylldes, fördröjde assistensarbetet. Detta tog därför sin början först den 8 februari, då dessutom några dagars västliga vindar lättade på istrycket, och fortgick sedermera praktiskt taget utan avbrott och delvis i samarbete med *Atle* under en vecka. *Isbrytaren II* låg härunder för maskinreparation i Oxelösund. Den 14 februari voro samtliga fartyg vid Häradsjär och Ölands norra udde förhjälpna till Hävringsbukten eller Oxelösund, varvid det avslutande inomskärsarbetet delvis utfördes av *Isbrytaren II*. Sedan den 16 även det i södra Hävringsbukten fastfrusna fartyget assisterats till Oxelösund kunde *Ymer* och *Isbrytaren II* den 17 februari från Oxelösund till Stockholms skärgård hjälpa fyra dit destinerade ångare. *Atle* hade den 14 februari avgått sydvart för bistånd åt färjtrafiken Sverige—Tyskland men blev den 15—16 själv fast i isskruvning utanför Häradsjär, varefter hon med mindre skruvskador kunde fortsätta och därefter till mitten av april hade sitt arbete förlagt till södra Skånekusten.

Medeltemperaturen i norra Östersjön höll sig även under februari 8°—10° under den normala, vilket allttjämt försvårade

isförhållandena därstädes. Då den allmänna sjöfarten över norra Östersjön av isen var helt spärrad kunde *Ymer* efter några dagars maskinöversyn i Nynäshamn den 24 februari insättas för assistens av sjötrafiken på Gotland, vilken då sedan en hel månad varit avbruten och i någon mån ersatt av flygtrafik. Under c:a två veckor pågick denna assistensverksamhet och omfattade ett par turer till och från Gotland med två av Landsbolagets fartyg, varigenom de allvarligaste olägenheterna av Gotlands månadslånga avspärning i fråga om varu- och större personaltransporter undanröjdes. På grund av de svåra och ständigt skiftande isförhållandena varierade dessa resors varaktighet från c:a 12 timmar till 4 dygn. Den 4 mars inträffade ett nytt kolvhaveri på en av *Ymers* dieselmotorer, varigenom maskineffekten, som redan tidigare var reducerad till 5/6, sänktes ytterligare med 1/6, vilket kom synnerligen olägligt då medeltemperaturen under mars höll sig c:a 7° under normalt med därav följande fortsatta svåra isförhållanden. Under svår isskruvning till sjöss 20 distansminuter sydsydost Landsort följande dag råkade »Drotten» i kritiskt läge, varur *Ymer* på grund av sin reducerade maskinkraft ej förmådde hjälpa fartyget förrän istrycket efter c:a 7 timmar på eftermiddagen samma dag lättade. Passagerare och besättning togs härvid under några timmar för säkerhetens skull ombord på *Ymer* men kunde senare åter embarkera på »Drotten» och eskorten fortsätta, då det dess bättre visade sig att »Drottens» betydliga skador voro ofarliga för fartygets säkerhet. De erhållna maskinskadorna tvingade emellertid till översyn av *Ymers* motorer, vilken ägde rum i Stockholm 8—20 mars, under vilken tid Gotlandstrafiken måste nedläggas. Med *Ymers* bistånd återupptogs densamma emellertid under tiden 21—30 mars, varunder ytterligare några dubbelturer kunde genomföras. Sedan *Atle* den 20 februari ankommit till färjleden Trelleborg—Sassnitz, som i hög grad besvärades av den under både februari och mars 6° under normalt liggande medeltemperaturen och de av ostliga vindar i bassängen söder om Skåne samlade ismassorna, var hon praktiskt taget dagligen sysselsatt med

assistens av färjtrafiken t. o. m. den 17 april frånsett tiderna 6—11 mars och 30 mars—1 april, då issituationen omöjliggjorde trafik samt under ett kort besök i Swinemünde den 12 april för avhämtning av några svenska fartyg därstädes. Den 26 februari minsprängdes och sjönk svenska tåg färjan »Starke» nordost Sassnitz, varvid besättningen omhändertogs av *Atle*, som vid tillfället befann sig i närheten för assistens av andra färjor.

I samband med den kraftiga köldperioden i slutet av januari hade icke mindre än ett 40-tal kollastade svenska fartyg frusit inne i tyska Östersjöhamnar. Den 31 mars avgick därför *Ymer*, som dessförinnan hunnit bryta ränna genom Bråvikens till Norrköping, från Oxelösund medförande ett svenskt fartyg till Danzig. Den 4 april kunde *Ymer* avgå därifrån med 14 st. till Norrköping, Oxelösund och Stockholm destinerade kolångare, vilkas assisterande avslutades den 7 april. Därefter erhöll ånyo Gotlandstrafiken bistånd under tiden 9—17 april, varvid även 5 st. i Visby övervintrade fartyg kunde lossgöras. Under april, varunder medeltemperaturen endast låg c:a 1° under normalt, började våren märkbart göra sig gällande, varjämte västliga vindar bidrogo till att skingra de i norra Östersjön kvarvarande ismassorna.

Den 15 april avhämtades i Gotenhafen och Danzig av *Göta Lejon* där kvarvarande 26 st. svenska kollastade fartyg, varav huvuddelen voro destinerade till svenska västkusthamnar. Eskorten, som gynnades av gynnsamma förhållanden, kunde följande dag avslutas vid Falsterbokanalerna.

Holmen VIII, som med ett avbrott för maskinöversyn under första hälften av februari haft sitt arbete förlagt till Stockholmsskärgård under tiden 15 januari—19 april, användes 20—23 april för vårbrytning i Mälaren.

Sedan *Atle* den 17 april avslutat sitt arbete för färjtrafiken Trelleborg—Sassnitz lämnade först hjälp åt Blekingehamnar, varefter sjöfarten öppnades på Oskarshamn och Västervik och några i norra Kalmarsund över vintern fastfrusna ångare lösgjordes. Under tiden 22—30 april assisterades därefter sjö-

farten i Hävringsbukten och syd Landsort, där vinterns grova isbarriär då ännu gjorde sig gällande, varigenom även Gotlandstrafiken fick den sista för säsongen erforderliga hjälpen.

Även på Västkusten började den stränga delen av vintern i januari, under vilken månad medeltemperaturen på Västkusten låg 8°—9° under normalt. I mitten av månaden hade isen lagt sig i hamnar och inre vatten under det att de ostliga vindarna ledde till att isbildningen till sjöss lät vänta på sig, var till emellertid även bidrog ett annat förhållande. Isbildningen på Västkusten äger rum i det bräckta ytvattnets relativt tunna skikt, vilket täcker det därunder liggande, varmare och saltare ~~övre~~ ytvattnet. Vid ihållande frånlandsvind driver ytvattnet och eventuellt befintlig is till havs, varvid det varmare vattnet stiger till ytan och orsakar öppet vatten, där is förut legat eller i varje fall underifrån fräter på isen och gör densamma osäker.

Efter dess förhyrning den 23 januari användes *Göta Lejon* först under en vecka för assistans av sjöfarten utanför Hallandskusten och därefter under några dagar för bistånd åt ett par i slutet av januari i Hanöbukten infrusna fartyg. Från den 7 februari och c:a två månader framåt assisterade fartyget trafiken utaför Bohuskusten, vilken i stor utsträckning omfattade lejdfartyg på väg till och från Göteborg. Vid några tillfällen nyttjades även *Göta Lejon* för assistans av fiskefartyg, som på olika sätt råkat ut för issvårigheter till havs.

Ehuru medeltemperaturen på Västkusten under februari och mars höll sig c:a 6° under normalt orsakade de övervägande ostliga vindarna att isförhållandena till sjöss merendels voro ganska godartade med undantag av en period 8—13 februari samt en 21—22 mars, då västliga vindar rådde. Den låga temperaturen medförde emellertid att isförhållandena inomskärs, där isen ligger stilla, tidvis voro svåra. För assistans av fisket nyttjades flitigt ett isbrytande hjälpfartyg från mitten av januari till mitten av april, vilken assistansverksamhet i huvud-

sak omfattade att hjälpa fiskefartygen från skärgården till öppet vatten och åter, dels också för upprätthållande av erforderliga isrännor i skärgårdarna i avsikt att underlätta förbindelserna med en del under vissa tider isolerade öar samt för att möjliggöra transporter av den fångade fisken till fastlandet. Detta hjälpfartyg förmådde dock ingalunda tillgodose alla de många framställningar om sådan isbrytarhjälp, som ständigt strömmade in, varför västkustfisket under vissa tider blev starkt lidande av bristen på för dylikt arbete lämplig isbrytarmaterial. Vid transporter av fisk från skärgårdsöarna samt livsmedel och drivmedel för fiskebåtarna, varav endast små lager funnos, till desamma, medverkade även ett mindre örlogsfartyg under tiden 9—27 mars.

Den 11 april avgick *Göta Lejon* till Östersjön och avhämtrade, som tidigare nämnts, en del kolångare i tysk hamn, varmed isbrytarkampanjen för detta fartygs del var avslutad för året.

Ett isbrytande hjälpfartyg användes även för assistans av trafiken i Öresund under tiden 21 januari—30 april. Fartyget hade sin huvudsakliga basering omväxlande i Malmö och Helsingborg men lämnade även tillfälligt hjälp åt fartyg utanför Trelleborg och Halmstad. Issvårigheterna i norra Öresund voro, såsom vanligt är, mindre än i Sundets södra del, där färjtrafiken Malmö—Köpenhamn då och då behövde hjälp. Under mars månad var sjötrafiken på grund av issvårigheterna av mycket ringa omfattning men under övriga tider visade sig Falsterbokanalerna vara en även vintertid användbar farled. Luleåisbrytaren *Valkyria*, som 23—29 januari hade sitt arbete förlagt till farvattnen utanför Malmö och Trelleborg, förflyttades därefter till Blekingekusten, där fartygets arbete pågick till slutet av april.

I samband med att *Atle* förflyttades från södra till norra Östersjön sändes *Ymer* den 18 april nordvärt för att påbörja vårbrytningen i de norrländska farvattnen. Efter att först ha

brutit vissa rännor i Öregrund skärgård och därvid lossgjort de fyra i Öregrund övervintrade Gävlefartygen samt rekognoserat isarna i södra Bottenhavet anlände *Ymer* till Gävle den 22 april, samma datum som föregående år, varefter sista veckan av april utnyttjades för brytning av rännor till vissa hamnar vid södra Bottenhavskusten. Sjöfarten lät, trots gynnsamma is- och väderleksförhållanden, emellertid vänta på sig och först den 6 maj förhjälpes de första fartygen nordvärt genom Öregrundsgrepen.

Sedan *Atle* ej längre erfordrades av assistans i norra Östersjön förflyttades fartyget den 4 maj till Arholma, där då ännu vissa issvårigheter förefunnos, och den 10 maj till Öregrund, där fartyget sedermera hölls i beredskap till den 16 maj, då det avgick till Stockholm för avrustning.

Sedan isförhållandena i Gävlebukten lättat så att sjöfart utan isbrytarhjälp var möjlig, avgick *Ymer* den 14 maj direkt till Holmsund enär behov av isbrytarhjälp på mellanliggande kuststräcka icke förelåg. Den 25 maj bröts isen i Skelleftebukten och den 26 maj anlände *Ymer* med det första fartyget för säsongen till Luleå. Efter att sedermera under några dagar i Holmsund avvaktat försvinnandet av den sista isen i Östra Kvarnen kunde *Ymer* efter avslutad vinterkampanj, som blivit fartygets dittills längsta, den 5 juni avgå till Stockholm.

Den här ovan lämnade, starkt summariska redogörelsen för vinterns statliga isbrytningsverksamhet har endast berört den del därav, som i form av havs- och kustbrytning varit till sjöfartens gagn. Ett omfattande arbete har vid sidan härav — förutom den ovan nämnda verksamheten på rikets västra kust, som bedrivits av ett mindre örlogsfartyg och ett hjälpfartyg — inomskärs utförts till fiskets och skärgårdsbefolkningens fromma även inom andra kustområden av ett flertal som hjälpfartyg av marinen ianspråkta bogserbåtar, vilka i många fall kunna kombinera denna verksamhet med erforderliga militära uppdrag.

1941 års isbrytarutredning.

Såsom i föregående årsberättelse omnämndes bemyndigade Kungl. Maj:t genom beslut den 28 juni 1941 chefen för handelsdepartementet att tillkalla högst nio utredningsmän för utredning av frågan om den statliga isbrytarberedskapen. Jämlikt detta beslut tillkallade departementschefen den 12 juli 1941 såsom utredningsmän generallotsdirektören T. P. J. Petersson tillika ordförande, kommandören vid flottan, numera konteramiralen i marinen M. E. Giron, direktören G. J. Göransson, Sundsvall, försäkringsdirektören N. E. T. Kihlbom, Malmö, f. d. vicekonsuln C. W. Norenberg, Gävle, sjökaptenen C. A. Nordborg, Göteborg, sjökaptenen G. S. Osvald, Stockholm och kommerserådet K. Hj. Sjöholm. Sedan sjökaptenen Nordborg avlidit i augusti 1942 tillkallades såsom ersättare skeppsredaren i Göteborg, generalkonsuln G. F. Carlsson.

Efter slutfört utredningsarbete avgav utredningen den 8 december 1942 »Betänkande med förslag till ordnande av statens isbrytningsverksamhet».

På grund av utredningens omfattande karaktär kommer här endast att lämnas en kortfattad översikt över de viktigare sammanfattningar och förslag, som återfinnas i betänkandet.

Plan för ordnande av den statliga isbrytningsverksamheten.

Förutsättningarna för och behovet av ökad vintersjöfart på Norrland giver icke vid handen, att förutsättningar föreligga för sådan ökning av denna vintersjöfart, att den skulle erfordra bedrivande av havsisbrytning under längre tid och väsentligt större omfattning än hittills varit brukligt. Däremot anser utredningen, att både förutsättningar för och behov av sådan isbrytning föreligga, som, i anslutning till i hittills vanlig omfattning bedrivna havsisbrytning, är ägnad att under längre tid av vintern än hittills låtit sig göra öppethålla farlederna in till hamnar och lastageplatser utefter Norrlandskusten, särskilt sådana inom Gävleborgs och Västernorrlands län. Detta behov

skulle kunna tillgodoses genom förverkligande av det förslag till anskaffande av en lokal isbrytare för Gävle stad, som därvarande hamnstyrelse uppgjort. Isbrytaren skulle bli av en storleksordning motsvarande finska isbrytaren Otso (största längd: 43,9 m; största bredd: 11,4 m; normalt djupgående 4,25 m; displacement: 890 ton; maskinstyrka: 1,600 AHK). Utredningen föreslår att till bestridande av anskaffningskostnaden (beräknad till 2,2 miljoner kr.) statsbidrag må utgå med 33 procent.

För havsisbrytning i *Södra Kvarken* och *Östersjön* anser utredningen tillfyllest om två havsisbrytare (*Ymer* och *Atle*) stå till förfogande, varvid dessa i viss omfattning kunna biträdas av mindre isbrytare, lämpliga för kustisbrytning, där denna icke omfattar brytning av packis. För bl. a. nämnt ändamål har utredningen uppgjort förslag till avtal med Stockholms stads hamnstyrelse om utnyttjande av Stockholms stad tillhöriga Isbrytaren II. Beträffande förbindelserna med *Gotland* uppgives att svårigheter att uppehålla förbindelsen med fastlandet först givit sig tillkänna under de senaste tre vintrar. Dessförinnan har hjälp av statens isbrytare åt denna trafik ej ifrågakommit. Under dylika extrema vintrar kan det enligt utredningens mening icke begäras att regelbundna förbindelser sjöledes skola vidmakthållas utan dessa böra då begränsas till det strängt nödvändiga. Man får under en dylik isperiod åtnöja sig med ett mindre antal turer, insatta vid tidpunkt då temperatur- och vindförhållanden kunna vara som mest gynnsamma för att en överresa skall kunna genomföras utan fara för fartyg och människoliv. Ett sålunda avgränsat program har trots ogynnsamma omständigheter kunnat fullföljas till och med under de svårigheter, den senast tilländalupna vintern uppvisat. Utredningen finner följaktligen sådana omständigheter icke föreligga, att utredningen finner sig böra särskilt för tillgodoseende av civila transportbehov mellan *Gotland* och fastlandet föreslå förstärkning av staten tillhörig materiel för isbrytning. Beträffande säkerställande av vissa militära transporter har chefen för marinen meddelat utredningen, att

chefen för marinen hade för avsikt att efter samråd med överbefälhavaren göra framställning om anskaffande av minst ett på särskilt sätt utrustat fartyg för marinens räkning.

Den av utredningen uppgjorda planen för havsisbrytning i Östersjön förutsätter, att under första skedet av en inträdande svår isvinter erforderlig assistens å färjleden *Trelleborg—Sassnitz* i allmänhet skall kunna tillhandahållas av en i första hand för Öresund avsedd, staten tillhörig isbrytare. Issvårigheterna å färjleden pläga nå sin högsta svårighetsgrad tidigast i mitten av februari, då den allmänna sjöfarten på Östersjön i huvudsak upphört. Därest behov då föreligger bör därför Ymer eller Atle kunna detacheras till Trelleborg—Sassnitzleden.

Av utredningen verkställd undersökning utvisar, att icke någon av våra nuvarande isbrytare kan anses fullt användbart för isbrytning i *Öresunds* farvatten. Öresund jämte det därinförliggande västliga avsnittet av södra Östersjön är av utomordentlig betydelse dels av den anledningen, att Sveriges förbindelseleder med kontinenten gå över dessa farvatten dels ock med hänsyn till att de jämväl innefatta de mest betydelsefulla tillfartslederna för den oceangående trafiken till och från Östersjön. Utredningen har därför kommit till den slutsatsen, att vad i första hand bör vidtagas för förstärkning av statens isbrytarberedskap är anskaffandet av en havsisbrytare lämpad för de uppgifter, som ifrågakomma i Öresund. Att verkligt behov föreligger av ett dylikt tillskott till den statliga beredskapen å förevarande område anser utredningen vara till fullt ådagalagt.

En sådan isbrytare bör givas ungefär samma deplacement som den Göteborgs stad tillhörande isbrytaren Göta Lejon och dess djupgående skall vid behov genom åtgärder för snabb trimning kunna minskas till 5 m med utvinnande av högsta möjliga isbrytande förmåga. I anslutning härtill föreslår utredningen anskaffning av en havsisbrytare till en beräknad kostnad av 5,2 miljoner kr. och av följande huvuddimensioner:

| | |
|---|------------|
| Längd överallt | 58,5 m |
| » i konstruktionsvattenlinjen | 53,0 » |
| Bredd mallad | 16,2 » |
| » i vattenlinjen | 15,2 » |
| Djup mallat till huvuddäck | 8,5 » |
| » » » inredningsdäck | 6,5 » |
| Djupgående med c:a 300 ton olja och vatten | 5,0 » |
| » » » 900 » » » » | 6,0 » |
| » konstruktionsdeplacement på spant till vattenlinjen c:a 1,850 kbm | |
| Rymd av samtliga tankar för vatten och olja | » 1,200 » |
| Maskineffekt fördelad på tre propellrar | » 4,500AHK |

För utförande av kustisbrytning i Öresund och för isbrytning i infartslederna till Malmö hamn har hamndirektionen i Malmö uppgjort förslag till anskaffande av en lokal isbrytare för Malmö stad av ungefär följande dimensioner: största längd 38 m; största bredd 11 m; normalt djupgående 4 m; deplacement 600 ton samt maskinstyrka 1,500 effektiva hästkrafter. Denna isbrytare synes utredningen förutom verkställandet av de lokala intressena tillkommande isbrytningen jämväl kunna komma till god användning för sådan kustisbrytning, som bör tillkomma staten. Utredningen föreslår därför att till bestridande av anordningskostnaden (beräknad till 2,2 miljoner kr.) statsbidrag må utgå med 33 procent.

Erfarenheterna från de tre senaste vintrarna hava otvetydigt ådagalagt, att för säkerställande av vår mest betydelsefulla infartsförbindelse erfordras, att å västkusten finnes stationerad en havsisbrytare för havsisbrytning i *Kattegatt* och *Skagerack*. För de isförhållanden, som här förekomma, har isbrytaren Göta Lejon visat sig väl lämpad. För utförande av denna isbrytning har utredningen uppgjort förslag till avtal med Göteborgs stads hamnstyrelse.

För statens medverkan vid isbrytning i *Vänern* och *Trollhätte kanal* samt till stöd åt fisket på södra *Bohuskusten* har utredningen likaledes uppgjort förslag till avtal med Göteborgs Bogserings- och Bärnings Aktiebolag. Den hjälp, som erford-

ras för fisket på norra Bohuskusten förutsätter utredningen ska lämnas av undersöknings- och bevakningsfartyget Skagerak.

Vad slutligen beträffar statens medverkan vid isbrytning i Mälaren anser utredningen dylik ifrågakomma för brytande av ränna i djupleden, vilken ränna därefter skall öppethållas med lokal isbrytare. För denna isbrytning för statens räkning bör tillsvidare ianspråktagas Stockholms stad tillhöriga Isbrytare II.

Utredningens förslag till *anskaffning av isbrytare* omfattar sålunda en havsisbrytare för Öresund samt statsbidrag till två isbrytare av lokal typ, en för Norrlandskusten och en för Öresund och Skånes sydkust. Beträffande detta förslag hava särskilda yttranden avgivits av utredningsmännen Giron, Göransson och Norenberg, vilka anse att, förutom den i utredningen i öfrigt föreslagna förstärkningen av isbrytarmaterielen, ännu en havsisbrytare av Ymers typ snarast möjligt bör byggas.

Ledningen av statens isbrytningsverksamhet samt isbrytarnas bemanning.

Utredningen föreslår, att kommerskollegium skall vara chefsmyndighet för statens isbrytningsväsende. Kommerskollegium utgör enligt utredningens mening det statens organ, som måste anses äga de största förutsättningarna såväl att på ett auktoriativt sätt företräda sjöfartens och näringslivets intressen och synpunkter på isbrytningsverksamheten som ock träffa avgöranden i sådana spörsmål, varom här är fråga. Ytterligare en anledning, som med styrka talar för att förlägga ledningen till kommerskollegium, är att till detta ämbetsverk hör fartygsinspektionen. Vid ledandet av den statliga isbrytningen uppkomma ofta spörsmål av sådan art, att fartygsinspektionen är den myndighet, vars sakkunskap påkallas vid avgörandet.

Kommerskollegium föreslås sålunda handhava ledningen av den statliga isbrytningsverksamheten, förvalta de för denna verksamhet anslagna medlen samt ombesörja underhåll och vård av statens isbrytarfartyg. För handläggning inom kolle-

gium av dessa ärenden bör där inrättas en särskild befattning, statens isbrytarinspektör. För att biträda i första hand med handläggning av fartygstekniska ärenden rörande statsisbrytning bör vidare å fartygsinspektionsbyrån inrättas en fartygsinspektörsbefattning.

För att tillhandagå statens isbrytarledning med råd och upplysningar föreslår utredningen, att det skall finnas en nämnd, statens isbrytarnämnd, bestående av det antal ledamöter Kungl. Maj:t kan finna gott bestämma. I denna nämnd torde representanter för handelssjöfarten, exportindustrien, importhandeln, sjöassuradörerna och fartygsbefälet vid handelsflottan höra vara företrädde. Statens isbrytarombud föreslås av utredningen att till antalet utökas, så att hela svenska kusten kan uppdelas i ombudsdistrikt.

Vid den granskning utredningen företagit av alternativen *militär och civil bemanning* har utredningen funnit, att ur allmänna synpunkter övervägande skäl tala för civil bemanning, och att särskilda hinder ej föreligga att tillämpa denna princip. Ur ekonomisk synpunkt anser utredningen att civil bemanning kan förutsättas bliva för statsverket fördelaktigast. Utredningen förordar alltså, att statens isbrytare skola, i överensstämmelse med av utredningen angivna grunder, utrustas med civil bemanning.

Utredningsmannen Giron har avgivit reservation med förslag dels att ledningen av statens isbrytningsverksamhet i fred som krig skall utövas av chefen för marinen samt att kommerskollegium genom reglementerat samråd beredes medinflytande i ledningen, dels att statens isbrytare skola erhålla militär bemanning.

Sjöfartens och varuägarnas bidrag till driftkostnaderna för statens isbrytningsverksamhet.

Sjöfarten till och från utlandet bidrager för närvarande till täckande av de med statens isbrytningsverksamhet förenade kostnaderna på det sätt, att jämlikt kungl. kungörelsen den 4

flottan (kaptener), en militärkartograf och en ingenjör samt övrig personal. Den av flottan tidigare för militärsjömätning använda kanonbåten Svensksund har tillika med några motorbåtar på grund av denna organisationsändring tilldelats sjökarteverket. Efter en verkställd omfattande modernisering kan Svensksund numera bereda plats för 5 mätningseenheter.

Förutom Svensksund hava två fartyg, Gustaf af Klint och Svalan, omfattande tillsammans 9 mätningseenheter, under året använts till militär sjömätning, varjämte sjömätningsskipet Peder Gedda under viss tid utfört mätningar för militära ändamål.

Beträffande övriga sjömätningsarbeten kan nämnas att de i föregående årsberättelse omnämnda mätningarna syd Ölands S. udde avslutats och resultatet slutgiltigt införts i sjökort 65 a.

Förutom en del smärre arbeten utefter Norrlandskusten har nymätning verkställts i Haparanda skärgård, närmast farvatten vid och angöring till Seskarö.

Vänerns låga vattenstånd har nödvändiggjort nymätning av området Otterbäcken—Mariestad, å vilken sistnämnda plats även undersökts möjligheterna för anläggande av en djuphamn. Ett stort antal nya grund har föranlett avsevärd ändring i utprickning, omläggning av leder och fyrbelysning.

Ett stort antal nya sjökort hava under året utgivits nämligen n:r 97 Skånekusten i skalan 1:100.000, n:r 98 Öresund i skalan 1:120.000, n:r 280 a Skagerack, Strömstad—Grebbestad i skalan 1:50.000, n:r 334 Östersjön, Malmö—Stettin i skalan 1:250.000 och n:r 335 Båltena och Östersjön, västra delen i skalan 1:250.000. Beträffande sjökortsutgivningen kan i övrigt nämnas att upprättandet av originalritningar pågår till sjökorten n:r 95 Kalmarsund, södra delen i skalan 1:100.000, n:r 333 Östersjön, Ölands S. udde—Sandhammaren i skalan 1:200.000 och n:r 337 Skagerack, östra delen i skalan 1:200.000.

Instrumentkontrollavdelningen har fortsatt undersökningar rörande kompasskålars järnhalt och medel för dess fastställande samt rörande kompenseringsmagneter. En magnetiseringsapparat har under året tagits i bruk. Apparaten är avsedd för

magnetisering samt uppmätning av magnetståls egenskaper samt har visat sig vara ägnad att befordra användningen av högklassigt inhemskt magnetstål. Prövningar hava verkställts på begäran från handelsjöfarten och undersökningar pågående rörande förbättrade magneter för kompensering av fartyg.

Jordmagnetiska avdelningens arbeten under året ha dominerats av en ommätning av det sekulära magnetiska huvudpunktsnätet. Genom tillmötesgående från Kungl. Telegrafstyrelsen har en av verkets bilar fått disponeras och Statens försökskommission har för denna ställt flytande bränsle till förfogande. Härigenom och genom användning av hypermoderna instrument har det blivit möjligt att göra mätningarna nästan helt färdiga under en mätsäsong, trots att mätprogrammet utökats. Ifrågasvarande mätningar syfta till att noggrannare kunna beräkna de magnetiska elementens variationer, så att gamla mätningar må kunna genom rent skrivbordsarbete bringas up to date, och så att sjökorten med ledning härav kunna förses med korrekta missvisningsangivelser.

Ansträngningar ha under året gjorts att få arbetsförhållandena på det jordmagnetiska observatoriet på Lovön bättre ordnade genom tillbyggnad av ett omagnetiskt hus, där de magnetiska elementen direkt kunna avläsas, och möjligheter synas föreligga att denna åtgärd skall kunna vidtagas under år 1943.

Under årets fältarbeten hava anslutningsmätningar gjorts på det danska observatoriet i Rude Skov och på det finska i Sodankylä. Från norsk sida ha dylika mätningar gjorts i Rude Skov och även Danmark och Tyskland ha sammanmätts. Härigenom har man trots rådande förhållanden lyckats att i magnetiskt avseende få ett rätt gott definierat nordeuropeiskt enhetssystem.

Förutom tillägg 1942 till Svensk Lots del A, I, II, IV och V har under året Svensk Lots del III efter slutförd omarbetning utgivits. I denna upplaga har avdelningen »Hamnar» försetts med hamnskisser och sammanförts i särskilt bihang, vilket dock under rådande förhållanden endast utlämnas till statliga myn-

digheter. I övrigt kan nämnas att Svensk Lots del IV efter pågående omarbetning beräknas utkomma under juni månad 1943. Även denna del kommer att erhålla hamnskisser i likhet med de senaste upplagorna av delarna I och III. Till grund för omarbetningen ligger under året företagen rekognosering av inlandsfarvattnen.

Omfattningen av sjökartverkets försäljning av sjökort och andra publikationer framgår av följande siffror, varvid för jämförelse inom parentes angivits motsvarande siffror under år 1941: sjökort 53,685 (29,462), neutralitetskort 9,146 (4,446) och övriga publikationer 1,731 (1,631).

Kungl. Lotsverket.

Även under år 1942 har kriget satt sin prägel på lotsverkets verksamhet. Till följd av att sjöfarten alltjämt varit nödsakad att anlita neutralitetsleden och i större omfattning än under normala förhållanden begagna inomskärsfarlederna, har antalet lotsningar även under år 1942 hållit sig långt över det normala. Vid jämförelse med närmast föregående år kan t. o. m. en mindre ökning konstateras. Antalet utförda lotsningar under år 1942 utgjorde nämligen omkring 92,000 mot omkring 90,000 under år 1941.

För att tillgodose det ökade behovet av lotsar på vissa kuststräckor har även under år 1942 personal från mindre ansträngda lotsplatser varit omplacerad till sådana, där lotsningsfrekvensen varit onormalt hög. Det har företrädesvis varit personal från övre norra lotsdistriktet som sålunda överförts till mellersta och östra lotsdistriktet. För att bättre kunna betjäna sjöfarten har ett lotsuppassningsfartyg från mitten av september till årets utgång varit förlagt i Barösund i den synnerligen starkt trafikerade farleden Arkö—Häradsjär.

På kuststräckan Landsort—norska gränsen utprickades den s. k. neutralitetsleden i samband med vårutprickningen. Till följd av vissa krigshändelser blev jämväl neutralitetsleden på

kuststräckan Luleå—Öregrundsgrepen utprickad samma år i mitten av september. I syfte att underlätta eskortering av fartyg i neutralitetsleden genom nedbringande av antalet lotsbyten, har ett uppassningsfartyg varit utlagt vid Östra Röko i Stockholms södra skärgård från mitten av augusti t. o. m. oktober månads utgång.

För tryggande av sjöfarten i inomskärsfarlederna ha under året ytterligare säkerhetsanstalter tillkommit. Sålunda har vid södra farleden in till Luleå uppförts och länts en 4:e ordningens aga-fyr på skäret Germandöhällan, syd om Germandö. I farleden Farstugrund—nord Junkö—Luleå ha tillkommit tio fasta sjömärken, bestående av kummel och överenstavlor. Vidare har fyrbelysningen i den s. k. Möjaleden i Stockholms skärgård kompletterats med tre st. nya fyrrar. I samma skärgård ha tillkommit ytterligare två st. fyrrar, nämligen Lindalen övre och Borrånken, den senare vid Dalarö. Farleden Södertälje—Landsort har försetts med ytterligare en fyr och på sträckan Landsort—Hävringe har i inomskärsfarleden uppförts fem st. nya fyrrar. I Fläskösund norr om Arkö har fyrbelysningen förbättrats genom att tvenne lysbojar och en fyr ersatts med tre st. nya fyrrar. Vid neutralitetsleden mellan Landsort och Kalmarsund ha utlagts tre st. lysbojar och för att åstadkomma ytterligare förbättring av säkerhetsanstalterna i Kalmarsund har arbete påbörjats med uppförande av två bottenfasta fyrrar, den ena på grundet Slottsbredan, nordväst om Borgholm, och den andra på grundet Sillåsen, ostsydost om Skäggenäs. Sistnämnda två fyrrar beräknas bliva färdigställda under år 1943. Norra Uddevallaleden, mellan Ellös- och Havstensfjordarna, i vilken sedan flera år pågått muddrings- och upprensningsarbeten, skall förses med sjutton st. nya fyrrar jämte ett antal flysta kummel och tavlor. Arbetet härmed har till stor del utförts under år 1942, men fyrbelysningen kommer icke att träda i funktion förrän under 1943, sedan förenämnda arbeten med fördjupning av farleden slutförts.

Slutligen kan nämnas, att fyrrarna Hävringe övre och nedre försetts med dalén- resp. aga-ljus samt att fyrrarna Kapelludden och Sandhammaren elektrifierats.

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

Det nyåret 1940 påbörjade arbetet med *Falsterbokanalen* hade vid 1941 års utgång fortskridit så långt, att kanalen nyårsdagen 1942 kunde förklarats officiellt öppnad för trafik. Arbetet med kanalens färdigställande fortsattes därefter och var slutfört den 1 oktober 1942.

Arbetet med fördjupning av *Kalmarsunds djupränna* till 8 m vid mv fortsattes under sommar 1942 och beräknas bli slutfört under senare delen av år 1943.

Den s. k. *norra Uddevallaleden* (genom Malöströmmar), 8,8 m djup vid mv, beräknas bli färdigställd under år 1943.

Militär Väderlekstjänst.

Erfarenheterna från nu pågående krig hava ytterligare understrukit betydelsen av en effektiv och speciellt för marinens operativa behov avsedd väderlekstjänst. Icke minst med hänsyn till luftkrigets inverkan på sjöstridskrafternas operationer har behovet av en förstklassig meteorologisk underrättelsetjänst blivit starkt framträdande.

Sedan organisationen av marinens väderlekstjänst blivit föremål för förnyad utredning i samråd med härav berörda myndigheter har för budgetåret 1943—44 äskats medel för civiltjänstställande av en marinmeteorolog och två marinväderleksassistenter för kustflottans väderlekstjänst.

I övrigt har väderlekstjänsten för marinen bedrivits efter i stort sett samma riktlinjer som under år 1941.

Marinen, pressen och folket.

Av kapten *Einar Zacke*.

Det har i många år klagats på svenskens bristande förståelse för krigsmakten. Och för att komma tillrätta med detta bekymmer har det skrivits många promemorior och anvisningar för den militära publicitetstjänsten. Därvidlag ha med monoton regelbundenhet angivits de tre möjligheterna: press, radio och film. Men det militära önskeprogrammet har oftast byggts på abstrakta teoretiska grunder, och sedan har man hoppningsfullt trott, att allt skulle gå i uppfyllelse med militärisk punktlighet. Man har helt enkelt tappat bort den nödvändiga förutsättningen, att varje enskild officer och särskilt de för press- och informationstjänst avsedda måste äga ett personligt, varmt intresse för att denna gemensamma angelägenhet verkligen blir omhuldad.

Ett sådant intresse existerar i själva verket blott hos ett mycket ringa fåtal officerare.

Följande rader syfta till att fästa uppmärksamheten på en del fakta och förhållanden, som äro av betydelse i första hand för den marina presstjänsten, och som — om de uppfattas på rätt sätt — i någon mån kunna inverka till att skingra åtminstone de vanligaste villfarelserna.

Officeren intar i allmänhet en utpräglat misstänksam hållning gentemot varje tidningsman. Om man vill roa sig med att analysera, beror denna inställning sannolikt på tre skäl. Dels är han av gammalt avogt stämd mot pressen, som under

tidigare år i sin egenskap av språkrör för den svenska folkmeningen ofta kritiserat försvaret på ett sätt, som med fog sårat dess utövare. Håri ligger sålunda en misstro av vana. Ett annat skäl till officerens reserverade hållning är hans personliga rädsla för att kanske få »skylta i tidningarna». Ofta nog hör man sådana yttranden som: »det är bäst att inte säga någonting, man vet aldrig vad de ta sig till att skriva!» »Tala är silver och tiga är guld» kan ju vara en god regel men näp- peligen ett lämpligt motto för en informationsofficer!

Det tredje och sista skälet till officerens förbehållsamhet i upplysningsärenden är det enda, som har ett bärande motiv, nämligen den honom åliggande tystnadsplikten. Ehuru det kan synas, som om hans hållning därvidlag vore oantastlig, finner man dock ganska snart, om man tränger litet djupare, att lojaliteten i detta fall mycket ofta tages som förevändning för en kategorisk vägran att lämna vare sig uppgifter eller hänvisningar till annan »behörig myndighet», om vederbörande själv icke vågar ta risken att offentliggöra en uppgift eller — vilket tyvärr ibland händer — icke har tillräcklig kännedom om lagar och författningar för att kunna avgöra, vad han kan och får säga. En överdriven förtegenhet stämmer pressen till reaktion när misstänksamhet och besvikelse, »militären vill åter isolera sig!» Dessutom kan det t. o. m. bli en smula äventyrligt för individen att använda en dylik »ostron-taktik», eftersom tidningsmannen i de flesta fall — på basis av sina yrkesintressen — är mycket väl studerad i alla tryckfrihetsparagrafer och följaktligen knappast kan undgå att märka, hur genomskinligt argumentet är.

Ofrånkomligt är dock att de nuvarande utomordentliga förhållandena utöva en starkt restriktiv inverkan på publicitetsintressena. Innan man därför ger sig in på några positiva önskemål för den marina presstjänstens organisation och verksamhet, bör alltså en inventering företagas i fråga om gällande författningsenliga bestämmelser och utfärdade order.

Det skärpta läget skapade snart nog en Kungl. Maj:ts kungörelse av den 12 april 1940, den av alla pressmän välkända

»197-90» i Svensk Författningssamling. Denna stöder sig på 3 § i Tryckfrihetsförordningen, vilken i utdrag lyder som följer: »Kungörende i tryck av vad som hörer till statens åfärde varande underhandlingar med främmande makter etc. — så ock av underrättelser rörande krigsmakten, som kunna skada rikets försvar, där vad sålunda kungjorts bort, utgivaren veterligt, hållas hemligt för främmande makt etc. skall anses såsom missbruk av tryckfriheten. Förbrytelsen straffes efter allmän lag etc.

Uttrycket »där vad sålunda kungjorts» resulterade alltså i nämnda SF n:r 197, ur vilken följande utdrag närmast har intresse för den marina läsekretsen:

Det är förbjudet etc., att genom beskrivning, avbildning eller på annat sätt i tryck offentliggöra underrättelser om:

de militära stridskrafternas styrka, beteckning, organisation, förläggning och förflyttning (t. ex. antal rustade fartyg, bandsindelning), deras beväpning och utrustning (gäller dock endast nybyggda eller ändrade fartyg; allt som står att läsa i marinkalendrar eller kan iakttagas vid besök i hamnar undantaget), olyckshändelser vid militära företag samt vad eljest är av betydelse för bedömande av krigsmaktens stridsduglighet; militära kommenderingar m. fl. dylika personalärenden; befästningsanläggningar, mineringar och förstörelsearbeten; anskaffning, tillverkning, transport och lagring av förnödenheter för försvarsväsendet eller krigsindustriens behov.

I den följande paragrafen medges likväl rätt till publicering, under förutsättning att tillstånd inhämtats från behörig myndighet eller från Statens Informationsstyrelse.

Nästa steg blir alltså att fastslå vad som avses med »behörig myndighet». Härom ger ASMP (Anvisningar för samarbetet mellan militära myndigheter och publicitetsorganen) och mo n:r 44/41 (TS B: II n:r 8/41) upplysningar, som enklast kunna uttydas i följande form:

I allt vad rör marinens styrka, sammansättning, övningar och förläggning (nybyggnader, sjösättningar, »kungaskjutning» etc.) liksom även meddelanden om större haverier och olyckor

(t. ex. jagarolyckan) är Chefen för Marinen behörig myndighet. Arendena handläggas då genom Marinens pressdetalj försörjning. I fråga om tekniska spörsmål och förvaltningsärenden tillkommer behörigheten Marinförvaltningen, varvid tillstånd till offentlighöjörande alltid förmedlas av Marinens pressdetalj.

Beträffande händelser av lokalt intresse och uteslutande berörande det egna befälsområdet är IKA, CKF, Marindistriktscheferna samt CSHS och CSS behöriga myndigheter. I samtliga fall skall dock Marinens Pressdetalj anlitas för förmedling resp. orienteras, allt beroende på ärendets vikt.

Bland alla dessa förbud och restriktioner skymtar tidningsmannen en enda ljusning: »behörig myndighet». Och det är ganska klart att han måste ställa alla sina förhoppningar till denna myndighet, om han skall ha någon möjlighet att förse allmänheten med marina nyheter, utan att samtidigt blamera sin tidning och sig själv. Lika klart bör det vara, att den behöriga myndigheten efter bästa förmåga står till tjänst med upplysningar och hjälp, och detta inte bara därför att det står i bestämmelserna, utan därför att det positivt främjar det egna väpnat.

Den som närmast har att bära detta ansvar är givetvis informationsofficeren, till vilken den direkta kontakten med pressen alltid skall stå öppen.

Sedan den ovannämnda marinordern nr 44/41 tillkom, skulle alltså en dylik hjälpsam och förtroendefull kontakt — planenligt sett — ha ägt bestånd mellan marinen och pressen. Den frågan lämna vi emellertid därhän, alldenstund denna framställning föredrager att följa rent positiva linjer. Villigt må erkännas att de återgivna bestämmelserna icke ge någon livligare inspiration. Närmast föra de tanken på en frågebyrå med tämligen beskurna möjligheter till uttömmande svar, och det är icke uteslutet att en och annan informationsofficer fattat sin uppgift så. Detta är för övrigt mycket förklarligt, ty en officer är utbildad för krigstjänst och icke för presstjänst. Man kan icke fordra av honom att han skall äga den, oftast medfödda, men dessutom genom årslång träning uppövade blick för

förmedling, som är journalistens yrkesmässiga särtecken. När till detta kommer, att informationsofficeren uppehåller sin tjänst såsom sådan vid sidan av den militära huvudbefattningen, må det vara till fullö ursäktat, att resultatet icke blir förstås ställande.

De i föreliggande arbete framförda synpunkterna äro icke byggda på lösa antaganden utan på en längre tids kontinuerliga iakttagelser, varvid jämförelser anställt mellan tillgängligt nyhetsmaterial, lämpligt för publicering och — å andra sidan — bristande sinne för vad som kunnat göras av detta material.

Då det knappast synes troligt, att någon ändring kan åvägbringas enbart genom övertalning eller föreställningar, måste öppenbarligen andra vägar sökas för att tillgodose den marina presstjänsten på det sätt, som är nödvändigt för att marinen skall få en befästad ställning i det svenska folkets medvetande. Ty det har det inte! Låt vara att det byggts fartyg och befästningar var och varannan vecka; det beror inte på att Sveriges folk har vänt blickarna mot sjön och dess folk, det beror på krigsrädslan. Om icke förr, så komma vi säkerligen att få erfara det, när freden kommer, och då vore det måhända klokt att ha hunnit säkra sin plats i folkets sinne.

Vad vi därför behöva är en daglig, öppen och frispråkig kontakt med allmänheten, en naturlig meddelsamhet om livet och förhållandena inom flotta och kustartilleri, som ger relief åt själva verksamheten. Förvisso är det uppmuntrande för svensken att höra, att det sjösatts en ny jagare, men — och gissningen är säkert inte överdriven — sannolikt vet knappa 50 % bland Sveriges befolkning vad en jagare egentligen är! Därför bör man naturligtvis ingalunda undanhålla en så glad nyhet, men man bör fastmer komplettera den med skildringar från livet ombord, berättelser om personernas insats. Det är det, som väcker intresse hos svensken iland, det är det, som får honom att förstå vad marinens folk gör och varför de göra det.

För att komma till rätta med lösningen av denna fråga står tydligen endast en väg öppen. Vi måste skaffa oss medarbetare

i den marina presstjänsten, som äro kapabla att i tryck ge liv åt våra stela tjänstedrag, och därigenom sunt popularisera marinen utan någon som helst propagandistisk överdrift. Ty det behövs inte, om man fattar begreppet »upplysning» i dess rätta innebörd.

De ovan angivna synpunkterna och kraven ha lett till uppbyggandet av en effektivare presstjänst inom marinen eller kanske rättare sagt, till ett försök i denna riktning. Genom en i dagarna fastställd generalorder kommer marinen att fr. o. m. innevarande vår disponera 8 yrkesjournalister i egenskap av stabsredaktörer. Av dessa äro tvenne avsedda för alternerande tjänstgöring i Marinstaben, 1 för Kustflottan och de 5 återstående för marindistriktet med undantag för Gotlands marindistrikt, där presstjänsten anses kunna kombineras med militärbefälsstabens. Stabsredaktörerna inkallas vid behov, t. ex. för Kustflottans del under den brådaste och mest händelserika övningsperioden under sommaren. För marindistriktets vidkommande torde det vara svårt att fixera någon tidpunkt, som framstår särskilt givande ur nyhetssynpunkt, men man kan åtminstone tillvarata sådana tillfällen som isbrytningsexpeditionen på norrlandskusten, västkustens minskördande vårstormar, kustartilleriets vårskjutskola eller Hårsfjärdens idrottsvecka.

Överhuvudtaget utgör den tillämnade organisationen ett försök att skapa en såvitt möjligt bestående kontakt mellan marinmyndigheterna å ena sidan och pressen å den andra. Stabsredaktören skall vara dels en rådgivande och pressförmedlande assistent åt myndigheten — utan att åsidosätta men väl samarbeta med informationsofficeren — dels en lokalkorrespondent åt Marinens Pressdetalj, varigenom denna sättes i tillfälle att genom sitt vitt förgrenade kontaktsystem förmedla alla upplysningar och nyheter av allmänt intresse till hela den svenska läsekretsen.

Slutligen några ord till officerskårerna. Även om denna organisation med stabsredaktörer skulle visa sig i någon mån

motsvara förväntningarna, är likväl problemet långt ifrån löst. Marinens framtid beror ytterst av vad svenska folket tänker om vår gärning, inte vad vi själva tänka om den. Och därför behövs det och kommer alltid att behövas personlig insats från varje officer för att främja vapnets och därmed landets intressen inte bara genom uppfyllande av reglementets bud utan också i ett vidsynt, tråget och optimistiskt arbete i upplysningens tjänst.

Kungl. Sjökrigsskolan.

Av löjtnanten vid flottan N. Skaar.

Redan år 1908 framlade dåvarande omorganisationssakkunniga ett betänkande, vari utförligt behandlades sjökrigsskolans omvandling till en internatskola med moderna undervisningsmöjligheter förlagd i Stockholm men utanför flottstationen. Utredningen resulterade icke i någon positiv åtgärd och trots alla olägenheter med den gamla skolan kunde ingenting göras åt en nybyggnad.

1930 års försvarskommission uttalade sig för, att frågan om sjökrigsskolans förvandling till internatskola borde utredas och 1937 förelåg från chefen för kungl. sjökrigsskolan en skrivelse till chefen för marinen med förslag till utredning angående en blivande sjökrigsskola. Vintern 1937—38 verkställdes inom sjökrigsskolan en förberedande utredning och i mars 1938 framlades av chefen för sjökrigsskolan ett preliminärt förslag till ny skola, vilket resulterade i en skrivelse från chefen för marinen till Konungen i juni samma år med anhållan om att åt marinförvaltningen skulle uppdragas att inkomma med en fullständig utredning av frågan.

De undersökningar, som verkställdes resulterade i ett förslag till bygnadsprogram, som förutsatte förläggning av skolan till antingen Biskopsudden på Djurgården, området vid Lidingsöbro Vårdshus eller Lilla Skuggan invid Lilla Värtan. Medan ännu utredningens resultat behandlades, undersöktes andra förslag. Ett av kraven på skolans placering var, att lärarna skulle

kunna bekvämt och snabbt komma ut från Stockholm till sina lektioner. Alla de ovan nämnda förslagen uppfyllde detta krav men även andra platser runt Stockholm kunde i detta hänseende komma ifråga. När Näsby Slott med närmaste omgivning visade sig vara till salu och man därigenom skulle kunna erbjuda ett traditionsrikt gammalt herresäte, där kostnaderna för nybyggnader kunde inbesparas, föll till slut valet på denna plats. Riksdagen anvisade medel för byggandet och därigenom var den nya sjökrigsskolans färdigställande blott en tidsfråga.

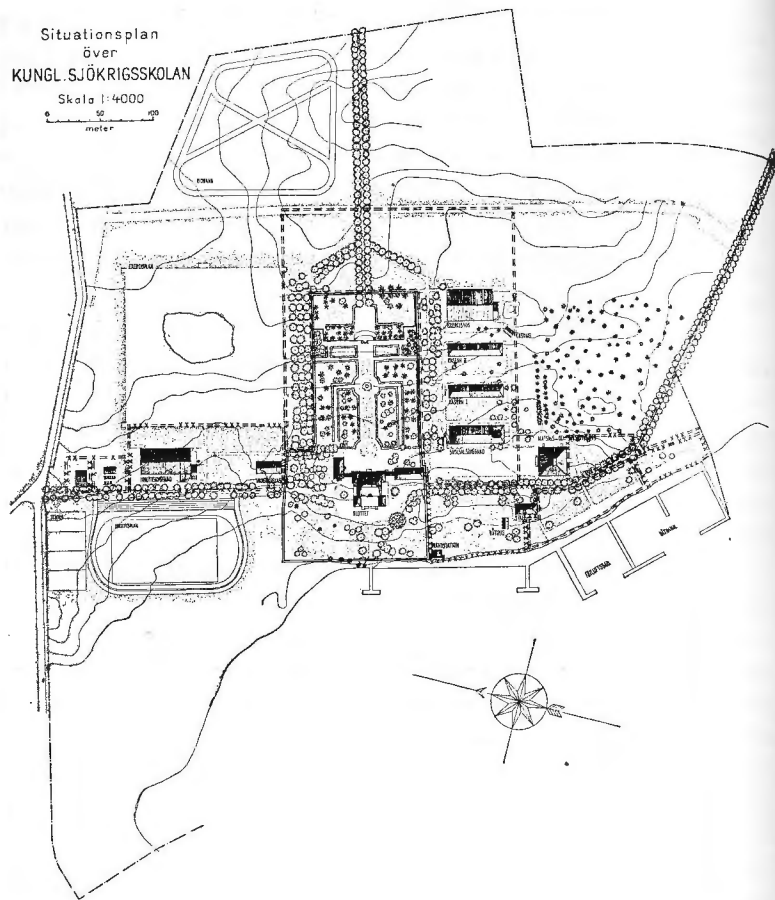
Näsby är känt sedan gammalt, ty redan på 1300-talet lär där ha funnits en gård, som på den tiden tillhörde Uppsala biskopsstol. På 1670-talet uppfördes en ny byggnad på den gamla plats för släkten Sparre efter ritningar av Nikodemus Tessin d. ä. I stort sett är det samma byggnad, som ännu står kvar, fast den härjades av eld 1897 och sedermera återuppgyldes och restaurerades i början av 1900-talet.

Avsikten var, att sjökrigsskoleetablissemangets uppförande skulle påbörjas och påskyndas så att det kunde tagas i bruk hösten 1942. Med rekordfart växte nybyggnaderna ur marken under våren och sommaren 1942. Dock blev det inte möjligt att flytta ut så tidigt som ursprungligen planerats. Först på nyåret 1943 var anläggningen så pass klar, att det fanns möjligheter att härbärgera de 240 kadetter, som under höstterminen trängts ihop i den gamla skolan, som bildligt talat bågnaade inför påfrestningen.

Skolan är belägen vid den från Stora Värtan utgående Näsbyviken, ett par hundra meter från järnvägen mellan Djursholms—Ösby och Näsbypark.

Situationsplanen ger en förstorad bild av området sådant det kommer att te sig i sin första utformning. Stora infartsvägen kommer in på området från norr d. v. s. från vänster på kartan och de första anläggningar som påträffas, sedan vaktstugan och kasernuppbördsmanens hus passerats, äro på vänster hand gymnastikhuset och på höger hand idrottsplatsen. I gymnastikhuset inrymmes den ståtliga gymnastiksalen, som har 43 × 22 m:s golvyta och är utrustad med all materiel, som

Situationsplan
över
KUNGL. SJÖKRIGSSKOLAN
Skala 1:4000



erfordras för den gymnastiska utbildningen. Förutom redskapsrum finns i gymnastiksalens nivå även idrottsexpeditionen. Omklädningsrummen äro placerade en trappa ner, där källarvåningen även är inredd till brottnings- och boxningshall, fäktsal och de för hygienen erforderliga duschrummen, av vilka det största även är utrustat med bastu. Områdets läge, längst inne i Näsbyviken medgiver icke sommartid badning i det fria, emedan vattnet på grund av närliggande avlopp och vikens ringa vattendjup icke är tillräckligt friskt för att kunna godtagas som

värdbart badvatten. Av den anledningen föreslogs, att i anslutning till idrottsbyggnaden även skulle uppföras en simhall, men detta projekt har ställts på framtiden. Dock torde det vara ställt utom allt tvivel, att en dylik simhall skulle fylla en synnerligen stor uppgift i strävan att fostra kadetterna till conditionsstarka män, som kunna utstå de krav det moderna kriget ställer på de fysiska prestationerna. Idrottsplatsen på andra sidan infartsvägen utgör också ett medel att fullkomna den fysiska prestationsförmågan.

Väster om idrottsplatsen ligger ett område nere vid stranden, som benämnes handgranatbanan, där det moderna krigets öfvenheter kan praktiseras i verkligheten med kastning av stridsladdade handgranater och sprängning av bunkers, taggtrådshinder m. m.

Bakom idrottsbyggnaden sträcker sig ett öppet fält upp mot byggnaden öster om området. Detta fält skall disponeras som öfveröfningssplan med ansluten fältidrottsbana och i en framtid, då ridutbildning kan meddelas, kommer här även att anläggas en ridbana. Skolans läge ger dessutom goda möjligheter till terräng- och orienteringslöpning i den omgivande terrängen samt skridskoåkning, isjaktsegling och segling med små båtar på Stora Värtan.

Genom att fortsätta på infartsvägen i sydlig riktning förbi redskapskasernen på vänster hand, kommer man fram till Slottet. Det är byggt i två våningar med huvudingången vänd mot väster. Fotografiet visar entrén. I bottenvåningen inrymmer expeditionen lokaler för kaserneexpeditionen, för skolans inrymmer och för dess kassör. Dessutom utnyttjas utrymmena för taktiksal, postexpedition, manuell telefonväxel, lärarrum och kök. I övre våningen ligger Chefens och Souschefens arbetsrum. Rum för skrivbyrå, adjutant, sekreterare och expeditionsofficer utgöra de ytterligare utrymmen, som stå till förfogande för expeditionen. Sjökrigsskolans bibliotek disponerar särskilda rum i nära anslutning till en konferenssal, där samtliga skolans lärare och officerare kunna samlas. Källarvåningen innehåller arkiv, automatisk telefonväxel, fotografidetaljens samt



Slottet. Huvudentrén.



Manskapskasernen med Idrottshallen i bakgrunden.

rum för de vattenpumpar, som förse anläggningen med färskvatten.

Ansluten till Slottet är tillbyggd en södra flygel, som i sin undre våning innehåller kompaniexpeditioner och rum för kompanichefer och kadettofficerare, medan den övre våningens utrymnen disponeras för sjukavdelningen med 14 bäddar, undersökningsrum, operationsrum, tandläkarrum och möjligheter till röntgenundersökningar. Källarvåningen inrymmer bokförård, tryckeri och arrester.

Den norra flygeln, som är det gamla Lammska tavelgalleriet, skall tillbyggas så, att skolan erhåller en honnörssal, där det gives möjlighet samla samtliga kadetter till föredrag, filmföreläsningar m. m. Parken omkring slottet skall bibehållas i sitt gamla skick.

Något undangömda söder om parken resa sig fyra byggnader i fil, av vilka tre stycken te sig tämligen lika. Av dessa är den närmast sjön belägna skolsalsbyggnaden, där den teoretiska delen av utbildningen skall givas kadetterna. Här äro i tre våningar inrymda skolsalar och modellrum. Varje kurs har sitt rum, ljusa och trevliga rum, utrustade med all modern undervisningsmateriel, som kan erfordras. Dessutom innehåller byggnaden särskilda salar för sådana ämnen, där åskådningsmaterielen kräver större utrymnen. Det är min- och torpedrum, artilleri-, befästningskonst- och sjökrigskonstrum, förbindelse- och elektroteknikrum samt navigationsrum och modellrum och på taket är anordnad brygga med meteorologisk station. I denna byggnad finnes sålunda allt, som fordras för den intellektuella delen av en kadetts skiftesrika utbildningsprogram. I källarvåningen inrymmes förråd av olika slag samt rum för fräddare och skomakare.

De nästa två husen nedifrån sjön räknat äro kaserner, av vilka 1:a kompaniet d. v. s. sjökadetterna bebo den första, kasern I och 2:a kompaniet eller kustartilleri- och intendentskadetterna den andra, kasern II. Byggnaderna äro lika, byggda i tre våningar med i medeltal 20 rum per våning. Varje kasern är beräknad för 120 kadetter och innehåller 60 rum, vilket in-



Skolsalsbyggnaden närmast. Längre bort kasern I och II.

nehär att kadetterna två och två bebo rummen, som äro ändamålsenligt men spartanskt inredda med klädskap, sängar och skrivbord. För att öka rörelsefriheten tillkommer i varje våning ett dagrum, trevligt men enkelt inrett. Tvättrum och duschrum kompletterar utrustningen.

Den fjärde byggnaden i raden är exercishallen, där ett batteri är anordnat med kanoner av olika kalibrar för riktarutbildning och artillerimaterielkännedom samt korthållsbana för skjutning med luftgevär. Hallen är så stor, att den dessutom i viss utsträckning medger handvapenstjänst i sluten ordning inom sina väggar. På det fält, som utbreder sig bakom och vid sidan av exercishuset, anordnas en närstridsbana och skjutbana för kadetternas fostran i dessa viktiga avsnitt av den moderna krigföringen.

Mässbyggnaden ligger söder om skolsalsbyggnaden och med ingången vänd mot den plan, som skall tillkomma söder om Slottet. I sin undre våning innehåller denna byggnad köksin-



Mässbyggnaden från sjösidan.

redning och kadetternas matsal, som sträcker sig utefter hela byggnadens ena sida med utsikt över viken. I övre våningen finner man ett väl tilltaget marketenteri och mässlokaler för såväl officerare, underofficerare som kadetter, större och mindre rum, ljusa, luftiga och hemtrevligt inredda.

I och med utflyttningen till Näsby har såväl den organisation som de utbildningsplaner, som sett dagens ljus de sista åren kommit till användning i sin rätta utsträckning.

Sålunda biträdes chefen för sjökrigsskolan av en souschef, som under sjökrigsskolechefen äger befälsrätt över samtlig på skolans tjänstgörande militär- och civilanställd personal och utövar speciell uppsikt över all praktisk utbildning, för vars rätta bedrivande han ansvarar. Med befattningen som souschef förenas kasernbefälhavartjänsten med de detaljer, som framgå av organisationsplanen.

För att kunna kontrollera och på ett minutiöst noggrant sätt sköta tjänsten inom ett så stort etablissement, som sjö-

krigsskolan är, bo ständigt två officerare på skolan, varav den ene är veckohavande kapten samt dessutom veckohavande kadettofficer på ett av kompanierna och den andre veckohavande kadettofficer på det andra kompaniet. Veckohavandetjänsterna fördelas mellan till skolan kommenderade officerare.

Chefen för sjökrigsskolan biträdes i övrigt i sitt arbete av en stab uppdelad på avdelningar enligt organisationsplanen med adjutanten, intendenten, läkaren och expeditionsofficeren som chefer för respektive avd. A, I, S och B med varje avdelnings detaljer.

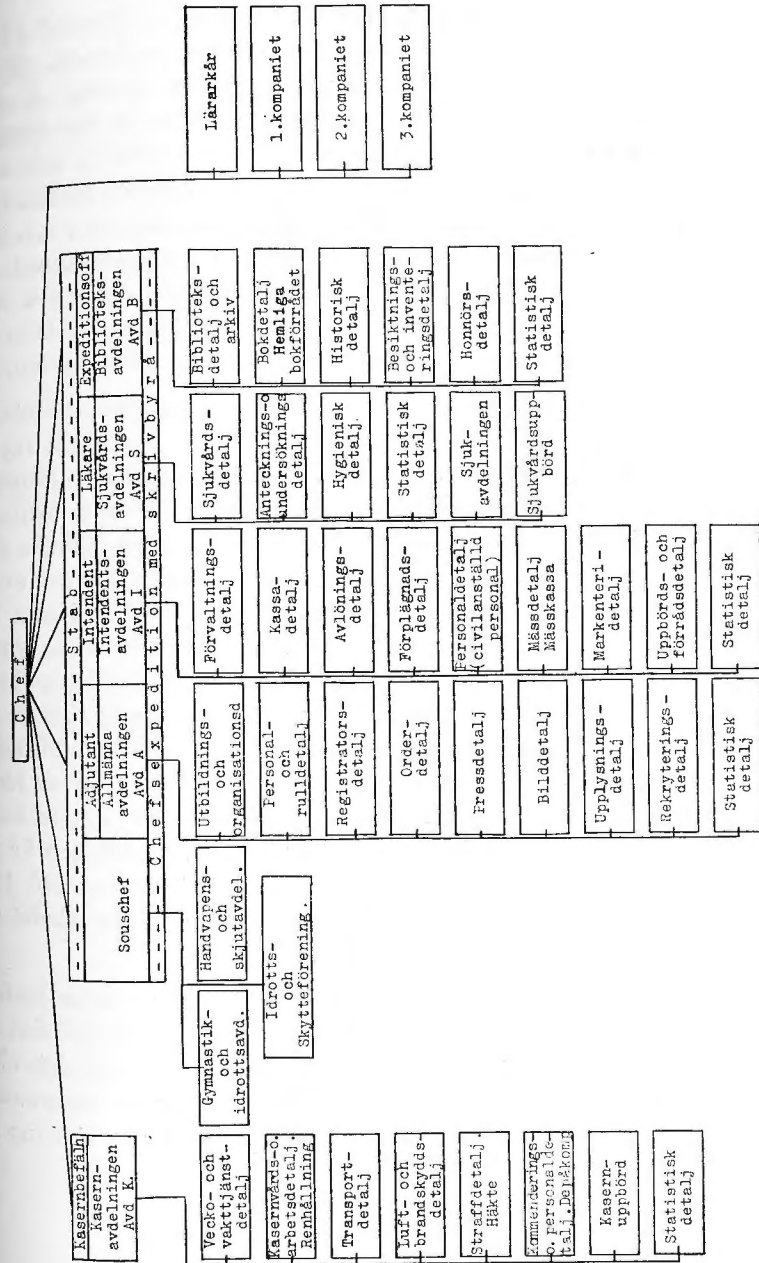
Vidstående organisationsplan torde i sin helhet giva en fullgod bild av de riktlinjer, efter vilka verksamheten bedrivs.

Vi skall följa en kadetts dag på den nya sjökrigsskolan från den tid på morgonen, då han stiger upp, till dess han åter vilar sitt trötta huvud i medvetande om att dagen blivit väl utnyttjad.

Reveljen går kl. 0615 med hornblåsare och då de sista tonerna förklingat genom korridorerna är det lagom tid att lämna den sköna sängen och bege sig ut i korridoren. Redan fem minuter efter utpurningen börjar morgongymnastiken, som ledes av en flaggkadett eller med hjälp av centralorderanläggning.

Sömmen försvinner snart ur kroppen under den kvart som följer med fristående gymnastik. Tiden därefter till morgoninspektionen kl. 0715 disponeras för tvättning och klädsel samt bäddning av sängarna och iordningställande av rummen, varefter veckohavande kadettofficeren, en i varje kasern, kl. 0715 inspekterar samtliga kadettens klädsel och rummen, våning efter våning med kadetterna uppställda utanför rummen. Detta är klart på en kvart och därefter samlas alla till frukost i mässbyggnaden. Maten står framdukad och klar att mätta hungriga kadetter före lektionerna, vilka taga sin början 0810. Förmiddagen omfattar tre lektionstimmar till kl. 1100. Eftermiddagens övningar sätta igång igen 1210 och pågå till 1710. En extra lång rast är inlagd mellan 1500 och 1520, för att med-

Organisationsplan för Kungl. Sjökrigsskolan.
Allmän organisationsplan.



giva tid till ett extra mål, som ett uppiggingsmoment. Fem timmar i följd skulle i annat fall bli för tröttande. Tjugo minuter efter sista lektionens slut serveras middag, d. v. s. precis kl. 1730 samlas alla kadetterna i matsalen, där ritualen vid början och slutet av måltiden ledes av veckohavande kaptenen. Efter middagen rå kadetterna sig själva och kunna ägna sig antingen åt studier, ty kurserna äro omfångsrika och ämnen många, eller också åt någon idrott i gymnastikhuset, där det inte går en kväll utan att alla olika tränings-salar äro upptagna antingen för undervisning eller för att ge tillfälle till rörelse för att utlösa all en ungdoms längtan efter motion.

Skolan har under de gångna åren så gott som uteslutande varit teoretisk och den praktiska tjänsten har inskränkt sig till gymnastik och idrott samt till viss handvapensutbildning ; exercis- och instruktionstjänst med någon enstaka övning i terräng i samband med handvapensskjutningar på Kaknäs eller Järva. På Näsby har utbildningen i handvapenstjänst avancerat kraftigt och omfattar en grundlig utbildning i alla den moderna infanteritjänstens olika faser av närstridsövningar med handgranatkastning, sprängningsövningar av bunkers, broar m. m., korthållsskjutningar mot hastigt uppdykande figurer och allt annat, som ingår i den moderna infanteristens utbildning. Kommer därtill gymnastik och idrottstiderna, kan envar förstå att det inte blir några veklingar varken på det intellektuella eller fysiska området, som lämnar skolan. Utbildningen är påfrestande men danar av dem, som rätt fattat skolans idé, härdade, snabbtänkta och kunniga officerare, som sätta arbetet och resultatet av sitt arbete i första hand.

När sommarmånaderna står för dörren, avslutas kadett-skolans kurser på Näsby och kadetterna avresa till praktisk utbildning på sjökrigsskolavdelningen och vid kustartilleriets olika förband. Skolan står en tid tom, men tages under sommaren i anspråk av aspirantskolan, som då disponerar alla skolans resurser.

Utbildning anordnas under den kommande sommaren även för flottans värnpliktiga personal tillhörande »grupp K» d. v. s. studenter och likställda vid deras första tjänstgöring ävensom kurs för värnpliktiga sjökaptener för utbildning till värnpliktiga officerare.

Dessutom komma tvenne officerskurser ur sjövärnsskåren på omkring 25 elever vardera att förläggas till Näsby under juli—augusti månader.

1942 års förslag till krigsavlöningsreglemente.

Den 30 juni 1942 anmodade chefen för försvarsdepartementet regementskassören vid Svea Livgarde A. Almroos, statskommissarie B. E. Johnsson, dåvarande ledamoten av riksdagens första kammare, jägmästaren K. G. L. H. Tamm samt ledamoten av riksdagens andra kammare, redaktören K. S. V. Ward att verkställa en allmän översyn av avlöningsbestämmelserna för personal vid försvarsväsendet under beredskaps- och krigstjänstgöring samt att till Kungl. Maj:t avgiva ett utlåtande med författningsförslag, som av utredningen föranleddes.

Statskommissarie Johnsson anmodades tillika att i egenskap av ordförande leda utredningens arbete.

Resultatet av utredningens arbete framlades den 13 februari 1943 i form av ett utlåtande med förslag till krigsavlöningsreglemente m. m. avgivet av »1942 års krigsavlönings-sakkunniga» — i fortsättningen för enkelhetens skull kallade »de sakkunniga».

Herrar Almroos och Tamm avgåvo härjämte särskilda yttranden.

I nedanstående referat och kommentarer komma endast att beröras de avsnitt av utlåtandet, som är av principiell betydelse eller är av allmänt intresse för marinens personal.

Allmän motivering.

Synpunkter på lönesättningen för den fast anställda personalen m. m.

Med utgångspunkt från de avlöningsprinciper varpå gällande krigsavlöningsreglemente bygger hava de sakkunniga föreslagit, att arbetslöneprincipen endast skulle komma att tillämpas i fråga om i fredstid ständigt tjänstgörande aktiv personal samt sådan annan fast anställd personal, som i fredstid tillförsäkrats inkomster från den militära tjänsten, vilka kunna antagas hava grundläggande betydelse för personalens existens. Övriga, som icke yrkesmässigt ägnat sig åt den militära banan, skulle i avlöningshänseende jämnställas med vpl, som inkallats jämlikt vpl-lagen och komme sålunda avlöning till denna grupp att utmätas enligt behovslöneprincipen.

Den jämförelse av lönerna, som de sakkunniga framlagt, varvid dock terminslön egendomligt nog icke medtagits för reservanställda, synes icke kunna betraktas såsom någon övertygande motivering varken för den ena eller den andra avlöningsformen men under förutsättning att den av de sakkunniga verkställda kostnadsberäkningen är riktig, varav framgår att en kraftig kostnadsminskning (1,350,000 kronor i månaden) för staten förutses, måste ett genomförande av förslaget innebära en avsevärd minskning i avlöningen för reservanställd personal och kommer med hänsyn härtill de sakkunnigas uttalande, att »pliktsförmånerna i regel »torde ställa sig förmånligare än till reservanställda utgående månadslöner», att framstå som förståeligt.

Lönenivån i fred, beredskap och krig.

I detta avseende uttala de sakkunniga den meningen att den för fredsförhållanden bestämda lönenivån bör bibehållas i princip oförändrad såväl vid beredskap som vid krig. Denna princip var jämväl vägledande vid det nu gällande krigsavlö-

ningsreglementets tillkomst, varvid icke syftades införa någon allmän löneförhöjning i krigstid men icke heller någon sänkning av fredsformånerna.

Risktillägg och särskilda tillägg vid besvärligare tjänstgöring

De sakkunniga hava med tvekan förordat att även i krigstid utbetala sjö- och flygtillägg med motivering, att dessa tillägg icke enbart äro att betrakta som risktillägg, utan utgöra fast mera en kompensation för det ökade ansvar och det mera krävande arbete, som i allmänhet åtföljer tjänsten ombord och vid flygtjänst.

Grunddragen i de sakkunnigas förslag till avlöningsbestämmelser.

Enligt nu gällande krigsavlöningsreglemente utgår under sjötjänstgöring terminslön, som för officerare och underofficerare utgör summan av sjötillägg, mässpenningar samt representationsspenningar, samliga förmåner beräknade enligt fredsavlöningsreglementets bestämmelser. Därjämte utgår fri portion, en förmån som hittills tillkommit ifrågavarande personal utöver vad som utgår, då fredsavlöningsreglementet tillämpas.

De sakkunniga anse emellertid att eftersom förplägnad in natura åtnjutes, är det icke motiverat att mässpenningar tillhandahållas med oförändrat belopp och föreslå att i stället för mässpenningar krigstraktamente skall utgå med i nedanstående tabell närmare angivna belopp. Eftersom krigstraktamentena skulle komma att utgå med belopp, som väsentligt understiga mässpenningarna, innebär de sakkunnigas förslag en icke betydlig löneminskning för flottans officerare och underofficerare. Framför allt blir denna minskning särskilt framträdande för personal som bespisas i kajuta och som enligt fredsavlöningsbestämmelserna åtnjuter mässpenningar, vilka med c:a 150 % övertiger för denna personal enligt nyssnämnda tabell utgående krigstraktamente.

| Tjänstegrad | Krigslöneklass | Terminslön enl. lägre tariffen | Lönegrad | Krigstraktamente |
|--|----------------|--------------------------------|----------------------|-------------------------------------|
| menig | 1—2 | 1: — | Ma 1 | } 0: 60 för ogift 1: 60 för gift |
| vicekorpral | 3 | 1: 10 | Ma 2 | |
| korpral | 4 | 1: 20 | Ma 3 | } 2: — |
| furir | 5 | 1: 30 | Mb 1 | |
| högbåtsman | 5 | 1: 30 | Mb 2 | } 2: 50 |
| flaggkorpral | 6 | 1: 40 | UO 1 | |
| sergeant | 7 | 1: 50 | UO 2 | } 3: — |
| fänjunkare | 8 | 2: — | Oc 1 | |
| fänrik | 8 | 2: — | Oc 1 | } 3: — |
| förvaltare | 9 | 2: 50 | UO 3 | |
| löjtnant | 9 | 2: 50 | Oa 2 | } 3: — |
| kaptän | 10 | 3: — | Oa 3 | |
| major | 11 | 3: 50 | Oa 4 | } 3: — |
| överstelöjtnant | 12 | 4: — | Oa 5 | |
| överste | 13 | 4: 50 | Oa 6 Ob 1 Ob 2 | } 3: — |
| generalsperson | 14 | 5: 50 | Ob 2 Ob 3 | |
| chefen för armén, marinen och flygvapnet | 15 | 6: 50 | Ob 4 | } 3: — |
| överbefälhavaren | 16 | 7: 50 | Ob 5 | |

Det framlagda förslaget innebär en så väsentlig nedskärning av fredsavlöningsförmånerna för i främsta rummet de flottans officerare, som ombord tjänstgöra som fartygschefer eller högre befälhavare, att för dem föreslagna krigslönförmåner vid tjänstgöring ombord avsevärt understiga de i fred utgående.

Som talande exempel kan anföras att denna kontanta minskning av förmånerna utgör för nedanstående sjökommen-

derad personal i procent: fluo 27, löjtnant 28, kom-kapt. 1. gr. 48, amiral 56.

Visserligen hava de sakkunniga förutsatt att representationsbidrag skall kunna utgå i sällsynta undantagsfall, men för den representation som oftast förekommer, nämligen för underlydande, kommer staten icke att lämna något bidrag.

Beträffande mässpenningar hava de sakkunniga tydligen själva funnit att desammas ersättande med krigstraktamentet komme att för personalen innebära en kännbar inkomstminskning. Följaktligen hava de föreslagit att samtliga kostnader som äro förenade med den personalen ombord tilkommande inkvarteringen och förplägnaden skola bestridas av staten. Sålunda föreslås att staten i fortsättningen skulle tillhandahålla för inkvarteringen erforderlig sängservis och städningshjälp (i erforderliga fall) samt för förplägnaden nödig servis, duktyg och dyl., under det att kostnader härför hittills helt eller delvis fallit på personalen. De utgifter kronan på så sätt skulle åsamkas torde icke komma att motsvara de förmåner personalen härigenom komme att beredas.

I detta sammanhang bör uppmärksammas, att någon kompensation för semester, som vid krig sannolikt icke kan åtnjutas, icke förutsattes utgå.

Specialmotivering.

I specialmotiveringen föreslå de sakkunniga att vikariatlönen skall kunna utgå vid konstituering till högre tjänstegrad (tjänstesteklass). Härigenom bortfalla nu gällande bestämmelser, d. v. s. att till högre grad konstituerad personal skall under angivna förutsättningar äga åtnjuta lön i den högre graden.

Beträffande överstatsanställning säga de sakkunniga att med nuvarande bestämmelser torde allenast den taga anställning över stat, som därigenom ernår en bättre löneställning än vpl-förmånerna bjuda och föreslå att sådan anställning för framtiden icke bör äga rum. Härvid torde de sakkunniga bortsett

från den sociala sidan av saken. Överstatsanställningen har nämligen lockat frivilliga och arbetslösa vpl, som icke tillhöra inkallad årsklass, och härigenom har möjlighet skapats att bereda avlösning till andra vpl, vars arbetskraft har varit begärlig i den civila arbetsmarknaden. Vidare har förbisetts, att det i de flesta fallen skulle innebära en icke skälig löneminskning för kontraktanställt manskap, vars kontrakt utlöper under beredskap eller krig. Detta manskap måste nämligen kvarhållas, ofta i samma befattning det beklädde vid kontraktets utlöpande, varför överstatsanställning bör kunna tillgripas för att icke den enskilde individen i det tvångsläge han råkat, skall behöva vidkännas minskning av löneförmånerna.

Enligt gällande freds- eller krigsavlöningsreglemente äger personal på reservstat icke rätt till uppflyttning i löneklass inom innehavd grad. Att detta för krigstjänstgörande personal innebär en orättvisa torde vara uppenbart, särskilt som reservanställd personal kan erhålla uppflyttning i löneklass. De sakkunniga ha emellertid under hänvisning till sitt förslag om avlöning till reservanställd personal, icke funnit skäl föreligga att föreslå ändring av redan nu rådande förhållanden i detta hänseende. Även om de sakkunnigas förslag om avlöning till reservanställd personal skulle genomföras, kan detta icke anses utgöra hinder för genomförande av en rättvis förbättring av överstatspersonalens villkor. En sådan uppfattning hysa också två av de sakkunnigas ledamöter nämligen herrar Almroos och Tamm. Detsamma gäller i princip personal å övergångsstat.

De sakkunniga ha bestämt storleken av den ersättning för förplägnad, som i vissa fall kan utgå, på sådant sätt, att denna tillsammans med krigstraktamentet uppgår till det i fredstid utgående oreducerade tjänstgöringstraktamentet för dag. Detta innebär att förplägnadsersättningen i de flesta fall blir mindre än den, som f. n. utgår enligt gällande krigsavlöningsreglemente, som fastställts så sent som 1 juli 1942. Samtidigt har emellertid krigstraktamentet, såsom tidigare anförts, föreslagits till i flera fall avsevärt lägre belopp än nu gällande terminslön. Inga omständigheter synes dock hava inträffat, som tala för en minskning av nu utgående ersättning.

Likaså hava bestämmelserna vad beträffar ersättning för inkvartering vid resor formulerats så, att den resande kan riskera att få en ersättning som endast utgör en bråkdel av kostnaden för ett hotellrum.

Rättvisa och billighet fordrar att bestämmelserna för ersättning vid resa och tjänsteförrättning utformas så, att icke resan för resenären medför ekonomisk förlust (vilket förhållande icke kan tjäna försvarets verkliga intressen) ty om så blir förhållandet kommer den ekonomiska vinsten för statverket att motverkas av faktorer som icke överensstämmer med försvarets intressen.

Beträffande beklädnad föreslår de sakkunniga för personal på aktiv stat visst tillägg utöver i fredstid utgående ekiperingsbidrag, vilket även skulle gälla övrig personal, som är skyldig att hålla sig med uniformspersedlar, d. v. s. personal på övergångsstat, avgångsstat, disponibilitetsstat och reservstat samt reserven tillhörande, från nämnda stater och från aktiv stat pensionsavgången personal. Övrig personal i reserven, som enligt fredsbestämmelserna är skyldig att hålla sig med egna uniformspersedlar, skall vid krigstjänstgöring komma i åtnjutande av fri beklädnad samt i den mån egna persedlar likväl användas, ersättning härför enligt för värnpliktiga stadgade grunder.

Då den reservanställda personalen i fredstid bär egna uniformer och persedlar förefaller det vara mera ändamålsenligt och lämpligt att vid krigstjänstgöring bibehålla samma ordning och sålunda jämställa den ifrågavarande personalen i förevarande avseende med personal på aktiv stat.

Skärskådar man det framlagda förslaget till nytt krigsavgiftsreglemente i sin helhet skall man finna att detsamma i ett fåtal fall innebär en förbättring i personalens löneförmåner under den tid reglementet förutsättes vara tillämpligt, men att detsamma för det stora flertalet kommer att medföra en radikal försämring.

Chefen för marinen, som i sitt underdåniga yttrande i ärendet framfört allvarliga erinringar mot genomförandet av förslaget, säger däri som avslutning: »De framlagda förslagen, som närmast synas syfta till en minskning av nu utgående avlöningskostnader, skulle om de nu upptoges till förverkligande på ett mycket kännbart sätt ekonomiskt drabba stora personalgrupper, som under rådande beredskapstillstånd burit och alltjämt bära tunga personliga bördor. Vilket beslut statsmakterna än fatta i detaljfrågorna anser jag det med hänsyn till nödvändigheten av att alltjämt hålla försvaret uppe i högsta effektivitet oklokt och farligt ur psykologisk synpunkt att nu utsätta personalen för de ekonomiska påfrestningar som ett genomförande av utredningsmännens förslag skulle innebära».

P. O. H.

Uppgifter angående främmande mariner (U F M nr 3-4/43)

hämtade ur fack- och dagspress av Marinens pressdetalj
under tiden 16 februari—15 april 1943.

Innehållet i här återgivna uppgifter står helt för de som källa
angivna pressorganens räkning.

I. Aktuella spörsmål, översikter, jämförelser m. m.

Kryssarnas utveckling.

I Marine-Rundschau 3/43 har Ulrich Schreier skrivit en artikel
angående kryssarnas utveckling under de sista 75 åren. Vad den
sista utvecklingsperioden beträffar framhåller förf. att den kan anses
börja 1925 som en följd av Washington-konferensens beslut. Was-
hington-kryssaren på 10,000 ton och med 20,3 cm kanoner var över-
allt en misslyckad typ. Med som regel 8 st. 20,3 cm kanoner gick
det inte att få in ett tillräckligt skydd för fartygens vitala delar.

Tecken på nya idéer kommo först från Japan. Med rik krigs-
erfarenhet och finanser, som inte voro så hårt belastade som de
engelska, kunde Japan draga konsekvenserna av det sedan länge
kända behovet av ett slagkraftigt spaningsfartyg. De japanska kon-
struktörerna beslöt sig för två synnerligen lyckade försökstyper på
7,100 ton, Furutaka-klassen (1925) och Aoba-klassen (1926), som ut-
rustades med 6 st. 20,3 cm kanoner.

På dessa relativt små enheter har man lyckats bringa bestyck-
ning, storlek, skydd och fart i förebildlig samklang. På grundval av
de gjorda erfarenheterna byggdes så Hjoko- och Takao-klasserna
(1927—31), vilka på sin tid utgjorde den bästa lösningen av problemet.
Skyddet hade god styrka men inskränkt till utsträckningen, farten
normal, bestyckningen med 10 st. 20,3 cm kanoner i dubbeltorn utom-

skadligt kraftig. Dessa fartyg har ofta påståtts vara överbestyck-
kade. Men erfarenheterna synas ha varit goda och dessa kryssare
kunna därför anses vara de första verkligt värdefulla av 10,000 tons-
typen.

De dåliga erfarenheter, som de övriga makterna gjort med sina
första byggen, förde till att Italien och Frankrike samt senare också
USA började bygga långsammare och bättre skyddade fartyg. Italien
byggde 4 st. av Zara-typ med 150 mm pansar (1930—31), Frankrike
Algerie (1932) med 110 mm och USA New Orleans-klassen (1933—36)
med 127 mm sidopansar. USA var för övrigt det enda land som ända
till 1937 byggde tunga kryssare. Övriga länder slutade senast 1932
att bygga Washington-kryssare och vände i stället tillbaka till de
lätta kryssarna. Viktig i detta sammanhang är en kort men sund
särutveckling, som framtvingades genom bestämmelserna i flottöver-
ens bestämmelserna. Japanernas lyckade 7,100 ton-typ föranledde eng-
elsmännen att bygga en kryssare på 8,300 ton med 6 st 20,3 cm
kanoner och 76 mm vattenlinjepansar: York och Exeter (1928—29),
vilka ha visat goda egenskaper. Till denna typ av fartyg hör också
den i Italien byggda argentinska kryssaren Almirante Brown (1929)
på 6,800 ton och 6 st. 19 cm kanoner, fart 32 knop.

På dessa fartyg hade teknikens alla erfarenheter utnyttjats.
Central elledning var numera en självklarhet, liksom starkt luftvärn,
marapparat m. m. Farten låg mellan 32 knop för de bäst skyd-
dade typerna och 37 knop för de helt oskyddade.

Efter 1925 var det till att börja med endast Tyskland som bygg-
de lätta kryssare, detta emedan Versailles-freden förbjöd byggande av
kryssare på mer än 6,000 ton och med kanoner grövre än 15 cm. Så
tillkommo K-klassens tre kryssare (1927—28) med 9 st. 15 cm kanoner
i dubbeltorn och två, senare sex, 8,8 cm lykanoner. På grund av det
begränsade deplacementet måste fartygen byggas mycket lätt men
kunde dock förses med ett omfattande vattenlinjepansar. Farten
uppgick till 32 knop. Konstruktionen innebar flera väsentliga ny-
heter. Trippeltornen voro de första för medelsvårt artilleri. Central
elledning för alla kalibrar med pansarskyddade centralsikten på
byggarna var likaså en nyhet. En specialitet för dessa kryssare,
vilken icke bestått provet, var placeringen bordvarts av de båda aktra
tornen. Vidare var akterskeppets konstruktion inte den bästa, Leip-
zig (1929) fick en vanlig kryssarakter. Sista bygget i denna utveck-
lingskedja var Nürnberg (1934), som i stort sett liknade Leipzig.
Båda voro fria från de tidigare enheternas fel. Vidare använde man
på dem endast en skorsten. Nämnas bör att de tyska örlogsfartygen
voro förbjudna att föra flygplan till 1935, då samtliga utrustades med
14 m-katapult och 1—2 flygplan.

Av övriga makter var det Italien, som först vände tillbaka till de lätta kryssarna efter misslyckandet med de tunga kryssarna. Alberico da Barbiano (1930) på 5,070 ton var mycket lätt byggd och synnerligen snabb, cirka 40 knop. Bestyckningen bestod av 8 st. 15,2 cm kanoner och 6 st. 10 cm lvkanoner. Pansartjockleken uppgick till 38 mm. Italienerna fortsatte på den inslagna vägen och hade 1936 kommit fram till Giuseppe Garibaldi-klassen på 7,990 ton och 10 st. 15,2 cm kanoner och 8 st. 10 cm lvkanoner. Pansaret mätte så mycket som 150 mm. På dessa fartyg användes Yarrows högtrycks-pannor och Belluzzo-turbiner på c:a 100,000 hkr, vilket förklarar de höga farternas.

Nu kunde den engelska flottan inte dröja längre utan började bygga Leander-klassen (1931—34), utomordentligt lyckade och kraftiga fartyg på 7,000 ton, 8 st. 15 cm kanoner och 76 mm pansar. Farten uppgick emellertid endast till 32,5 knop (72,000 hkr). Typen utvecklades under de följande åren systematiskt till Jamaica-klassen (1940—41) på 8,000 ton, 12 st. 15 cm kanoner och 8 st. 10 cm lvkanoner, 127 mm pansar.

Därmed var på sätt och vis isen bruten och slag i slag uppstodo nya lätta, pansarskyddade kryssare, byggda enligt sunda principer, Frankrike uppträdde på scenen med sina 7,600 tons av Gloire-typ (1933—36), bestyckade med 9 st. 15 cm kanoner och 8 st. 9 cm lvkanoner, pansarskydd 95 mm. Japan skapade sin tungt bestyckade Mogami-klass (1934—36), som förde inte mindre än 15 st. 15 cm kanoner och dessutom 8 st. 12,7 cm lvkanoner. Tonnaget uppgick till 8,500 ton och farten till 33 knop. Den lika stora Tschikuma-klassen (1937—38) fick endast 12 st. 15 cm kanoner, skyddade av 76 mm pansar (mot 51 mm på tidigare typer), en utveckling som fullföljtes på senare nybyggen. — En liknande typ byggde Nederländerna, men endast De Ruyter (1935) kom i tjänst.

För att behandla ämnet fullständigt är det nödvändigt att visa på ytterligare två utvecklingsgrenar, av vilka den ena är en ytterlighet. Det gäller de amerikanska och brittiska lätta kryssarna på 10,000 ton. Engelmännerna byggde sin Belfast-klass (1938) med 12 st. 15 cm kanoner och 127 mm vattenlinjepansar. USA besvarade de förutnämnda japanska nybyggena med Philadelphia-klassen (1936—38) med 15 st. 15 cm kanoner och 127 mm pansar. Ehuru dessa båda klasser med sina 10,000 ton ha de tunga kryssarnas storlek kan man dock inte beteckna dem som överdimensionerade, ty därtill är å ena sidan skillnaden till det normala deplacementet på 8,500 ton för liten, å andra sidan bära de nya typerna ett väsentligt bättre pansarskydd.

Innan vi betrakta den andra utvecklingsgrenen, den lätta flottkryssaren, måste uppkomsten av en alldeles ny kryssartyp, torped-

kryssaren, behandlas. Benämningen torpedkryssare uppkom på 1880-talet då den nyttjades för små pansardäckskryssare, med stark torpedbestyckning. Denna typ bestod ej provet och dog snabbt ut. Som torpedförande fartyg kvarstod den lilla torpedbåten, bredvid vilken jagaren utvecklade sig till det torpedbärande fartyget framför andra. Under förra världskriget övertog jagaren vissa kryssaruppgifter, vilket åtsakade en tonnagestegring och ökad betydelse av artilleriet. Vid krigets slut hade den brittiska jagartypen nått en sådan fulländning att den övertogs av alla andra flottor i olika variationer. Därmed avstannade det rent konstruktiva nydaningsarbetet för en tid och den internationella konkurrensen inskränkte sig till bestyckningen, farten och storleken. De mest markanta resultaten nådde fransmännen med sin Tigre-klass (1923—25) på 2,130 ton, 5 st. 13 cm kanoner och 2 st. trippeltuber. Denna typ följdes (1936—37) av Volta-klassen på 2,890 ton, 8 st. 13,8 cm kanoner och 10 st. torpedtuber. Dessa stora jagare betecknas ofta som torpedkryssare, men det är felaktigt, då de äro fullständigt oskyddade och till hela sin karaktär rent jagare.

Den första flotta, som tog det närliggande steget till torpedkryssare genom att skydda fartygsskroven mot spränggranatträffar med pansarplåt, var den japanska, som samtidigt åstadkom ett bättre skydd för artilleriet genom att införa tornuppställning med anslutning till central eldledning. De första moderna torpedkryssarna voro de 1927—31 sjösatta fartygen av Schinonome- och Akatsuki-klasserna på 1,700 ton med 6 st. 12,7 cm kanoner i dubbeltorn och tre trippeltuber bakom pansarsköldar. Fart: 34 knop. Fartygsskroven skyddades av c:a 15 mm pansarplåt på utsatta ställen. Detta pansar hade ändret att göra med bepansringsmetoderna på slagskepp och kryssare utan var enbart ett sedan länge nödvändigt skydd för vattenlinjen. Det är möjligt att fartygsdäcken också försetts med pansarplåtar över sinanläggningen till skydd mot eld från flygplan. Med de följande Ariako-Schiratsuju- och Asaschio-klasserna höll Japan fast vid torpedkryssar-principen, vilken inte har något med storlek och kanonantal att göra men väl med fartygskonstruktionens kvalitet och med graden av kryssarkaraktär hos fartygen genom att tyngdpunkten ligger på artilleriet.

Japan har strängt hemlighållit detaljerna för sina torpedkryssare, varigenom det kom att bli ende ägaren av denna nya fartygstyp under ett halvt decennium. Först 1935 framträdde den ryska flottan med sin Leningrad-klass (1935—37). Dessa fartyg på 2,900 ton hade ännu vad beträffar kanonernas antal och uppställning helt och hållet torpedkryssarkaraktär. De fem 13 cm kanonerna stodo i enkellavettage bakom sköldar, ehuru de försetts med central eldledning. Fartygsskrovet,

som skyddades av 25 mm sidopansar och pansardäck över maskin-
läggningen, var emellertid av kryssartyp. Fart: 35 knop. Under
den hade Polen i England beställt torpedkryssare av Grom-klassen
(1936), som på ett displacement av 1,975 ton förde 7 st. 12 cm kanoner.
Farten uppgick till 39 knop. Som skydd för maskinläggningen
fanns ett sidopansar på c:a 38 mm över en tredjedel av fartygens
längd och sannolikt också pansardäck.

Klarast till uttryck kom kryssarkaraktern hos de engelska tor-
pedkryssarna av Afridi-typ (1937), vilka på 1,870 ton förde 8 st. 12 cm
kanoner och 16 luftvärnspjäser men blott 4 st. dubbeltuber. De för-
sågos därjämte med ett 25 mm vattenlinjepansar, fart: 37 knop. De
holländska torpedkryssarna av Tromp-typ voro till karaktär och bygg-
nad regelrätta kryssare, som blott genom sin starka torpedbestyckning
fått beteckningen torpedkryssare. Displacementet uppgick till 3,350
ton och bestyckningen bestod av 6 st. 15 cm kanoner och 4 st. 40 mm
automatkanoner jämte 2 trippeltuber och flygplan. Endast Tromp
blev färdigställd med denna bestyckning, medan van Heemskerck i
stället för 15 cm kanonerna (Bofors) erhöi engelska 10,2 cm kanoner.
Dessa kryssare voro försedda med 50 mm sidopansar och 25 mm pan-
sardäck. Fart: 32,5 knop.

Beträffande alla dessa fartyg är det endast England, som effi-
ciellt meddelat, att dessa fartyg av Afridi-typ äro bepansrade. Övriga
mafiner har tigit, men fotografier kunna ge fullgoda bevis. I Hol-
land ha från privat håll detaljer beträffande bepansringen offentlig-
gjorts. Av övriga flottor tycks Italien i Attilo Regolo-klassen (1934-
41) ha skapat en god torpedkryssare på 3,400 ton, bestyckning 8 st.
13 cm kanoner i dubbeltorn och 2 st. kvadruppeltuber; närmare detal-
jer föreligga ej. Betonas bör att de amerikanska Alwyn (1934-35),
Benson (1939-40) och Phelps (1935-36) trots artilleriets uppställning
i torn dock äro att betrakta som helt oskyddade jagare. Vad jagarna
av Somers-klassen beträffar är det obekant om de försetts med sido-
pansar. Däremot torde de 2,100 ton stora nybyggen av Fletcher-typ
(1941-42) vara lätt bepansrade torpedkryssare.

Jagarnas alltmer ökade tonnage och bestyckning, som gav dem
kryssarnas offensivkraft, var en faktor att räkna med. Samtidigt
började torpedkryssaren växa fram. Detta föranledde det brittiska
amiralitetet att redan 1931 låta utarbeta ritningar till en lätt flott-
kryssare på 5,200 ton, som med 32,5 knop och 51 mm vattenlinjepansar
blott förde 6 st. 15 cm kanoner, 8 st. 10,2 cm lvkanoner jämte 2 st.
trippeltuber. Det var Arethusa-klassen (1934-36), som dock var för
långsam för att kunna fullgöra sin uppgift att bekämpa fientliga
torpedstridskrafter och därför inte vann någon efterföljd. Även brit-

terna underlåto att fullfölja typen om man inte vill anse att den
uppgått i de senare lvkryssarna av Naiad-klass.

Flygets ständigt växande stridskraft hade icke blott haft till
följd en förstärkning och ökning av luftvärnet ombord utan också
gjort det uppenbart att specialfartyg för luftvärn erfordrades för
olika ändamål. Härför valde man till att börja med mindre eskort-
fartyg, senare äldre jagare, som ombestyckades. Snart stod det dock
klart att dessa typers fart och skydd voro otillräckliga, varför Eng-
land beslöt sig för ett experiment. Man utrustade den gamla kryss-
saren Curlew (1917) till lv-kryssare med 10 st. 10,2 cm lvkanoner och
16 st. akanoner. Till att börja med var man osäker på om försöket
lyckats eller ej, då artilleri för mål på havet helt saknades. Av detta
skäl ersatte man de rena lvkanonerna med allmåls-kanoner på de
följande ombyggda kryssarna av C-klass, varigenom denna grupp
utrustades med blott 8 st. 10,2 cm allmåls-kanoner.

Erfarenheterna från dessa ombyggda fartyg avvaktades ej, utan
redan 1937 kölsträcktes den första lvkryssaren av Naiad-typ. Dessa
5,450 ton stora kryssare bestyckades med 10 st. 13,2 cm kanoner i
dubbeltorn och 8 st. 40 mm akanoner jämte flygplan. Skyddet består
av ett 51 mm vattenlinjepansar, däckspansar av samma tjocklek samt
brevaddäck samt troligen också 51 mm tornpansar, varigenom far-
tygen på ett betryggande sätt äro skyddade mot eld från flygplan
och kryssare liksom också mot bomber på upp till 100 kg.

Denna lvkryssare fann endast efterföljd i USA, där man byggde
anta-klassen på 6,000 ton (1941-43) med 16 st. 12,7 cm allmåls-
kanoner. Sidopansaret mätte 89 mm och däckspansaret 51 mm.
Farten uppgavs till 43 (!) knop. Denna kryssartyp torde ha fram-
tiden för sig som ledsagare åt slagskeppsförbanden för ökning av
luftvärnet och framskjutning av luftförsvaret, liksom i egenskap av
skriftliga konvojfartyg.

Medan den lätta kryssaren genomgick en livlig utveckling var
det endast i det amerikanska nybyggnadsprogrammet, som den tunga
kryssaren levde kvar. New Orleans-klassen var icke blott en för-
bindelseled till en ny utvecklingsperiod utan var till sin konstruktion
så genomarbetad, att den täckte såväl begreppet tung kryssare som
pansarkryssare. Dessa fartyg voro tunga spaningsfartyg i ordets
gamla mening. Detta hade man uppnått genom de tekniska fram-
steg, som gjorts under ett årtionde, bestående av stora viktbesparin-
gar i skrov och maskinläggning. Amerikanerna avslutade sin
kryssarrad med ett ensamt fartyg, Wichita (1937), som förde 9 st.
20,3 cm i trippeltorn. Fartyget skyddades av ett kort 152 mm vat-
tenlinjepansar och ett utsträckt 127 mm pansardäck. En specialitet
för det vackra fartyget var den i akterskeppet inbyggda flyghangaren.

Vid denna tid fick byggandet av tunga kryssare ett uppsving genom Tyskland och Ryssland. Den tyska flottan satte 1937—38 igång med Admiral Hipper-klassen. Dessa 10,000 tons fartyg boro 8 st. 20,3 cm kanoner i dubbeltorn, 12 st. 10,5 cm lvkanoner, 4 st. trippeltuber, katapult med 4 st. flygplan. Tjänstefart: 32 knop. Om pansaret har inget meddelats; dock framgår av bilder att det har stor utsträckning. Röda flottan, som led av kännbar kryssarbrist, avstod till att börja med från så starka enheter och föredrog mindre tunga fartyg med stark bestyckning. Kirov-klassen (1936—40) förde 9 st. 18 cm kanoner i trippeltorn, 4—6 st. 10,2 cm lvkanoner, 2 st. trippeltuber, katapult och två flygpan. Fart: 33 knop. Bepansring motsvarande de lätta kryssarnas med 76 mm i vattenlinjen och 50 mm däck.

En jämförelse mellan Wichita, Hipper och Kirov, som äro likartade, visar att de båda förstnämnda äro pansarkryssare, medan den senare hör till den lätare specialtyp, som bl. a. också byggts av Italien. Därmed hade utvecklingen ingalunda avslutats. Det andra världskriget har visserligen fört till ett avstannande av örlogsfartygsbyggena i icke-krigförande länder, beroende på brist på råmaterial och omöjligheten att importera vissa instrument, som endast de stora sjömakterna kunna framställa. Ett undantag härvidlag är Sverige, som på detta område är nästan helt självförsörjande, och som f. n. bygger lätta kryssare av Göta Lejon-typ samt också i viss utsträckning Spanien. De krigförande makterna forcera naturligtvis kryssarbyggena, men föga är bekant härom. Japan och USA bygga pansarkryssare från 17,500 ton (Kaschiro-klassen) till 25,000 ton (Alaska-klassen) med 6—8 st. 30,5 cm kanoner, vilka på grund av sina egenskaper äro att anse som pansarkryssare för handelskrig. Vidare är i England en tung kryssare med 20,3 cm kanoner på 10,000 ton under färdigställande (namn obekant, sjösatt 1941). Slutligen har USA övergivit Washington-deplacementet med de 8 kryssare av Albany-klassen på 14,000 ton, 9 st. 20,3 cm kanoner och starkt pansarskydd.

Därmed avteckna sig konturerna för kryssarnas vidare utveckling klart. En storleksökning framtingas inte endast på grund av konkurrens mellan olika flottor utan är en nödvändighet för att ge plats åt ett tidsenligt pansar och andra skyddsanordningar. Därigenom växer den tunga kryssaren till 14—15,000 ton, den lätta till 9—10,000 ton, medan torpedkryssaren torde stabilisera sig kring 3,000 ton. Lvkryssarens utseende kommer nog att sist finna sin form, då dess defensiv egenskaper mot flygplan ännu äro så oprövade, men ett står beträffande alla kryssartyper fast: de måste för framtiden oundgängligen ingå i pansarfartygens krets.

(Marine-Rundschau, mars 1943.)

Engelska luftvärnsfartyg.

Fransmannen Henri Le Masson har i en artikel behandlat frågan om luftvärnsfartygen. Förf. påpekar att den italienska tidskriften *Revista Marittima* redan 1934 framhållit nyttan av sådana fartyg. Den första flotta, som skaffade sig lvfartyg, var emellertid den brittiska. Detta hände 1935, då två brittiska kryssare från 1916, *Coventry* och *Curlew*, på 4,290 ton, ombyggdes till lvfartyg. Ombyggnaden gav goda resultat och man beslöt att ombygga ytterligare 6 kryssare av samma typ jämte 4 st. av *Diomedé*-typ på 4,850 ton. Det är möjligt, att dessa senare ombyggnader inte verkställdes på grund av kriget.

Emellertid var C-kryssarnas aktionsradie liksom farten på 25—26 knop inte tillräckliga för det avsedda ändamålet. England beslöt därför kort före kriget att kölsträcka en helt ny typ av lv-kryssare — *Dido*-typen. Dessa kryssare på 5,450 ton med en fart av 32—33 knop (62,000 hkr) ha en mycket kraftigare bestyckning än lvkryssarna av C-klassen (10 st. 10,2 cm lvkan 1 pompom, 16 ksp). De förfoga nämligen över 10 st. 13,3 cm lvkanoner i fem dubbeltorn, 16 st. 40 mm pompom och 8 st. 12,7 mm lvkulsprutor. Denna 13,3 cm kanon, som också finns på de nya slagskeppen, är en ny konstruktion. Den liknar den franska 13 cm lvkanonen, som finns på *Dunkerque* och har projektiler på ungefär 32 kg. med en utgångshastighet av mer än 850 m/sek, medan den gamla brittiska 10,2 cm lvkanonens projektiler vägde blott 14 kg. Erfarenheterna av kryssarna av *Dido*-typ lära vara gynnsamma, varför det är troligt, att amiralitetet låtit bygga ett betydande antal sedan 1940. Tre kryssare av denna typ, *Bonaventure*, *Naiad* och *Hermione*, ha rapporterats sänkta; namnen på 14 enheter i tjänst äro kända.

Lv-kryssarens problem är dock ännu ej helt löst; likaså äro de nya fartygen mycket dyra (mer än 1,5 milj. pund per styck). Även om de engelska varven ha stor kapacitet, så kunna de ej bygga ett tillräckligt antal lvkryssare på kortaste tid samtidigt med övriga nödvändiga örlogs- och handelsfartyg.

Detta insågs av engelsmännen redan före kriget, och man lät, förutom kryssarna av C- och D-typ, även ombygga några av jagarna från 1914—18 till lvfartyg. Som försöksfartyg tjänade den sedermera sänkta jagaren *Whitley*. Den ursprungliga bestyckningen på 4 st. 12 cm kanoner och 6 st. 53 cm torpedtuber ersattes med 4 st. 10,2 cm lvkanoner i dubbellavettage. En ångpanna togs bort, varigenom farten sjönk från 34 till 28 knop och antalet hästkrafter från 27 till 18,000; samtidigt kunde emellertid nya brännoljetankar byggas, vilket kom aktionsradien till godo. Ursprungligen var det

meningen att låta ombygga 30 jagare av de gamla W- och V-klasserna på detta sätt, men också här torde kriget ha kommit hindrande emellan.

Vid sidan av dessa lvfartyg ha engelsmännen utvecklat en typ av eskortfartyg på 904 ton, av vilken ett stort antal sjösatts de sista tre åren. Dessa fartyg av Hunt-typ upptagas i de engelska handböckerna som jagare trots att de inte äro utrustade med torpeder. Bestyckningen består av 4 st. 10,2 cm lvkanoner i dubbellavettage, 1 st. fyrpipig 40 mm pompom och 8 st. 12,7 mm lvkulsprutor i 4 dubbellavettage. Farten uppgår till 27,5 knop (19,000 hkr). I början av 1943 voro 50 enheter av denna typ i tjänst; 25—30 byggas årligen.

Beteckningen eskortfartyg (Escort Vessel) användes numera endast för de fartyg, som tidigare kallades sloops. I september 1939 förfogade den engelska flottan över ungefär 40 st. sådana fartyg på 1,000—1,250 ton med 16—18 knops fart. Därtill har kommit några nya typer, vilkas data dock äro okända. 50 fartyg av dessa typer beställdes i oktober 1941 på amerikanska varv.

Av de brittiska eskortfartygen ha Egret-typen den kraftigaste bestyckningen, nämligen 8 st. 10,2 cm lvkanoner i 4 dubbellavettage, 8 st. 40 mm pompom och 4 st. lvkulsprutor; därmed närmar sig dess bestyckning kryssarnas av C-typ. 1939 beslöt amiralitetet att förstärka det svaga artilleriet på kanonbåtarna av Bridgewater- och Grimsby-typ genom att utrusta dessa fartyg med 6 st. 10,2 cm lvkanoner i tre dubbellavettage.

För att skydda en konvoj effektivt mot flyganfall behövs det ett stort antal väl bestyckade fartyg. Ett stort antal bevakningsfartyg är av utslagsgivande betydelse, då därigenom på varje eskortfartyg endast kommer få handelsfartyg. Måhända kommer flygets nya taktik att anfalla med störbomb- och torpedplan från låg höjd föranleda att man utbyter lvkanonerna mot automatkanoner. Det ökade hotet från luften har redan föranlett engelsmännen att på flera av sina jagare utbyta en grupp torpedtuber mot automatkanoner. Detsamma har skett på andra fartyg, t. ex. kryssarna av Hawkins-typ, som fått en del av det medelsvåra artilleriet ersatt med luftvärnsvapen.

(Marine-Rundschau, mars 1943.)

Luftvärnsfartyg i USA:s flotta.

Den amerikanska flottan förfogar inte över så många luftvärnsfartyg som den brittiska. Officiellt finns det överhuvud taget endast

luftvärnskryssare, däremot har man varken byggt luftvärnsjagare eller eskortfartyg av den engelska »Hunt»-klassens typ. Emellertid äro de nya jagarna mestadels utrustade med 12,7 cm kanoner, avsedda även för luftmål, och dessutom med 28 mm automatkanoner.

De amerikanska luftvärnskryssarna San Juan, San Diego, Juncau och Atlanta äro i viss mån efterapningar av de brittiska kryssarna av Dido-klassen. Deplacementet uppgår till 6,000 ton, längd 165 m, bredd 15,85 m och beräknat djupgående 4,3 m. Med turbiner på 75,000 hkr skola de prestera en fart av 33 knop. Vattenlinjepansaret är 89 mm, däckspansaret 51 mm. Artilleriet består av sexton 12,7 cm 38 kal. lv-kanoner i åtta dubbeltorn, minst tolv 28 mm automatkanoner i tre fyrpipiga lavettage och talrika 12,7 mm maskingevär.

Uppställningen av 12,7 cm-tornen liknar vad förskeppet beträffar uppställningen av 13,3 cm-tornen på de brittiska kryssarna av Dido-klassen, akterut har man däremot ställt upp fem torn, därav två bordvarts något akter om den aktra skorstenen. Utom de nyssnämnda, 1942 färdigställda fyra kryssarna, ha ytterligare fyra fartyg av denna typ kölsträckt, »Oakland» och »Reno» i juli och augusti 1941 och »Tuscon» och »Spokane» fem månader senare.

12,7 cm kanonerna, som bäras inte blott av dessa kryssare utan även av de nya amerikanska jagarna, ha en längd av 38 kaliber och äro alltså kortare än fartygskanoner i allmänhet men mycket längre än de gamla amerikanska 12,7 cm-kanonerna för mål på havet, som blott voro 25 kaliber långa. Genom förlängningen av eldröret har den 22,6 kg tunga projektilens utgångshastighet ökat från 610 till 700 m/sek.

De amerikanska jagarna äro t. o. m. i de senaste typerna företrädare för gamla byggnadsprinciper. Såväl de 58 nya jagarna av »Bristol»-klassen om 1,700 ton som de 125 jagarna av »Fletcher»-typ om 2,100 ton äro alltigenom väl utrustade mot mål såväl till sjöss som i luften med en mycket stark torpedbestyckning samt med ett stort antal (4 till 8) 12,7 cm-kanoner. Båda klasserna förfoga vidare över talrika 28 mm automatkanoner. Atskilliga amerikanska kritiker finna dessa jagartyper otidsenliga. Somliga vill ha bort de förliga 12,7 cm-kanonerna till förmån för flera flerpipiga automatkanoner, andra vill minska torpedtubernas antal för att ge plats åt flera automatvapen mot störbombplan. Om 2,100 tons-jagarna byggdes om på detta sätt, skulle man komma fram till en typ, för vilken engelsmännen redan för ett tiotal år sedan föreslog benämningen »konjagare». Dessa fartygs uppgifter skulle omfatta anfall mot flygplan, ubåtsjakt och luftvärn, medan torpedanfallen skulle borttagas av specialkonstruerade fartyg.

Ännu är det för tidigt att av erfarenheterna från det pågående kriget draga några definitiva slutsatser. Det tycks emellertid som om man före kriget inte ägnat kryssarnas och jagarnas luftvärnsbeskydd tillräcklig uppmärksamhet och i all synnerhet inte till fullo insett störtbombplanens möjligheter. De tyska störtbombplanerna ha i varje fall kunnat hastigt göra slut på luftvärnskryssarna Curlew och Calcutta, luftvärnsjagarna Whitley, Valentine och Vimiera och eskortfartygen Airedale och Grove. I framtiden kommer man förmodligen därför att utrusta dylika fartyg med ett större antal 40 mm pompoms och lvkulsprutor delvis på bekostnad av det medelsvåra artilleriet.

(Marine-Rundschau, mars 1943.)

II. Byggnadsprogram och budgeter, uppgifter angående personal och materiel m. m.

Förenta Staterna.

Roosevelt har av kongressen begärt ett anslag på 24,551 milj. doll. för marinens räkning under budgetåret 1944. Beloppet är det största som någonsin äskats på ett år för den amerikanska flottans räkning.

(Reuter, 8 april 1943.)

Senaten antog den 25 mars ett lagförslag om tilläggsanslag på 4,300 miljoner dollar åt flottan, varav 450 miljoner äro avsedda för fartygsbyggen i skilda delar i världen och olika offentliga arbeten.

(Reuter, 25 mars 1943.)

Marinminister Knox meddelade på presskonferens den 5 mars, att antalet under februari byggda stridsfartyg uppgick till 150. Under samma tid byggdes 1,400 för marinen avsedda flygplan samt flera hundra landsättningsbåtar. Marinministern tillkännagav vidare att en ny fartygstyp för kampen mot ubåtarna håller på att konstrueras. Februaris produktionsiffror utgöra ett rekord i Förenta staternas marinhistoria, men de komma att överträffas i mars. Flera tjugotal nya eskortfartyg ha sjösatts, ehuru alla icke trätt i tjänst. De före-

gående förslagen gå ut på att bygga över 200 jagare och andra eskortfartyg för konvojtjänsten.

Det nya eskortfartyget är en liten jagare på omkring 1,300 ton. Det har kanoner som betecknas som »tillräckligt tunga för att göra det möjligt för fartyget att utklassa fienden om det råkar i strid med ubåtar i ytläge». Vidare har det luftvärnspjäsar av olika kalibrar, stungbomber och torpedtuber.

(Reuter, 6 mars 1943.)

Marinminister Knox förklarade i ett radiotal den 9 april att Förenta staternas flotta trots de lidna förlusterna var större i slutet av 1942 än före det japanska anfallet mot Pearl Harbor. I år skola ytterligare krigsfartyg träda i tjänst så att antalet fartyg blir mer än fördubblat på ett enda år och flottans storlek växer med 66 proc. Antalet marinjaktpian skall femdubblas, och produktionen av bombplan för marinens räkning blir fyra gånger större än 1942.

(Reuter, 10 april 1943.)

Marinminister Knox meddelade den 23 mars att Förenta Stater-na har flera tiotal hjälphangarfartyg i tjänst. Deras hastighet och besättning äro mindre än de vanliga hangarfartygens, men tillsammans med den snabbt växande eskortflottan utgöra de ett värdfullt bidrag till skyddet av livsmedels- och materielkonvojerna.

(Reuter, 27 mars 1943.)

Marinminister Knox förklarade vid presskonferensen den 23 februari, att den amerikanska flottans mäktigaste fartyg, slagskeppet Iowa — displacement 45,000 ton — trätt i tjänst sju månader tidigare än beräknat.

(Reuter, 23 februari 1943.)

De två hangarfartyg, som sjösattes den 17 resp. 21 januari (se UFM 1—2/43), voro Yorktown på 25,000 ton samt Cowpens.

(The Navy, mars 1943.)

Hangarfartyget Cabot sjösattes i Camden, New Jersey den 4 april.

(Reuter, 4 april 1943.)

Den amerikanska kryssaren Biloxi om 10,000 ton sjösattes den 23 februari. Den är utrustad med tolv 15 cm kanoner och gör över 33 knop.

(Reuter, 23 februari 1943.)

Kryssaren Astoria sjösattes i Philadelphia den 6 mars.

(Reuter, 6 mars 1943.)

Anm. Biloxi och Astoria (ex. Wilkes-Barre) äro båda av Cleaveland-typ.

Mrs Roosevelt döpte den 5 april skeppsbyggare Kaisers nya hangarfartyg. Kaiser förklarade hangarfartyget vara det första i en stor flotta av flytande flygfält.

De nya hangarfartygen, som ha ett displacement på 30,000 ton, komma förmodligen att användas till offensivoperationer i Stilla havet. Tidigare trodde man dem vara avsedda uteslutande för konvoj-tjänst. Kaiser hoppas, att tre å sex hangarfartyg av denna typ skola kunna sjösättas varje månad, om tillräcklig arbetskraft och material bli tillgängliga.

Ytterligare en ny typ hangarfartyg bygges för den amerikanska flottan f. n. Det första av dessa, U. S. S. Breton, förklarades den 6 april med utmärkt resultat ha slutfört alla prov och är nu klart att införlivas med flottan. Bretontypens displacement och flygförande kapacitet äro hemligstämplade detaljer, men det är känt, att den har 1,000 man ombord.

(Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, 8 april 1943.)

Två amerikanska jagare sjösattes den 7 april i Charleston, Syd-Carolina. De ha byggts på 72 dagar, vilket är nytt rekord för varvet ifråga.

(Dagens Nyheter, 8 april 1943.)

Två jagare och två eskortjagare sjösattes i New Jersey den 28 mars.

Eskortjagarna äro speciellt avsedda för bekämpande av ubåtar. De äro tyngre men kortare än en vanlig liten jagare samt utrustade med ganska grova kanoner, vilka äro ubåtskanonerna överlägsna. Marinminister Knox meddelade nyligen att »flera tjug» sådana fartyg redan färdigbyggts.

(Reuter, 28 mars 1943.)

Konteramiral Ben Moreell, som är chef för USA:s varvs- och dockbyrå, meddelar att tre flydockor av ny typ, som kunna medfölja den amerikanska flottan över haven och rymma så stora fartyg som slagskepp, äro under byggnad.

Moreell lovordade dem mycket och talade om att de bestå av tio sektioner, som var och en kan klara tiotusen ton. Fem mindre dockor, som äro avsedda för kryssare, äro också under byggnad, och fem andra för jagare och u-båtar stå i beredskap och ytterligare trettio sådana äro under byggnad. Moreell omtalade vidare, att man utarbetat nya metoder för byggandet av torrdockor. Den nya torrdockan i Pearl Harbor byggdes på 20 månader, under det att den gamla, som endast var hälften så stor, tog åtta år i anspråk. Slutligen meddelade han, att nu tillgängliga amerikanska torrdockor ha en kapacitet, som är större än all världens torrdockor 1937.

(Svenska Dagbladet, 7 april 1943.)

Storbritannien.

Den 13 april meddelades att den nya brittiska kryssaren Newfoundland på 8,000 ton av Fiji-klassen är i tjänst. Fartygen av denna klass medföra tre flygplan och ha luftvärnskanoner av 15,2 och 10,2 cm kaliber.

(Reuter, 14 april 1943.)

Sydafrikas järnvägs- och hamnminister Sturrock lade den 10 april grundstenen till en ny jättedocka, som kommer att bli den största på det södra halvklotet. Dockan blir ungefär 360 meter lång

och 45 meter bred och kommer utan svårighet att kunna rymma det största fartyg som finns.

(Reuter, 10 april 1943.)

I Amerika och Kanada byggs för närvarande nya hangarfartyg med mycket ringa displacement för den brittiska flottan. Ett av dessa nya fartyg har nyss avslutat en lyckad provtur.

(Aftontidningen, 24 mars 1943.)

Tyskland.

I Marine Rundschau har publicerats ett fotografi av ett nytt eskortfartyg. Inga data meddelas, men det tycks röra sig om ett fartyg med c:a 60 m längd och av en typ, liknande de som förekomma i andra mariner. Andra fotografier av fartyget, giva vid handen, att bestyckningen består av 4 st. 10,5 cm kanoner.

Vid olika tillfällen har det i tyska krigskommunikéerna talats om träffningar, i vilka »motorkanonbåtar» tagit del. Utan tvivel är det då denna nya typ av eskortfartyg, som det varit fråga om.

(Le Yacht, mars 1943.)

Enligt obekräftade uppgifter skola slagskeppen Snarnhorst och Gneisenau grundligt ombyggts efter genombrytningen av kanalen i februari 1942. De lära bl. a. ha fått sina 28 cm kanoner ersatta med 35 cm.

(Nya Dagligt Allehanda, 17 mars 1943.)

Tyskarna ha i sin nu inledda vår- och sommaroffensiv om Atlanten börjat använda nya ubåtar och delvis en ny taktik. Enligt »Daily Mails» flottkorrespondent använda de nu specialbyggda u-båtar med en fart av 21 knop för att skugga de allierade konvojerna och dirigera u-båtsflocker i deras väg.

Dessa ubåtar angripa själva endast om det finns mycket små chanser att dirigera någon »u-båtsflock» mot konvojen.

(Aftontidningen, 7 april 1943.)

Holland.

En ny ubåt, Dolfijn, har nyligen trätt i tjänst.

(The Navy, mars 1943.)

Polen.

Den polska flottans dag firades den 10 januari i England, varvid meddelades att flottan f. n. består av 1 kryssare (Dragon), 7 jagare, 3 ubåtar, 3 kustjägare.

(The Navy, mars 1943.)

Grekland.

Korvetten Peony har överförs från den engelska till den grekiska flottan och bär nu namnet Sachtouris.

(The Navy, mars 1943.)

Förteckning

å

under tiden 1—31 mars 1943 nyinkomna böcker
i marinstabens bibliotek.

| Förf:ns namn | Bokens titel |
|-----------------------------------|--|
| Gyllenkrok, Axel | Partisankrig. Sthlm 1943. |
| ----- | The second great war. A standard history ed. by Charles Gwynn and John Hammerton. H. 1—50. |
| Wintringham, Tom | Ny krigföring. (Eng. org. tit.: New ways of war). Sthlm 1943. |
| Vinde, Victor | Amerika slår till. Sthlm 1943. |
| Utrikesdepartementet Pressbyrå | Sweden. A wartime survey. Sthlm 1942. |
| Sandler, Rickard | Nordens sak är vår. Sthlm 1943. |
| Holm, Torsten | Norden och världen. Uppsala 1943. |
| Sköld, P. E. | Kryssarfrågan. Sthlm 1943. |
| King, Cecil | Atlantic charter. American naval history. London 1943. |
| Hansen, Holger Hörsholt | I krigets spår. Sthlm 1943. |
| Chatfield | The navy and defence. The autobiography of admiral of the fleet lord Chatfield. London 1942. |
| Bullock, Cecil | Etajima. The Dartmouth of Japan. London 1942. |
| ----- | Deutschland im Kampf. Okt.—Lieferung 1942. Berlin 1942. |
| Vocino, Michele | La nave nel tempo. Roma 1942. |
| Masters, David | Upp periscops. London 1942. |
| Blunt, V. E. R. | The use of air power. London 1942. |

| Förf:ns namn | Bokens titel |
|---|--|
| White, W. L. Wolfe, Lawrence Storbritannien, Air- ministry Storbritannien | They vere expendable. London 1942. Sabotage. London 1942. The meteorological observer's hand- book. London 1942. A guide to the preservation of life at sea after shipwreck. London 1943. System för identifiering av flygplan. Bofors 1942. |
| Bofors Luftvärns- förening Ao nr 23/1943 | Allmänna utbildningsbestämmelser för trängtrupperna. Sthlm 1943. |
| ----- | Kongl. Maj:ts Nädigste Stadsfästelse öfwer Contractet om Roterings båtsmanshället uti Provincien Halland. Sthlm 1793. |
| ----- | Kongl. Maj:ts Nädige Förklaring öfwer Förordningen Af den 25 October 1733. Angående Rothe och Indelnings Båtsmäns öfwan- de i Siöwäsendet igenom Coopvar- die fart. Sthlm 1935. |
| ----- | Kongl. Maj:ts Nädiga Förordning om Svenska Heelfrihetens upp- hörande för Utrikesbygde Skep. Sthlm 1731. |
| ----- | Reglemente Om Segel-strykande i Sundet, Hvilket af Kommendan- ten Pretorius den 17 Martii 1730 är communicerat de uti Helsing- öhr wistandes främmande Mack- ters Commissarier. U. o. o. å. |
| Wijkander, A. | Tal öfver Kong. Maj:ts Högtbetrod- de Man, Chefen för Förvaltnin- gen af Sjöärenderna, Vice Ami- ralen vid Kongl. Maj:ts Flotta — Välborne Herr Carl Johan af Wirsén, hållet vid dess jordfäst- ning —. Sthlm 1825. |

| Förf:ns namn | Bokens titel |
|------------------------------------|--|
| Whitaker | Almanack for the year of Our Lord 1943. London 1942. |
| Kungl. Sjökrigsskolan 1867—1942 | Minnesskrift utg. med anledning av Kungl. Sjökrigsskolans 75-årsju- bileum hösten 1942. D. 1—2. Eskilstuna 1942. |
| Storbritannien Admiralty | East of Malta West of Suez. The admiralty account of the naval war in the eastern Mediterra- nean: September 1939 to march 1941. U. o. o. å. |
| Seiedenzahl, Fritz | Rüstungsbetriebe der Welt. Berlin u. å. |

