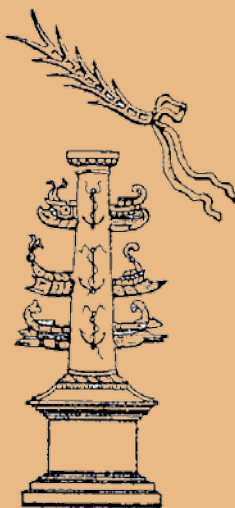


TIDSKRIFT  
I  
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV  
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I  
KARLSKRONA.



1939.

102:e årgången.

---

---

Häfte N:r 5

## Årsberättelse i flygväsende 1938.

Avgiven av ledamoten av KÖMS, överstelöjtnanten vid flygvapnet *E. Tornberg.*

---

»13 timmar i luften» är flygtiden mellan New York och San Francisco. Den filmtiteln kunde fixeras först efter in-  
spelningens slut, ty så länge den pågick satte passagerarflyg-  
planen nya rekord å denna flygsträcka till dialogförfattarens  
förtvivlan; åtskilliga repliker måste ändras i anslutning till de  
tider som efter hand blevo aktuella.

Den bild av den tekniska utvecklingen, som för något år  
sedan tecknades i denna recension över en flygfilm, är allt-  
jämt lika träffande. Alltsedan världskrigets slut hava flyg-  
hastigheterna nära tredubblats, topphöjder, lastförmåga och  
stigtider hava ökat i samma eller högre tempo. Utvecklingen  
har dock icke begränsats till endast ökade flygprestationer.  
Så möjliggör t. ex. den moderna instrumenteringen i flygpla-  
nen och på flygplatserna flygning under väderleksförhållan-  
den, som ännu för blott några år sedan skulle lamslagit all  
överksamhet. Flygtrafiken över oceanerna betraktas nu  
såsom något ganska självklart. T. o. m. större flygförband  
kunna uppträda på höjder och tillryggalägga distanser som  
för fire—fyra år sedan var förbehållet särskilt specialbyggda  
eller utrustade flygplan.

I en artikel i den engelska tidskriften *The Aeroplane* be-  
titlad »The increase in aeroplane speed during the last few

years» har Dr Ing. E. Heinkel behandlat de olika metoder för, medelst vilka de nu uppnådda hastigheterna kunnat erhållas. En kort redogörelse för innehållet i denna artikel torde här vara av intresse.

Fig. 1 visar, hur det absoluta hastighetsrekordet undergått en nästan jämn stegring från 50 km/tim år 1906 till 450 km/tim år 1926, varvid rekorden hela tiden slagits med landflygplan. År 1926 övertog sjöflygplanet ledningen, vilken det

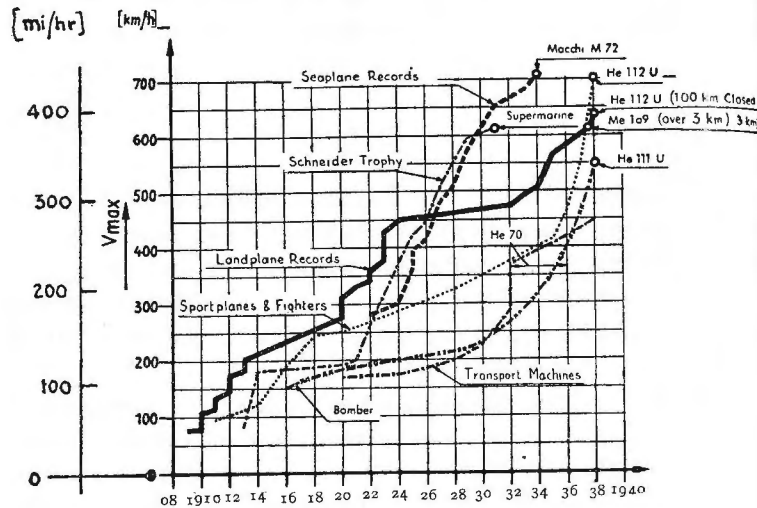


Fig. 1.

med 710 km/tim ännu innebar. Bestämmande för sjöflygplanets oerhörda prestationsstegring från 200 km/tim år 1921 till 710 km/tim år 1934 var utan tvivel tävlingen om Schneiderpokalen. Landflygplanens rekord och topprestationer hade i jämförelse härmed blivit 200 km/tim efter.

Ännu större var skillnaden under tidsperioden från omkring 1928 till 1932 mellan maximihastigheterna för praktiskt använda flygplan och rekordhastigheterna. Jaktflygplanen lågo upp till 300 km/tim efter de absoluta rekorden eller hade prestationer, som rekordflygplanen uppnått redan för 10 år

sedan. Bombflygplanen lågo 350 km/tim. eller 11 år efter och trafikflygplanen t. o. m. 375 km/tim eller 12 år efter.

År 1932 börjar det stora uppsvinget i fråga om hastigheter för praktiskt använda flygplan.

Skillnaden mellan prestationerna för jaktflygplan och rekordflygplan har nästan sjunkit till noll. Bombflygplanens prestationer ligga ännu 150 km/tim efter och trafikflygplanen omkring 250 km/tim efter. I fråga om dessa senare kan man vänta stora framsteg, först sedan distansflygplanen och särskilt de, som äro avsedda för transoceantrafik, uppnått ett högre utvecklingsplan.

Fremstegen i fråga om flygprestationer sammanhänga intimt med framstegen inom flygmotortekniken.

Fig. 2 ger en överblick av den motortekniska utvecklingen, d. v. s. motoreffektens stegring i hkr, som funktion av tiden. Därvid har ingen hänsyn tagits till enstaka prestationer med specialmotorer, då flygplanskonstruktören icke bör räkna med annat än en driftsäker seriemotor. Utvecklingen av vätske- och luftkylda motorer har i stort sett fortgått lika med en ganska jämn stegring av effekten. Införandet av förkompressor omkring år 1929 har inneburit ett alldeles särskilt framsteg i jämförelse med den tidigare utvecklingen.

Förutom stegringen av motoreffekten är även viktminskningen per hkr av betydelse. För vätskekylda motorer har man kunnat sänka vikten per khr till omkring 0,5 kg. Även med hänsyn till bränsleförbrukningen har man gjort ständiga framsteg, så att man vid ekonomisk flygning kan räkna med en förbrukning av 190 gram per hkr mot tidigare 230—250 gram.

Motor med tillbehör, propeller och bränsle disponerar vid ett ensigt flygplan halva flygvikten. Därav framgår, att motornastationen är av utslagsgivande betydelse, då det gäller att bestämma vingdimensioner för ett dylikt flygplan.

När man tar i betraktande stegringen av motoreffekten, framställer sig frågan: I huru hög grad har flygplanets ökade prestationer åstadkommits tack vare motorerna, och vilka

vinster hänföra sig till flygplanets aerodynamiska förbättringar, oberoende av de motortekniska framstegen.

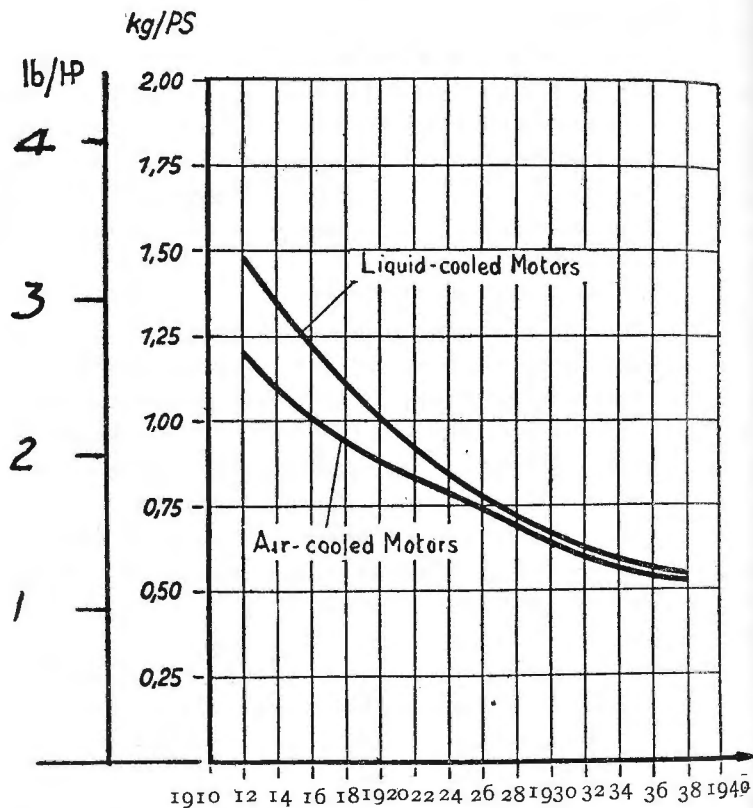


Fig. 2.

Fig. 3 visar en kurva, som anger, vilka ökningar av hastigheten som skulle ha uppnåtts, om flygplanets aerodynamik av år 1921 bibehållits oförändrad. Den översta kurvan anger, vilka hastigheter, som faktiskt uppnåtts. Skillnaden mellan de båda kurvorna anger, i vilken mån framstegen vunnits på grund av aerodynamiska förbättringar av själva flygplanet. Det visar sig, att det motortekniska inflytandet pågått stän-

dig och varit dominerande till omkring år 1932. Först från och med år 1932, då konstruerandet av snabbflygplan tog sin början, gör sig den aerodynamiska utvecklingen gällande för att ytterligare stegras och år 1938 spela den största rollen. Av slutresultatet framgår att hastigheten för det ensitsiga flygplanet ökat från 260 km/tim till 410 km/tim enbart på grund av den motortekniska utvecklingen. Genom de samtida aerodynamiska förbättringarna har man emellertid kunnat uppnå 710 km/tim. Utvecklingen av propellrarna måste gå hand i

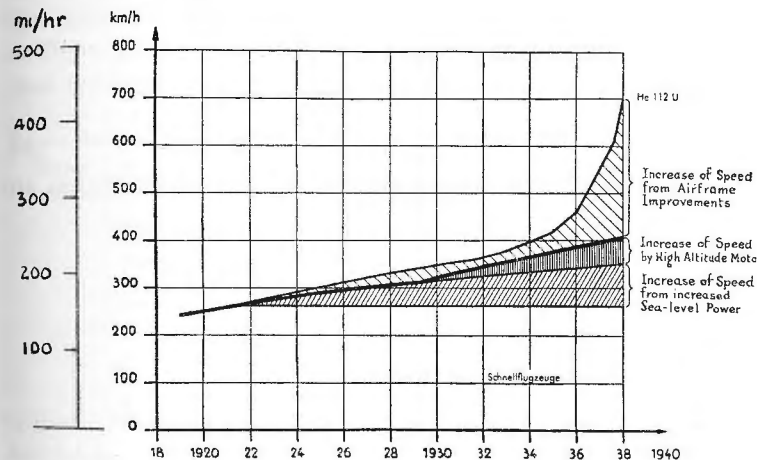


Fig. 3.

hand med utvecklingen av flygplan och motorer, och på detta område har man för att kunna nå större verkningsgrad varit tvungna att åstadkomma väsentliga nykonstruktioner.

Ända till dess att utvecklingen av de egentliga snabbflygplanen och användandet av höjdmotorer började, kunde man betjäna sig av den enkla propellerkonstruktionen med fasta blad. De tidigare för markeffekt konstruerade motorerna och de mindre hastigheter, som det förr var fråga om, gävo propellern en tillfredsställande verkningsgrad över hela arbetsområdet från start och upp till maximihastigheten. Vidare vo-

ro anspråken på dragkraft vid starten icke så stora på grund av flygplanens ringa ytbelastning. Så snart emellertid flygplanens hastigheter ökats genom användandet av höjdmotorer, kunde propellern med fasta blad icke längre tillgodose anspråken på god verkningsgrad vid maximihastigheten samtidigt som den skulle giva den stora dragkraft vid starten, som de modernare flygplanen med hög ytbelastning kräva.

Såväl den ständigt ökade stigningsvinkeln vid maximihastighet som skillnaden i lufttätthet vid motorns nominella höjdeffekt och vid marken medförde ett ständigt försämrat utnyttjande av motoreffekten vid start, stigning och topphöjd på grund av förluster i varvtal. I detta hänseende medförde användandet av propeller med ställbara blad ett effektivt botemedel.

De åtgärder med vilka man kan öka flyghastigheten äro bl a följande:

1. Eliminering av alla skadliga motstånd.
2. Minskning av motståndsytor.
3. Formförbättring av huvudorganen.
4. Minskning av friktionsmotstånd.

Den första av dessa åtgärder, eliminering av alla skadliga motstånd, kan anses såsom avslutad. Stöttor, stag, vindskydd, kylare, landningsställ och sporre ligga å de modernaste flygplanen icke längre exponerade för luftmotstånd. Den fria rena linjen har erhållits. Fig. 4 visar, hur den tekniska utvecklingen nått fram till denna ståndpunkt. De fyra staplarna representera motståndsytorna för flygplan från olika tillverkningsår och det framgår härav att de skadliga motstånden, d. v. s. alla med undantag av dem som härleda sig från vingar, flygkropp och stjärtparti, år 1920 uppgingo till 46 % av det totala motståndet. Till år 1932 reducerades genom förbättringar, men ej genom eliminering, dessa motstånd till 38 %. År 1936 reducerades de genom ingripande åtgärder till 12 % för att år 1938 fullständigt försvinna.

Den andra åtgärden, minskning av motståndsytor, är huvudsakligen beroende av de faktorer, som äro bestämmande för vingytans storlek. Dessa äro:

- a) Flygvikten.
- b) Tillåten landningshastighet.
- c) Maximivärdet av lyftkraft vid landning.

Landningshastigheten för praktiskt användbara flygplan har ökat under årens lopp från 35 km/tim till omkring 120—

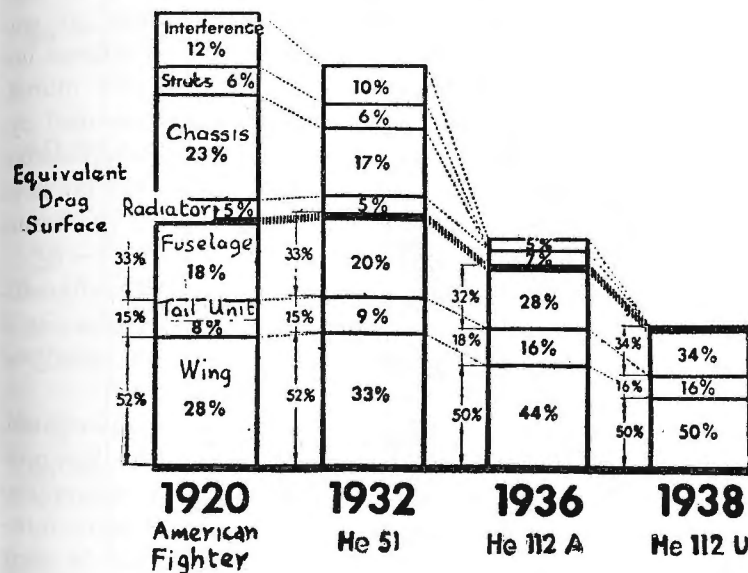


Fig. 4.

140 km/tim. Denna ökning av landningshastigheten till fyra gånger den ursprungliga har möjliggjorts av bättre landningsställ, användande av hjul- och luftbromsar för att förkorta landningssträckan, förbättring av flygegenskaperna vid låga hastigheter, förbättring av flygplatserna samt framsteg i fråga om landningsteknik och vana hos förarna.

Om man bortser från specialflygplan är det föga troligt, att man kommer att öka landningshastigheten över de hittills

uppnådda 150 km/tim. Vid flygplan, använda för praktiskt bruk inom trafiken eller vid fronten, kommer man t. o. m. att hålla sig lägre.

Den andra faktorn, som tillsammans med landningshastigheten är bestämmande för den ytbelastning, man kan tillåta, är maximivärdet för lyftkraften vid landning.

Till omkring 1930 utnyttjade man utan extra anordningar för att nå högre värde ett lyftkraftsmaximum av omkring 1,4. Redan från år 1920 har man dock i enstaka fall med användande av spaltvinge uppnått ett lyftkraftsmaximum av omkring 2,5. Användningen av s. k. bromsklaffar på vingens undersida, som började omkring år 1927, har fått stor utbredning. Numera äro väl alla snabbflygplan utrustade med dylika klaffar, med vilka man uppnår ett lyftkraftmaximum av omkring 2,2, vid c:a 30° utslagsvinkel. Dessa klaffar hava dessutom den fördelen att vid större utslag upp till 70° kunna tjänstgöra såsom luftbromsar.

Genom ökade landningshastigheter och lyftkraftkoefficienter har man kunnat öka ytbelastningen från omkring 6 kg/m<sup>2</sup> vid de första flygplanen till omkring 200 kg/m<sup>2</sup> vid moderna flygplankonstruktioner.

Den tredje åtgärden, formförbättring av huvudorganen, kan anses vara praktiskt taget avslutad för det icke kompressibla området, d. v. s. till omkring 800 km/tim. Flygkroppens formgivning har även under de senare åren gjort stora framsteg och man har för modernare flygplan, även för de större typerna avsedda för trafik och strid, kunnat undvika alla hörn och kanter.

Även om alla utskjutande delar och ojämnheter i alla ytor principiellt böra undvikas, har man likväl, då det gäller militärflygplan, icke kunnat undvika att bestyckning i form av rörliga ksp inverkar störande på flygplanets formgivning. Det resultatet, som kunnat erhållas genom helt indragna installationer, var endast skenbar, då dessa vid strid måste skjutas ut och reducera hastigheten så mycket mera vid dessa avgörande tillfällen. Installerandet av kulspruteportar på flyg-

kroppens översida och undersida erbjuder vid ett modernt snabbare flygplan avsevärt mycket större svårigheter än vid en mera långsamgående typ under världskriget.

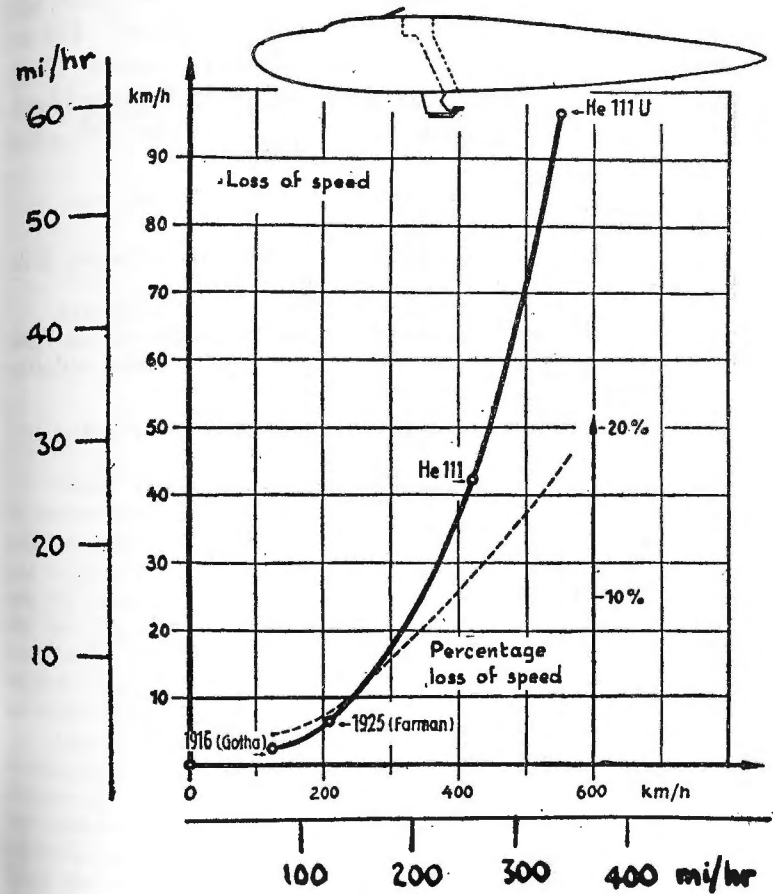


Fig. 5.

Fig. 5 visar hastighetsförlusten för tvåmotoriga bombflygplan på grund av tvenne kulspruteportar. Vid 120 km/tim, vilket ungefär motsvarar ståndpunkten 1915, gingo endast 2,3 km/tim förlorade under det att redan vid 350 km/tim förloras

27 km/tim. För ett snabbt bombflygplan med en hastighet av 500 km/tim kommer förlusten att bli icke mindre än 67 km/tim.

Den fjärde åtgärden, minskning av friktionsmotstånd, blir av särskilt stor betydelse vid de större hastigheterna. För ett högeffektivt flygplan utgör friktionsmotståndet ungefär 50 % av hela motståndet, varför minskningen av denna del av motståndet är av väsentlig betydelse. Dessa äro möjliga att uppnå på följande sätt:

- a) minskning av alla ytor,
- b) förbättring av ytbehandlingen för att reducera friktionen så mycket som möjligt,
- c) minskning av friktionskoefficienten genom större vingdjup, d. v. s. genom att använda ett mindre sidoförhållande.

(Forts.)

## Uppgifter angående främmande mariner

(U F M n:r 4/39)

hämtade ur fack- och dagspress av Marinens pressdetalj under tiden 16 mars—15 april 1939.

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

### Norska synpunkter på motortorpedbåtar.

Bland europeiska varv, som f. n. äro sysselsatta med byggnad av motortorpedbåtar märkas: 5 i England, 3 i Frankrike, 2 i Italien och 1 i vardera Tyskland och Holland. Båtarna, som mestadels byggas av trä, variera i storlek mellan 55—90 fot med farter mellan 35 och 45 knop. Det mål, som först och främst har eftersträfvats, är att ge dem goda sjögående egenskaper, god manöverförmåga och hög fart. Kan detta uppnås, komma de omständigheter, som inskränka användbarheten att försvinna, och man kan bättre utnyttja båtarnas alla möjligheter.

Det har ofta skrivits i dags- och fackpressen om nya typer av motortorpedbåtar, vilka ha prövats i storm och sjögång och ha visat fastående egenskaper. Jag tvivlar icke på, att så är fallet. Det har under senare år gjorts storartade framsteg inom området för motortorpedbåtskonstruktioner: teori och praktik ha gått hand i hand och mycket har uppnåtts. Man behöver icke längre vara rädd för — som 1916 — att »gira hastigt» — av fruktan för att »kappa-sejsa». Bogen bär gott av i sjön och formen är sådan, att man icke blir utsatt för så kraftiga »dunsar».

Men alla, som ha och ha haft med sjön att göra, mena, att hur goda de sjögående egenskaperna än påstås vara, så skola dessa små båtar ofta utsättas för omständigheter, som kan göra det omöjligt för dem — åtminstone med någon fart — att taga sig fram.

Man får icke förbise de påfrestningar, som besättningen utsättes för i en sådan båt under längre tid. Båten måste därför betraktas som ett specialvapen. Man kan icke tänka sig möjligheten av att försvara — eller icke ens kontrollera — Norges långa kust sommar som vinter med dessa båtar — såsom det tid efter annan föreslås i dagspressen. Båtarna äro dessutom beroende av baser eller moderfartyg — som bl. a. kunna assistera med skydd och översyn av materielen.

Men såsom ett specialvapen tror jag båtarna kunna ha sin stora betydelse även i norska marinen, och att de vid lägliga tillfällen skola vara ett allvarligt hot mot varje fartyg, som i fientligt syfte närmar sig Norges kust. Det är därför enligt min mening glädjande, att det är beviljat anslag till en motortorpedbåt, så att också vi kunna få erfarenhet av dess användning. Det kommer bl. a. att visa sig, i vilken utsträckning den utlovade sjödugligheten håller streck.

Tendensen hos konstruktörer av dessa båtar har varit att göra dem större. Det tarvas ju, att många intressen tillgodoses, och det gäller att välja den lyckligaste kompromissen: starkast möjliga bestyckning, bästa möjliga beboelighet, sjöduglighet o. s. v. Men man må enligt min mening icke förbise, att det viktigaste och det som är största fördelen med dem, jag kan gärna säga deras existensberättigande, är, att de äro så små som möjligt för att ha de största utsikterna att osedda komma till angrepp och utgöra minsta möjliga mål såväl för ett fartyg som för ett flygplan.

Jag har emellertid all anledning att tro, att valet av typ för norska marinen kommer att falla på en båt, som har egenskaperna »hög fart och osynlighet». I England håller man f. n. på att bygga båtar med 70 fots längd och en fart av 42—43 knop. En sådan båt kan bära antingen 2 st. 53 cm. torpeder i tuber på däck och 3 st. kanoner, eller om man så vill 4 st. 45 cm torpeder utan kanoner. Besättningen (2 officerare och 7 man) kan förflytta sig från för till akter under däck och har tämligen gott utrymme i förhållande till båtens storlek. Dessa båtar påstås ha en aktionsradie på 1,000 sjömil med 20 knop. Båtarna tyckas i stort sett få så många fördelar, att det vore önskvärt för oss — trots det höga priset — att vi kunde ta steget fullt ut och skaffa en av dessa båtar såsom prov.

Om det ställes det krav på motortorpedbåtarna, att de under alla förhållanden, sommar som vinter, skola kunna klara sig själva utan baser eller moderfartyg, kommer följden att bli, att de efterhand byggas större och större och komma till slut upp i samma storlek som våra äldre torpedbåtar. Man kommer i så fall att få igen torpedbåten i nya former. Men då bortfaller »den stora fördelen av

»kombinationen hög fart och osynlighet», vilken framhålles som båtarnas största förtjänst.

(Utdrag ur artikel i Norsk Tidskrift for Sjøvesen, mars 1939, av kapten A. Hein.)

### Hjälpkryssare.

I engelska underhuset har amiralitetet tillfrågats, om det var detta bekant, att fartyg i italienska handelsflottan utrustats med särskilda anordningar för montering av 15 cm. kanoner. Amiralitetet bekräftade detta; ingen kränkning av fördrag förelåg dock. Man känner sig dock bekymrad över så kraftigt bestyckade italienska hjälpkryssare, som i strid visserligen inte äro vuxna riktiga kryssare, men som dock skulle kunna bli farliga i sjökrig. Bekant är den roll, som de engelska hjälpkryssarna spelade i nordsjöblockaden. De stora »transatlantiska» liners ha i detta sammanhang även en viss betydelse. Amerika skall bygga 30,000-tonnare och anser att dessa äro de mest ekonomiska passagerarångarna, England föredrager 70,000-tonnarna, då dessa i drift ställa sig billigare än 2 hälften så stora. Men för krigsändamål äro de senare ganska obrukbara, enär de äro alltför synliga och dyrbara och endast med stora kostnader kunna byggas om till hjälpkryssare.

(Marine Rundschau, mars 1939.)

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

#### Storbritannien.

Amiralitetet vidtager nu omedelbara åtgärder för att undvika vakanser i sjöofficerskåren på grund av den snabba utveckling, som flottan genomgår.

Styrligen återanställdes 50 eller flera f. d. sjöofficerare i 35—40 åldern. Vidare skola luckorna fyllas genom att ett antal utvalda sjöofficerare mellan 25 och 36 år vid olika yrkesgrenar utnämnas till löjtnanter.

Ytterligare ett antal officerare i flottans reserv, av vilka redan tagit fast anställning i flottan, komma att överföras, liksom även unga officerare i handelsflottan, som befinnas lämpliga, oaktat



de ej ha någon erfarenhet från flottans reserv. Detta är ett helt nytt uppslag.

Alla dessa officerare komma med hänsyn till lön och pension helt att likställas med dem, som började som kadetter. F. d. underofficerare komma att få räkna hälften av sin tjänstgöring i underofficerskåren till godo som löjtnanter.

Slutligen kommer en tillfällig tjänstgöring på 3 år att erbjudas de lämpliga officerare i Royal Naval Volunteer Reserve (RNVR) och medlemmar av Royal Naval Volunteer Supplementary Reserve (RNVSR).

De skola uppdelas i klasser om 10 för att genomgå kurser i land under 6 mån. och ombord å jagare under 3 mån. Efter detta, om de bliva godkända, skola de tjänstgöra å jagare och möjligen ombord å kryssare. Volontärer måste vara över 21 år och under 30 år men de, som äro omkring 24 år gamla, föredragas, om de i öfrigt anses lämpliga.

Officerare från RNVR och RNVSR komma att få en gratifikation på 150 pund efter tillfredsställande fullgjord 3 års tjänst och de senare få även en beklädnadsersättning på 50 pund i två omgångar, en vid anställningen och en vid utnämningen.

Underofficerare, som skola utväljas i avdelningar om 10, skola genomgå övningskurser i navigation och signalering under 3 mån., innan de kommenderas till sjöss för att under en tid av 6 mån. tjänstgöra som löjtnant för att vinna erfarenhet i vaktgöring, innan de utnämnas. De erhålla samma uniformsbidrag som officerare i RNVSR.

Amiralitetet har ej uppgivit hoppet att erhålla ytterligare officerare från handelsflottan, ty i ett tillkännagivande i underhuset angående befordran av underofficerare refererades till »en ny plan, vilken innehåller antagandet av RNVR-officerare för viss tid.

Under de första 14 dagarna i år utnämndes ett trettiotal underofficerare från sex olika yrkesgrenar till löjtnanter.

Detta var ett steg utan motstycke under fredstid och ett steg i den rätta riktningen. Men det gällde befordran av äldre underofficerare, som endast få tjänstgöra en kort tid innan avgången vid 50 år, såvida de icke särskilt återanställas för längre tjänstgöring.

En befordran från underofficer till officer vid 35—40 års ålder skulle frambringa officerare, vilkas duglighet vore ovedersäglig, men de skulle vara för gamla för sin grad och vara svåra att inpassa i tjänsten. Dessutom skulle de vara ovilliga att gå till sjöss såsom vaktgörande löjtnanter. Utom sin automatiska utnämning till kapten skulle de icke ha någon utsikt till befordran och komma på den

grund att föredraga lugna kommenderingar i land i stället för ombord.

Å andra sidan om befordran skedde vid 25—30 års ålder, så skulle den långa tjänstetid, som låg framför dem, öppna möjligheter för befordran till kommendörkapten och högre grader.

Vilket system som än användes så böra icke officerare användas i samma eller liknande tjänst som äldre underofficerare.

De nya officerarna komma att bli föremål för mycken kritisk upmärksamhet både från äldre officerare och från underofficershåll, men det råder intet tvivel om att de komma att lyckas, om de givas tillfällen att bevisa sin duglighet.

(The Naval Chronicle, 10 mars 1939.)

(The Daily Telegraph, 11 mars 1939.)

### Flottans flygvapen.

**1936 års program:** Konstruktionen av Illustrious och Victorious på Vickers Armstrongs varv framskrider tillfredsställande, och man väntar, att de skola sjösättas i april och september innevarande år.

**1937 års program:** Arbetena på Formidable och Indomitable, som tillhöra Illustriösklassen och äro under byggnad hos Harland and Wolff och Vickers Armstrong, fortgå tillfredsställande. De komma troligen att sjösättas under budgetåret 1939.

**1938 års program:** Ytterligare ett hangarfartyg beställdes hos Fairfield Shipbuilding and Engineering den 11 okt. 1938. Ett depå- och reparationsfartyg för flottans flyg, Unicorn, skall inom kort beställas. Nya katapulttyper äro under byggnad för montering på de nya slagskeppen och kryssarna.

En intim samverkan har kommit till stånd mellan amiralitetet och flygministeriet för att förbättra flygtorpederna.

Enligt uppgifter ur Estimates äro 11,800,000 pund anslagna till flottans flyg under innevarande budgetår. Av denna summa kommer flyget att få omkring 6,570,000 pund, 1,576,000 pund reserveras för **extraordinära utgifter** och utrustning, 418,000 pund för personal, 485,000 pund till bomber etc. samt 89,000 pund för inköp av flygbensin.

Kostnaden för mark, varv och byggnader för Flottans flyg är i år skild från **huvudtitlarna**, men 13,000 pund skall i år nedläggas på Ford, Lee-on-Solent, Worthy Down and Donibristle och 10,000 pund på en ny marin flygstation vid Hatston i Skottland. Den beräknade totalkostnaden för Hatston är 130,000 pund.

(The Aeroplane den 8 mars 1939.)

### Flygdivisionerna på »Ark Royal».

Det nya hangarfartyget »Ark Royal» har 6 flygdivisioner ombord, av vilka 4 övertagits från »Courageous» och 2 nyorganiserats (n:r 803 och 814). Fördelningen är följande:

- 2 jaktdivisioner n:r 800 och 803,
- 4 torpedspaningsdivisioner n:r 810, 814, 820 och 821.

»Ark Royals» besättning, flygpersonalen inberäknad, består av 138 officerare och 1,355 underofficerare och manskap. Motsvarande siffror för de andra hangarfartygen äro: »Courageous»: 120 och 1,239; »Glorious»: 123 och 1,237; »Eagle»: 77 och 765; »Argus»: 38 och 452.

(Marine Rundschau, mars 1939.)

Vid framläggandet av budgetäskandena för flottan i underhuset den 16 mars yttrade understatssekreteraren i marinministeriet Geoffrey Shakespeare, att flottan under det löpande finansåret fått 43 nya krigsfartyg och att ytterligare 60 fartyg under 1939 komma att tillföras den brittiska flottan.

Tal. förklarade vidare att omfattande åtgärder vidtagits i syfte att avvärja hot från u-båtar och flygplan mot flottan. Det nya flottprogrammet innefattar två snabba 40,000 tons slagskepp med 16-tums kanoner. F. n. ha vi 15 slagskepp, av vilka blott tre ha byggts efter världskriget. Ett av slagskeppen kommer på grund av överårighet att dras ur första linjen. Vid slutet av år 1943 skall antalet slagskepp uppgå till 21. Under årets lopp komma skeppvarven att vara sysselsatta med byggande av omkring 200 fartyg på sammanlagt 870,000 ton, därav 9 slagskepp, av vilka två skola färdigbyggas efter år 1943, 6 hangarkryssare, 25 kryssare, 43 jagare, 19 undervattensbåtar samt talrika mindre fartyg, fortsatte talaren.

På tre år har tillverkningen av tunga kanoner 20-dubblats. Då jag försäkrar underhuset att vi organiserat en tillverkning av minor, torpeder och sjunkbomber, som skall räcka för första året under ett krig, är detta en uppskattning i underkant. Hotet från luften har medfört nya försvarsproblem, men erfarenheten säger oss, att ett flygangrepp ensamt icke kan åstadkomma en sådan skräck hos befolkningen, att den leder till underkastelse. Om vi någonsin förlorade vårt herravälde till sjöss, skulle vi stå inför hungersnöd. Vi tro att den brittiska flottan f. n. är så stark, att vi lugnt kunna anta en utmaning från varje sannolik styrkekombination. Under vattenshotet kan icke i framtiden bli så effektivt som under världskriget. På tal om det framgångsrika konvojsystem som användes

vid världskrigets slut meddelade tal., att Storbritannien som resultat av de två senaste årens intima samarbete mellan amiralitetet och artskretsarna skulle vara berett att omedelbart efter ett krigsutbrott införa en konvojorganisation på alla de ruter som äro nödvändiga.

Vi ha tillräckliga förråd av anti-ubåtskanoner för att möta alla väntade behov. Mer än 2,000 kunna göras klara för användning omedelbart och ytterligare ett stort antal kunna disponeras inom rimlig tid. Vid årets slut beräknar man att omkring 1,000 handelsfartyg fått sina däck förstärkta, så att kanoner kunna uppmonteras på dem. Mer än 9,000 officerare i handelsflottan ha redan deltagit i kurser i konvojeringskydd.

(Svenska Dagbladet den 17 mars 1939.)

## Frankrike.

### Personal.

Under år 1939 skall den franska sjöofficerskåren ökas med 132 till ungefär 4,250. Manskapet ökas med 2,400 till ungefär 74,900, var till komma ytterligare ungefär 3,800 man för kustartilleriet och marina poliskåren samt 3,500 till specialtjänst avsett manskap. Antalet varvsarbetare på de statliga varven skola ökas med 1,900 till 49,000.

### Organisation.

Marinministeriet har beslutat, att en s. k. skeppsbyggnadskommitté skall bildas vid mobilisering eller om krig utbryter. Denna skall bestå av en högre mariningenjör som ordförande samt en representant från vardera arbetsgivaren och den privata varvsindustrin och en representant från handelsministeriet.

Genom en gemensam kungörelse från ministrarna för de tre försvarsgrenarna har ett institut för vetenskaplig forskning för främjande av landets försvar bildats. Ordförande är General Gamelin. Övriga ledamöter äro cheferna för generalstaben, marinistaben och flygstaben, civila ämbetsmän från försvarsministerierna samt fem betydande vetenskapsmän.

I marinministeriets kabinett har nyligen bildats en press- och propagandaavdelning.

(Marine Rundschau, mars 1939.)

I Frankrike ha nyligen stapelsatts fyra jagare, som skola heta Intrépide, Téméraire, Opimâtre och Aventurier. De skola få ett displacement på 1,970 ton.

De två förstnämnda skola byggas av Forges et Chantières de la Méditerranée i Seyne-sur-Mer, de två sistnämnda av Chantières de la Gironde i Bordeaux.

(Le Yacht den 25 mars 1939.)

Den nya franska motortorpedbåten 40 K, byggd på varvet i Meulan, har avslutat mycket lyckade provturer.

Dess displacement är 23 ton, längden är 20 meter, maskineriet utgöres av 4 motorer om sammanlagt 2,000 hästkrafter och farten uppgår till 40 knop. Bränsleförrådet utgöres av 4,000 liter bensin och bestyckningen består av 2 eller 3 torpeder, en luftvärnskanon, en sjunkbombkastare och kulsprutor.

Besättningen, som kan bo ombord, utgöres av 2 officerare och 4 man.

(La Revue Maritime, mars 1939.)

## Tyskland.

Tysklands avsikt att göra Memel till en starkt befäst flottbas uppenbarar sig i en artikel i »Danziger Vorposten», Danzigs Nationalsocialistiska organ, vilket tillåtes mera frihet i sina yttranden än rikstidningarna.

Memels hamn är nu tagen i besittning av Ubåtsflottiljen »Weddingen», vilken kommer att bestå av 12 fartyg, ubåtsmoderfartyget »Donau» om 3,950 ton och jagaren T 23. Flera örlogsfartyg väntas anlända till Memel inom den närmaste framtiden.

Utbyggandet av Memel till en av de starkast befästa hamnarna i Östersjön är redan i gång.

Memels hamn, som har ett strategiskt läge av största betydelse har ett vattendjup, som f. n. är otillräckligt för örlogsfartyg av de största klasserna. Dess största djup är mellan 18 och 20 fot, men djupet varierar och är konstant endast i en smal kanal. Det finns emellertid ingen anledning att anta, att hamnen icke skulle kunna muddras upp till erforderligt djup även för de största örlogsfartyg.

Ehuru Riksmarinens pressdetalj avböjt att lämna några detaljer om Memels framtid såsom örlogsbas, är det troligast, att den huvudsakligen kommer att användas såsom ubåts- och jagarebas.

I händelse av fientligheter mellan Tyskland och Ryssland kan Memel icke endast användas såsom ubåtsbas gentemot ryska örlogsfartyg som kryssa i Östersjön utan även gentemot konvojerade handelsfartyg på väg till eller från ryska, svenska, estländska och lettiska hamnar.

(The Daily Telegraph den 20 mars 1939.)

Enligt senaste statistik som står att få, kommer tyska flottan år 1942 att bestå av följande enheter: 2 slagskepp på 35,000 ton med 38 cm kanoner; 2 slagskepp på 26,000 ton med 28 cm kanoner; 3 kryssare på 10,000 ton med 28 cm kanoner; 3 kryssare på 10,000 ton med 20,3 cm kanoner; 2 kryssare på 10,000 ton med 15 cm kanoner; 8 kryssare på 8,000 ton med 15 cm kanoner; 2 hangarfartyg med ett displacement på 19,500 ton; 22 jagare tillhörande 1,800 tonklassen; 40 mindre jagare och 61 ubåtar. Flottans sammanlagda tonnage skall då uppgå till 380,000 ton. Dessa beräkningar omfatta ej fartyg, som komma att vara överåriga 1942.

Tyska flottans ubåtar tillhöra 3 kategorier, nämligen: lätta kustubåtar på 400 ton, 600 tons ubåtar avsedda för tjänst i Nord-sjön och slutligen stora oceangående ubåtar på 1,200 ton.

Tyskland ämnar bygga en flotta, vars totala tonnage uppgår till 35 % av engelska flottans. Till 1942 planerar England att flottans tonnage skall utgöra 1,900,000 ton, vilket betyder, att om Tyskland ämnar hålla förhållandet 35 till 100, måste det bygga ytterligare fartyg på sammanlagt 250,000 ton.

Såsom ovan nämnts äro två 19,500 tons hangarfartyg med fjorton 15 cm kanoner för närvarande under byggnad. Betydande förändringar ha gjorts i den ursprungliga planen; antalet flygplan har minskats för att möjliggöra en förstärkning av pansarskyddet.

De två 10,000 tons kryssararna, **Blücher** och **Admiral Hipper**, vardera med 20,3 cm. kanoner, som hava varit under byggnad sedan 1935, undergå för närvarande slutproven före överlämnandet till flottan, men de komma icke att införlivas med denna före årets slut. I juni skall ett tredje skepp tillhörande denna klass sjösättas. När dessa enheter fullbordats, skola två 10,000 tons och två 7,000 tons kryssare, båda med 15 cm kanoner, stapelsättas.

(Proceedings, februari 1939.)

## Italien.

Från officiellt håll i Rom meddelas, att tjugo ubåtar stapelsattes 1938. Dessa omfatta fyra fartyg med ett övervattensdisplacement på

1,461 ton, sex på 1,036 ton, fyra på 1,031 ton, två på 951 ton och fyra på 600 ton. Detta utgör ett totaldeplacement på 20,426 ton, som överensstämmer med det approximativa värdet 20,000 ton, som officiellt fastställdes för ett år sedan. Då dessa ubåtar äro färdigbyggda, kommer den italienska ubåtsflottan att utgöras av 133 enheter, förutsatt att ingen av de sju under världskriget byggda ubåtarna nedskrotas under tiden.

(The Navy, mars 1939.)

Under åren 1922—1938 har den italienska sjöofficerskåren ökat ifrån 2,289 till 3,051 och manskapsstyrkan ifrån 40,000 till 65,000 man. Man avser att ytterligare utöka kadrarna, så att sjöofficerskåren år 1941 uppgår till 4,265 officerare och manskapsstyrkan till mellan 71,000 och 75,000 man.

(La Revue Maritime, februari 1939.)

### Sovjetunionen.

Nyligen höll ryska flottan flottmanöver i Östersjön, varvid dess två nya enheter, Kirow och Leningrad, deltog.

**Kirow**, som sjösattes 1936, är den första 8,000 tons kryssaren, som byggts på ryskt varv sedan världskriget. Tre liknande kryssare äro under byggnad. Inom fem eller sex år komma ryssarna att ha sju sådana 8,000 tons kryssare. De äro bestyckade med 18 cm kanoner, d. v. s. större än som är överenskommet i Londonavtalet. Men Ryssland, liksom Tyskland, har med Englands medgivande installerat grövre kanoner, emedan de flesta länder, som byggt sådana kryssare, icke hållit sig inom avtalets gränser, vilket föreskrev 15 cm kanoner på den klassens fartyg. Kirow och dess systerfartyg göra 33 knop.

Leningrad är på 2,900 ton. Sjösättningen ägde rum 1935. Tio andra fartyg av samma typ äro för närvarande under byggnad. Två av dem, Cherkow och Minsk, sjösattes 1936 och äro snart klara. Dessa fartyg äro mycket lika de franska större jagarna med samma deplacement, men de göra endast 35 knop mot fransmännens 45 å 46. Huvudbestyckningen består av fem 13 cm luftvärnskanoner, fyra 37 mm automatkanoner och sex torpedtuber.

Ryssarna synas hava övervunnit de svårigheter, som uppkommit genom de sista årens rensningsaktioner, vilka omfattat icke blott

högre officerare utan även fartygstekniker och varvsarbetare. Trots detta hava ryssarna byggt ubåtar och småfartyg, och de hava moderniserat och utvidgat sina varv för att möjliggöra byggande av större fartyg. Deras nuvarande program kommer att genomföras så fort som möjligt.

För närvarande har ryska flottan omkring 180 ubåtar, av vilka 90 äro stationerade i Fjärran Östern. Man får icke underskatta denna ubåtsstyrka såsom en maktfaktor i händelse av konflikt med Ryssland. Man måste dock ihågkomma, att effektiviteten hos en stor ubåtsflotta, som opererar utan hjälp av andra krigsfartyg, är i hög grad beroende av slumpen.

Ryssarna hava under de senaste åren skapat en ishavsflootta, och som bas för denna ha de byggt dyrbara varv och befästningar i Murmansk vid Norra Ishavet i norra Ryssland. Med en så stor ubåtsflotta och utvidgning av flottan i övrigt måste Ryssland anses vara en stark sjömakt.

(Proceedings, februari 1939.)

### Polen.

Minkryssaren Gryf och de två nya 2,000 tons jagarna av Gromklassen komma att utgöra kärnan i den moderna flotta, som Polen ämnar bygga. I Gazzeta Polska publicerades nyligen en artikel, som betonade vikten av att äga en kraftig flotta. Artikeln påpekade, att polska flottans erforderliga tonnage skulle komma att utgöra åtminstone en tredjedel av tyska flottans, d. v. s. 145,000 ton och innefatta tre 26,000 tons slagskepp, ett hangarfartyg, tjugofyra 2,000 tons jagare, tolv till femton 600 tons ubåtar samt åtskilliga lätta fartyg.

(Proceedings, februari 1939.)

### Jugoslavien.

Enligt Journal de la Marine Marchande har Jugoslavien planer på att beställa 10 jagare, av vilka två skulle byggas i Spalato i Italien och åtta i Tyskland.

Tillsvidare har skeppsvarvet i Spalato fått beställning på en jagare, som blir det största fartyget i jugoslaviska marinen; den torde bliva en flottiljledare av samma typ som de senaste franska.

Det största fartyget för närvarande i jugoslaviska marinen är lätt kryssaren Dalmacia (ex. Niobe) med 2,360 tons displacement köpt från Tyskland 1926, då den redan var 27 år gammal.

Rivista Marittima, mars 1939.)

### Turkiet.

Kontrakt ha uppgjorts om byggandet av de fyra jagare, som beslutades förra året. Två av dessa skola byggas hos Vickers-Armstrong i Barrow-in-Furness och två hos William Denny & Bros i Dumbarton.

(The Navy, mars 1939.)

Turkiet har i England beställt fyra undervattensbåtar, som skola byggas i Barrow-in-Furness.

(The Naval Chronicle den 17 mars 1939.)

### Förenta Staterna.

President Roosevelt har bemyndigat flottan att bygga två slagskepp på 45,000 ton.

Vid en presskonferens förklarade president Roosevelt att en av huvudanledningarna till att han givit order om att två slagskepp på 45,000 ton skola börja byggas var att Japan vägrat att bygga fartyg av denna storlek. Presidenten förklarade, att det även fanns andra skäl men ville icke uttala sig om dem.

(Dagens Nyheter den 29 mars 1939.)

Kontrakt har uppgjorts om byggandet av 19,000 tons hangarfartyget »Hornet», som ingår i 1938 års nybyggnadsprogram. Kostnaderna beräknas belöpa sig till 31,800,000 dollars. Byggnadstiden utgör 34 månader. Hangarfartyget beräknas få en längd av 229 meter, en fart av minst 40 knop och kunna medföra över 100 flygplan.

(The Naval Chronicle den 6 april 1939.)

Det nya amerikanska hangarfartyget Wasp sjösattes den 5 april i Quiney (Massachusetts). Wasp, vars bestyckning ännu hemlighål-

les, har en längd av 225 meter, en bredd av 33 meter och kan omfatta ett femtiotal flygplan.

(Le Temps den 6 april 1939.)

Amerikanska marinministeriet har tillkännagivit, att man snart skall börja bygga snabba motortorpedbåtar. För detta ändamål har avsetts ett anslag på 15 miljoner dollars.

(Le Temps den 6 april 1939.)

### Japan.

Från rysk källa meddelas, att Japan har 26 nya 1,400 tons jagare i tjänst, vilka göra 34 knop och äro bestyckade med sex 12,7 cm kanoner och åtta 53 cm torpedtuber. Deras maskinstyrka varierar från 37,000 till 38,000 hkr. Aktionsradien vid 15 knops fart är 4,000 eng. mil. De kunna taga 400 ton olja. Längden är 102 m, bredden 9,5 m och djupgåendet 3 m. Dessa båtar äro endast obetydligt svagare än de 23 enheterna tillhörande Isonamiklassen. Dessa äro i verkligheten små kryssare, vilkas displacement är 2,100 ton och fart 34 knop. De hava åtta 12,7 cm kanoner och nio 53 cm torpedtuber. Motorstyrkan är 50,000 hkr. De kunna taga 420 ton olja; vid 15 knops fart är aktionsradien 4,000 eng. mil. Längden är 114 m, bredden 10,2 m och djupgåendet 3 m. Besättningen uppgår till 197 man. Kanonerna äro placerade i fyra dubbeltorn, två förut och två återut. Besättningen vid torpedtuberna skyddas av lätt pansar.

(Proceedings, februari 1939.)

### Argentina.

Den nya kryssaren La Argentina lämnade förra månaden Gravesend för att avgå till Buenos Aires. Den stapelsattes vid Vickers-Armstrong i Barrow 1935, men leveransen har försenats på grund av de ofantligt ökade beställningarna, som förorsakats av det engelska upprustningsprogrammet.

La Argentina är avsedd till övningskryssare. Den har ett standarddeplacement på 6,500 ton, en huvudbestyckning av nio 15 cm kanoner, en fart av 31 knop och kan medföra upp till 1,000 ton bränsle. Den är vidare utrustad med två Seagull Amfibieplan och en katapult. Enligt kontraktet kostade fartyget 1,750,000 pund vilket är mindre än vad den skulle ha kostat, om den beställts nu.

(The Navy, mars 1939.)

## Litteratur.

»**Gotland:** en försvarshistorisk och ekonomisk-geografisk studie». Av kaptenen vid Kungl. Flottan H. Hammargren. Marinlitteraturföreningens förlag.

Marinlitteraturföreningens senaste arbete, det 43:e i ordningen, har ägnats ön Gotland. Oerhört mycket har under de senaste 15—20 åren skrivits och talats, utretts och diskuterats om vår största svenska ös betydelse för och samband med rikets försvar. Men när man sökt sätta sig närmare in i de härmed sammanhängande problemen har man ofta haft en känsla av osäkerhet och ovisshet beträffande åtskilliga av de fundamentala förutsättningarna för ett ingående klarläggande ur alla olika synpunkter av de gotländska speciella strategiska frågorna såväl som deras sammanhang med för hela riket gemensamma, odelbara motsvarande problem.

Kaptenen Hammargren har i sitt nu utgivna arbete sökt avhjälpa denna brist hos oss genom att, som han själv säger, med utgångspunkt från Gotland berörande händelser låta dess öden och utveckling återspegla de historiska, politiska och ekonomiska sammanhangen i Östersjön samt att därjämte i någon mån påvisa yttringarna av öns sjöintressen genom tiderna.

På c:a 300 sidor meddelar oss författaren en utomordentlig mängd fakta rörande Gotlands försvarshistoria, dess geografiska och ekonomiska förhållanden samt utvecklingen och omfattningen av de för en insulär provins alltid ofrånkomliga sjöintressena. Den historiska framställningen, som, frånsett en kortare översikt av Gotland under äldsta tider, begynner med en redogörelse för Gotlands danska tid — för vars utarbetande förf. haft att tillgå medverkan av en av Danmarks mest framstående historici — och därefter leder oss fram genom öns nu nära 300-åriga svenska period, är synnerligen givande. Genom tablåer och kartor lämnar författaren en översikt av sjökrigshändelserna i Norden med särskild hänsyn till Gotland, varefter han närmare redogör för de olika, ön berörande krigiska tilldragelserna, sedda i sitt politiska sammanhang. Slutligen bringar han också i åtanke de sjökrigsoperationer, vilka under världskriget, och enkannerligen dess bägge första år, utspelades antingen med Gotland som en så att säga passivt medverkande part eller i varje fall i öns relativt nära grannskap.

Avsnittet om Gotland i geografiskt och ekonomiskt avseende lämnar uppgifter om och synpunkter på de territoriella och klimatologiska förhållandena för att sedan, efter en historisk återblick på det gotländska näringslivet, närmare ingå på det ekonomiska livets förutsättningar och karaktär. Där redogöres sålunda för geologiska förhållanden, bebyggelse och folkmängd, där behandlas de olika hushållningarna jordbruk, skogsbruk, fiske och industri, där lämnas ingående uppgifter beträffande förbindelserna med yttervärlden och på ön, allt med tabeller, kartskisser o. s. v. för klarläggande i statistiskt och andra avseenden av de olika frågorna under behandling. Och där lämnas slutligen en sammanfattning av olika synpunkter på Gotlands eget försörjningsläge samt dess samband med och betydelse för svenskt näringsliv.

Den gotländska sjöfarten och vad därmed hört och hörer samman belyses i bokens sista avdelning, som visserligen icke i alla stycken är lika rikt dokumenterad och fullständigt behandlad som de båda föregående, men dock synes tillfyllest i sitt förevarande sammanhang. Framställningen där ger ock sitt bidrag till belysandet av den allmänna tendensen i utvecklingen hos sjöfarten under de senaste 100 åren, med de talrika mindre segelfartygens — vilka dock voro kapabla för verksamhet på alla världens hav — gradvisa utträngande av det ång- och motordrivna tonnage, med försvinnandet av de mindre skeppsvarven o. s. v.

Författaren har slutligen kompletterat sitt arbete med en del personuppgifter, avseende gotlänningar i sjöförsvarets tjänst.

Allt som allt är kaptenen Hammargrens arbete av en mycket god kvalitet. Förf. har, kan man konstatera, lyckats att samla och på ett överskådligt och intresseväckande sätt i föreliggande volym sammanställa och framlägga fakta, vilka böra utgöra grunden till vad varje av de strategiska problemen intresserad officer »bör veta om Gotland».

R. W.

»**En för Alla . . . . .** Inlägg i frågan om Nordens fred och försvar.» Av Ragnar Smith, major, Fil. Lic. A. B. Seelig & Co.

För ett antal år sedan, medan Nationernas Förbund ännu var ett träd med friska grenar och grönskande löv och nedrustningsferenserna pågingo, utgav dåvarande kaptenen Ragnar Smith en bok behandlande världsfredens problem. Han gjorde sig där till tolk för den uppfattningen att Versaillesfredens status quo icke kunde komma att bestå i längden, att staternas och nationernas liv ej



reglerades av statiska utan av dynamiska principer och att man kunde bevara freden först om man toge hänsyn till dessa principer i folkens förhållande till varandra. Han har fått se sina uttalanden levandegjorda i de senaste årens politik, han har fått belägg för att »den eviga fredens» problem voro mer än svårlösta och att det krävdes offer för att freden skulle kunna bestå. Men vem skulle offra sig eller sitt? Ja, därom vittnar bl. a. Münchenfördraget. Icke blev det stormakterna.

I föreliggande arbete har major Smith till behandling upptagit frågan om samarbete och sammanhållning mellan de nordiska staterna. Han belyser först behovet av dylikt samarbete, ett samarbete som främst bör taga till syftemål att förebygga de nordiska staternas direkta indragande i krig mellan andra makter såväl som sådana kränkningar av neutraliteten, som skulle göra ett indragande i kriget oundvikligt. »För den makt, som vill göra sig till Nordens behärskare, kan ingenting vara mera önskvärt än att vinna sitt mål i etapper.» Hålla Nordens stater däremot ihop, kunna de kanske genom sin sammanhållning avvända eller övervinna dylika faror.

För en dylik sammanhållning — författaren kommer fram till att det lämpligast borde vara ett försvarsförbund, men att det är åtskilliga förutsättningar som först måste fyllas för att ett dylikt skall kunna bli verklighet — kräves givetvis främst, att varje folk i sig skapar ett försvar, som motsvarar dess förmåga och riskerna i dess läge. Ett försvarsförbund med avrustade medlemmar är en anomali. Det kräves därjämte en så stark solidaritet emellan de olika staterna att de kunna föra en gemensam politik. Och det måste slutligen existera en samhörighetskänsla sådan att varje nordiskt folk är berett komma ett annat till hjälp, även om något direkt hot mot det självt ej föreligger.

Man kan givetvis också tänka sig en mera begränsad samverkan, inskränkt till de fall och de områden, där intressegemenskapen är mest påtaglig, exempelvis, såsom nu redan är förberedd, beträffande Ålandsförträngningens försvar.

Men det får i varje fall icke vara fråga om fraser, utan om förpliktelser. »Den nordiska gemenskap, som låter ett broderfolk gå under, är icke värd sitt vackra namn.» Så snart samhörigheten blivit klart befast och uppfattningen om dess nödvändighet slagit ut all tidigare inbördes misstro och bristande samkänsla samt vi blivit nog starka att under alla förhållanden driva en solidarisk politik, böra vi icke sticka under stol med vår avsikt att så göra. Men endast bindande avtal äro av värde. Det räcker ej med en gemensam rädsla för krig. Det krävs också gemensam handling för fredens bevarande.

Medan förf. anser det givet att sammanslutning och sammanhållning mellan Sverige, Norge och Finland utan större svårighet skall kunna komma till stånd, finner han den nuvarande danska regeringens vacklande men i regel avvisande hållning vara ett allvarligt hinder för det fullständiga nordiska samförståndet. Men om Danmark ej vill komma med från början, kan dess anslutning möjligen komma till stånd senare. Det är ett påtagligt nordiskt intresse att Danmark icke råkar i händerna på någon stat, som kan väntas föra en mot Norden i övrigt aktiv politik.

Ett aldrig så gott nordiskt samarbete får emellertid ej komma oss att på något sätt försumma de nödvändiga förstärkningarna av vårt försvar. Det är icke någon risk att vi gå för långt i dess uppbyggande. Vi kunna hålla på länge med att fylla luckorna inom vårt frihetsvärn, innan vi nå upp till den standard som kan anses erforderlig — även inom en nordisk gemenskap.

Vi böra betänka att inbördes hjälp betecknar den enda väg, på vilken de nordiska folken kunna åt sig trygga sin önskade livsföring och säkerställa sina möjligheter att i framtiden bidra till uppbyggandet av en ny och bättre värld.

De synpunkter, vilka ovan relaterats, äro de bärande i major Smiths till omfånget obetydliga, men tankeväckande och välmotiverade framställning, med vilken han i en ödesdiger tid som den nuvarande vill giva sitt bidrag till strävandena att väcka det svenska folket till insikt om vilka värden vi hava fått att förvalta från en gången generation och om vilka vi skola slå vakt för att kunna lämna dem i arv åt våra efterkommande. Major Smiths »inlägg» förtjänar att studeras och begrundas av alla och envar.

R. W.

»Örlogsmän som diplomater». Av Lt. Cmdr Kenneth Edwards. Till svenska av W. Savage och Hj. Clason. Nautiska förlaget. Stockholm 1938.

Under loppet av år 1938 förelägo i svensk översättning två böcker av den brittiske sjöofficern Kenneth Edwards, i vilka denne på ett särdeles oförblommerat sätt lämnar upplysningar i sådana ting, som i allmänhet behandlas med största sekretess. Förklaringen till att något sådant överhuvudtaget kunnat få försiggå, torde få sökas däri, att författaren — såsom framgår av böckernas innehåll — tagit till sin uppgift att rehabilitera »the Navy» för vissa hän-

delser och förhållanden, som inträffade under flottans långvariga svaghetsstillstånd efter världskriget. Det torde vidare inte råda minsta tvivel om, att böckerna tillkommit med myndigheternas goda minne och att yttersta avsikten varit att inrikespolitiskt stödja opinionsbildningen för en nödvändig maritim upprustning genom att i utrikespolitisk belysning påvisa vådorna för Storbritannien av alltför svaga sjöstridskrafter.

Nedrustningens och sparsamhetskampanjens följder för flottans personal och dess moral avhandlas i första boken »Myteriet vid Invergordon». I andra boken, »Örlogsmän som diplomater», utgör den materiella nedrustningens följder huvudtemat.

Från åren närmast efter världskriget och fram till 1937 var Medelhavet med angränsande hav och länder det oroscentrum, där ideliga krigsanledningar förekommo och det är också dit — till Englands pulsåder — författaren koncentrerat handlingen i sin andra bok. Det är världshistoria, som här rullas från de grekisk-turkiska och grekisk-italienska uppgörelserna under 1920-talet, över revolterna och upproren på Cypern, i Grekland och i Palestina till Italiens erövring av Abessinien och det spanska inbördeskriget. Överallt stodo brittiska intressen på spel och överallt var det ytterst på insatserna av flottan och dess män som dessa intressens bestånd berodde. Stora svårigheter mötte härunder de engelska befälhavarna och det är i analysen av dessa svårigheter som bokens största värde ligger. De brittiska politikernas sangviniska tilltro till internationella överenskommelser, sparsamhetskampanjen, de lömska anfällen i hemlandspressen mot flottans existensberättigande till förmån för flyget, dragkampen mellan försvarsgrenarna, alla voro bidragande orsaker till flottstyrkornas försvagande, vilket i sin tur utgjorde grunden för uppkomna förhållanden eller rättare sagt missförhållanden.

För spelet bakom kulisserna i samband med den allvarliga Medelhavskrisen 1935 lämnas en ingående och särdeles intressant redogörelse. Huru många voro väl de, som då visste eller anade, hur nära det vid flera tillfällen var att världen på nytt kastats in i ett stort krig?

Avsnittet om spanska inbördeskriget, omfattande tiden till omkring årsskiftet 1937/38, har sitt största intresse i den sammanställning av intill denna tidpunkt inträffande händelser till sjöss och vidtagna internationella åtgärder, som däri lämnas.

Boken är mycket läsvärd.

C. B.



