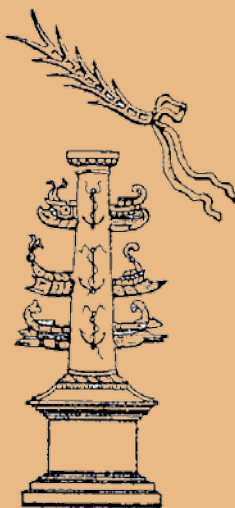


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1937.

100:e årgången.

Häfte N:r 12

Kungl. Örlogsmannasällskapet's tävlings- ämnen för år 1938.

1. Vilket inflytande har det minskade antalet stridsdugliga fartyg i flottan på sjöstyrkornas uppträdande i vad avser såväl formell som tillämpad taktik?
2. Vilken inverkan på vårt sjöförsvarsproblem kan befintligheten av skärgårdar numera anses utöva?
3. Synpunkter på flygstridskrafternas strategiska och taktiska samverkan med sjöstridskrafter.
4. Sjöstyrkas skydd mot luftanfall på framskjuten och in-dragen ankarplats.
5. Organisation, basering och lydnadsställning i krig och fred för flygförband vid samverkan med marinen.
6. Utvecklingslinjer för det svenska minväsendet.
7. Vilka krav har artillerimaterielens utveckling under de senaste åren uppställt beträffande personalen, och vilka förändringar kunna med anledning härav vara nödvändiga beträffande artilleripersonalens utbildning?
8. Vilka synpunkter böra anläggas med avseende å skydd mot nutida anfallsmedel vid konstruerandet av svenska örlogsfartyg (med fritt val av en eller flera av de olika fartygstyperna)?
9. Flottans förbindelsetjänst, önskemål och utvecklingslinjer.
10. Dim- och rökbildningens teknik och taktik.
11. Moderna tekniska krav på kustartilleriets sjöfrontsartilleris pjäser, ammunition och eldledningsmateriel.
12. Kustartilleriförsvars betydelse såsom direkt stöd för sjöstridskrafterns operationer.

13. Rörliga kustartilleriförbunds uppgifter, betydelse och användning i det svenska riksförsvaret.
14. Huru bör luftförsvaret, det aktiva och passiva, principiellt organiseras i en örlogsbas med hänsyn även till fartyg under rustning eller reparation?
15. Förslag till planläggning av sjöförsvarets ordnande vid krig eller krigsfara samt till härför i fredstid eventuellt erforderlig organisation.
16. Blodtransfusionens ställning i sjökrigets kirurgi.
17. Fritt val av ämne inom området för Kungl. Örlogsmannasällskapets verksamhet?

Tävlingsskrift bör, åtföljd av förseglad sedel upptagande författarens namn och adress eller ock ett valspråk, vara ingiven till Kungl. Örlogsmannasällskapets sekreterare, Karlskrona, senast den 1 nästkommande september.

Finner Sällskapet inlämnad tävlingsskrift förtjänt av pris, tilldelas författaren Sällskapets medalj i silver. Skulle inlämnad skrift vara av synnerligen utmärkt förtjänst, kan Sällskapet besluta att tilldela författaren samma medalj i guld.

Tävlingsskrift, som icke kan belönas med pris men likväl anses förtjänt av Sällskapets erkännande, erhåller på högtidsdagen hedrande omnämmande.

Skulle den förseglade sedeln, vilken åtföljer skrift, som blivit prisbelönt eller erhållit hedrande omnämmande, endast innehålla valspråk, tillkännagives detta under första hälften av november månad i »Post- och Inrikes Tidningar» med anhållan att författaren ville till Sällskapet uppgiva namn och adress.

Såvida författaren av inlämnad tävlingsskrift icke tillkännagiver motsatt önskan, förbehåller sig Kungl. Örlogsmannasällskapet rättighet att i sin tidskrift offentliggöra skriften.

Karlskrona i december 1937.

SEKRETERAREN.

Berättelse

Över Kungl. Örlogsmannasällskapets verksamhet under arbetsåret 1936—37.

Sällskapet har varit samlat till 7 ordinarie och 1 högtids-
sammanträde, varvid följande årsberättelser avgivits:

- i artilleri och handvapen av ledamoten *Fürst*,
- i torpedväsende av ledamoten *Weinberg*,
- i flygväsende av ledamoten *Hammargren*,
- i navigation och sjöfart av ledamoten *Simonsson*,
- i regementen och förvaltning av ledamoten *Rheborg*,
- i skeppsbyggeri och maskinväsende av ledamoten *Skog* och
- i sjökrigskonst och sjökrigshistoria av ledamoten *Smith*.

Anförande jämlikt § 31 i Sällskapets stadgar har hållits av ledamoten *Montelius* över ämnet: »Flottans tekniska organ för radio och elektroteknik».

Till Sällskapet har inlämnats tävlingsskriften »Flygstridskrafterns inverkan på genomförande av överskeppningsföretag» av sign. *CvT*. Skriften har lagts till handlingarna.

Sällskapets ordförande har hållit ett anförande över ämnet: »Några synpunkter på örlogsflottans ersättningsbyggnad».

Inköp av litteratur, prenumeration av tidskrifter samt inledning av böcker för bibliotekets räkning har ägt rum i den mån tillgängliga medel givit möjlighet.

General Thord-Gray har åter visat Sällskapet sin välvilja i det han till biblioteket återskänkt den av honom från det samma inköpta boken »Klinckowströms Brev om de Förenta Staterna».

Omkatalogiseringen av biblioteket pågår alltjämt och beräknas avslutad i början av nästkommande år. För bibliotekets räkning har för donationsmedel inköpts ett kartotek.

Omkatalogisering av Sällskapets manuskriptsamling har under året påbörjats av ledamoten Rydén, som därför välvilligt ställt sig till förfogande.

Sällskapets tidskrift har under året utom de sedvanliga månadshäftena utgivit en förteckning över olika länders tidskrifter av militärt intresse samt »Kadettskolan i Karlskrona 1756—1792», den senare författad av fil. lic. W. Sjöstrand, Uppsala.

Inom Sällskapet hava följande förändringar ägt rum:

med döden avgått:

hedersledamöter, svenska	3
arbetande ledamöter	3
korresponderande ledamöter	3

Summa: 9

tillkommit:

hedersledamot, svensk:

Statssekreterare T. G. Wärn.

arbetande ledamöter:

Marinöverläkaren Med. D:r J. H. Westermarck,
Mariningenjören av 1. gr. B. T. Swenzén,
Kaptenen vid flottan K. M. Östberg,
Överstelöjtnanten i kustartilleriet J. L. A. Cyrus och
Kaptenen vid flottan S. J. Nordgren.

korresponderande ledamöter:

Förste aktuarien i Kommerskollegium H. G. E. Eneborg,
Överstelöjtnanten i fortifikationen P. H. Enger och
Häradshövdingen i Södertörns domsaga Å. Hartelius.

Därjämte hava korresponderande ledamöterna Hammar och Ahlrot valts till hedersledamöter.

För närvarande utgöres Sällskapet av:

Förste hedersledamöter	4
Hedersledamöter, svenska	30
Hedersledamot, utländsk	1
Arbetande ledamöter	135
Korresponderande ledamöter, svenska	25
Korresponderande ledamot, utländsk	1

Summa: 196

Minnesteckningar

upplästa av sekreteraren på högtidsdagen den 15 nov. 1937.

Herr Ordförande!

Mina Herrar!

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

- F. d. Konteramiralen m. m. Salomon Arvid Achates Lindman,
F. d. Kaptenen m. m. Carl Fredrik Asker,
F. d. Konteramiralen m. m. Sten Johan Theodor Claes Ankarcrona,
F. d. Generallöjtnanten m. m. Carl David Ludvig Wilhelm W:son Munthe,
Fil. D:r m. m. Carl Gottfrid Fineman,
Marindirektören av 1. gr. m. m. Ivar Johan Falkman,
Kommendörkaptenen av 2. gr. m. m. Helge Johan Gabriel Bager,
Översten m. m. Gustaf Julius Rabe och
Översten m. m. Georg Alfred Edvard Ahlström.

Salomon Arvid Achates Lindman.*)

Om också f. d. konteramiralen i flottans reserv Arvid Lindman ägnade sina tidigare verksamhetsår åt sjövapnet, för vilket han ständigt behöll sin ungdoms tillgivenhet och intresse, och inom vilket han knöt sina kanske starkaste vänskapsband, sådana som höllo för livet, så blev dock hans mannaålders lärning industrimannens och hans levnadsbana statsmannens och politikerns. Han föddes den 19 september 1862 å Österby bruk i norra Uppland, son till bruksägaren Emil Achates Lindman och dennes hustru Ebba Carolina Dahlgren. Modern hade vid sin bortgång år 1929 nått den höga åldern av 102 år, men var icke förty vid god vigör och syntes inemot det sista följa sin son till valurnorna.

Lindman antogs till sjökadett 1876, avlade sjöofficersexamen och utnämndes till underlöjtnant vid flottan 1882. Han genomgick dåtida befälskurser för yngre officerare och tjänstgjorde såväl i land å flottans stationer som ombord, däribland å fregatten Vanadis under dess världsomsegling 1883—1885. År 1887 befordrades han till löjtnant. Som en intresserad ungdom, tog han livlig del i sjövapnets olika frågor och ivrade bl. a. för inrättandet av en sjökrigshögskola, något som dock icke blev förverkligat förrän tio år senare. Sedan han 1889 sökt och erhållit avsked på tre år, övergick han 1892 definitivt till reserven och befordrades samtidigt till kapten. Ehuru

*) Minnesteckningen författad av Hedersledamoten O. Lybeck.

hans aktiva sjömannabana sålunda begränsades till en tid av omkring tretton år, så förblev han till sinnet alltjämt sjöman och betraktade sig gärna som sådan.

Han började sin industriverksamhet år 1889 vid Iggesunds bruks A.-B. i Hälsingland, där han efter sin far år 1892 blev verkställande direktör, i vilken befattning han kvarstod till 1903. Sedan Iggesunds bruk med Hedvigsfors under sistnämnda år uppgått i Strömbacka bruks A.-B., blev han 1904 dettas chef. Under åren 1900—1901 var han dessutom verkställande direktör för Luossavaara-Kirunavaara A.-B. i Norrbotten, där han tidigare varit statens revisor. Hans femtonåriga verksamhet, 1889—1904, å norrländska malm-, bruks- och skogsdomäner under mannaålderns bästa år gav åt Lindman med hans snabba uppfattning och praktiska läggning en grundlig och vittgående kännedom ej blott om malmbrytning, järnhantering och skogsvård utan därjämte om näringsutövning och affärsverksamhet över huvud taget. Hans duglighet blev vida känd och han kallades under denna tid bl. a. till ledamot av styrelserna för svenska trävaru- och exportföreningen, för Huskvarna vapenfabriks A.-B. och för Rörstrands A.-B., till ledamot av Norrlandskommittén, till ordförande i ostkustbanekommittén och i Jernkontorets kommission för träkolframställning m. m. 1892 hade han invalts i Gävleborgs läns landsting och han var tidvis ledamot av hushållningssällskapets förvaltningsutskott.

År 1904 blev betydelsefullt för Lindman. Hans politiska karriär tog då sin början och han övergick, kan man säga, från Norrland till riket, från industriman till statsman. Men liksom han tidigare vid övergången till industrien behållit sitt sjömanskap, så behöll han nu vid övergång till politiken alltjämt sin karaktär av och ställning som bruks- och skogs- patron. Nyssnämnda år 1904 blev han, såsom uppriktig men icke doktrinär högerman och protektionist, insatt av Gävleborgs läns landsting i första kammaren, där han — under ett år flyttad till Älvsborgsbänken — kvarstannade till 1911, då han i Stockholm invaldes i andra kammaren, som han sedan till-

hörde i bortåt tjugofem år, ända till dess han 1935 vid 73 års ålder trädde tillbaka från politik och valrörelse. Nyssnämnda år 1904 utsågs han av den dåvarande Boströmska regeringen till generaldirektör och chef för telegrafstyrelsen.

Hans generaldirektörstid blev dock av kort varaktighet. Ty redan 1905 ingick han som sjöminister i Chr. Lundeborgs för unionsavvecklingen bildade koalitionsministär — sedan han i seklets tidigaste år avböjt en finansministerpost. Och så slade han åter sjöofficersuniformen, denna gång som kommandör vid flottan, vartill han utnämnts från kapten i reserven. Han förordnades jämväl till överadjutant hos Konung Oscar II. Under den brydsamma sommaren 1905 gjorde han sig som sjöminister i hög grad gällande genom sin energi och beslutsamhet: det ena fartygsförbandet efter det andra rustades och avsändes till västkusten, erforderlig utrustning anskaffades och flottan gjordes kraftigt krigsberedd. Då den Lundeborgska ministären efter slutfört värv beträffande unionens avvecklande avgick på senhösten 1905, för att efterträdas av en vänsterregering under Karl Staaff, återgick Lindman för en kort tid till telegrafverket. Den nya regeringen, som stödde sig på liberala samlingspartiet, hade som första punkt på sitt program satt en lösning av den då aktuella rösträttsfrågan på basis av majoritetsval. Proposition i denna riktning avgavs till 1906 års riksdag, men fälldes av första kammaren. Och då Staaff, som ville leda ett demokratiskt genombrott fram mot en andra kammarparlamentarism, icke lyckades genomdriva upplösning av och nyval till andra kammaren för att på så sätt få ett uttryck för »folkviljan», avgick vänsterministären i maj 1906.

Det var nu som Lindman trädde till. Han anmodades, tog sig och lyckades bilda regering, en skicklig och auktoritativ högerregering, på vilken han själv, ännu blott 43-årig, satte sin prägel av fasthet och verklighetssinne, i förening med ändighet och fryntlig förmåga att icke stöta motståndarna för bannan utan söka få dem med. Huvudprogrammet för denna ministärbildning gällde en lösning av rösträttsfrågan på grund-

val av allmän rösträtt med proportionella val till båda kamrarna. Vid 1907 års riksdag lyckades han, om också med vissa jämkningar i radikaliserande riktning, få den segslitna rösträttsfrågan avgjord. Detta var en lysande start för Lindman såsom statsman, en start, som i förening med hans frigjordhet från tidigare förbindelser i partihänseende jämte hans eget frejdiga självförtroende, gav »starke Arvid» god vind till en 5 ½-årig regeringsseglats, under vilken dock vinden efter hand skralnade d. v. s. i detta fall drog sig över åt vänster.

Rösträttsbeslutet stadfästes såsom grundlagsbeslut av 1909 års riksdag och kom hösten 1911 för första gången i tillämpning.

Ett kraftigt regeringsinitiativ särskilt på det näringspolitiska området utmärkte den Lindmanska regeringen. Den ägnade sig med kraft åt en lösning av »Norrlandsfrågan» d. v. s. åt den reformlagstiftning, som syftade till att tillrättalägga det komplex av ekonomiska och sociala problem, som uppstått genom skogshanteringens och trävaruexportens enorma utveckling och inverkan härav på jordbesittningsförhållandena. Vid 1907 års riksdag bringades även frågan om Norrbottens malmfält till sin lösning. En av de största uppgörelser i ekonomiskt hänseende, som staten dittills ingått, skedde, då staten genom köp gjorde sig själv till ägare av stora delar av dessa malmfält, från vilka utläningar sålunda utestängdes. Många betydande kommunikationsfrågor avgjordes såsom rörande ångfärjeförbindelsen Trälleborg-Sassnitz, Trollhätte kanal, Ofotenbanans elektrifiering m. m. Han deltog personligen och ingående i utformandet av Nordsjö- och Östersjöavtalen av år 1908.

Det kan ju icke vara meningen att här mer än snudda vid Lindmans ministär och dess verksamhet. Den hade icke blott att bemästra en växande vänsteropposition i riksdagen utan även att möta sådana extra ordinära händelser som arbetskonflikterna 1908 och storstrejken 1909, under vilka ordningen med all fasthet upprätthölls med den takt och varsamhet, som är av nöden vid ömtåliga tillfällen. En om skarpare mot-

gättningar mellan regering och riksdag varslade konflikt inträffade 1909, då Lindman motsatte sig riksdagsutskottens tillrägagångssätt, att med stöd av § 46 i riksdagsordningen vända sig direkt till ämbetsverk eller myndigheter för att — med förbigående av regeringen — införskaffa upplysningar e. d. Situationen skärptes genom att tre statsråd, vilkas politiska åskådning förde dem närmare den liberala sidan, gingo emot regeringschefen och utträdde ur ministären. Här visade sig Lindmans otroliga snabbhet. Dagen efter det att detta uppseendeväckande steg tagits, framträdde Lindman i riksdagen, förklarande helt frankt att regeringen i fråga om tillämpningen av R. O. § 46 liksom eljest stod fullt enig. Han hade i en handvändning skaffat sig tre nya statsråd.

I försvarsfrågan, som låg Lindman varmt om hjärtat, var han mån om att tillgodose försvaret i dess helhet, utan gynnande av någon försvarsgren framför annan. Under sin långa riksdagsmannabana plögade han utom vid de tider han tillhörde regeringen, vid sin sida hava någon erkänt duglig arméofficer, som han vidtalat att underhålla honom med de upplysningar och råd, som kunde vara honom personligen erforderliga. Sjöväsendet behärskade han bättre själv. Efter regeringsbildandet 1906 föranstaltade Lindman om tillsättandet av 1907 års stora parlamentariska försvarskommitté, där det nog var hans förhoppning att kunna förena två ståndpunkter: en som påyrkade omedelbara förstärkningar till här och flotta och en annan, som förordade nedsättningar eller i varje fall allra först ville se en utredning om, som det hette, rikets ekonomiska bärkraft. De motsatta åskådningarna kommo tidigt till synes och gjorde sig gällande även i fråga om kommitténs uppgifter och arbetsmetoder. Då i november 1909 kommittén i samförstånd med regeringen såsom ett separat ärende ingav förslag till nytt artillerifartyg för flottan, ett fartyg som skulle förena kraftig artilleribestyckning och god bepansring med hög fart och god manöverduglighet, även för skärgårdsleder, så reserverade sig vänsterrepresentanterna i kommittén häremot. Riksdagsutskottets förslagskommissionen fortsatte och ledde därhän, att samma repre-

sentanter på sommaren 1910 utträdde ur kommittén, vars be-
tänkande, ingivet i december sistnämnda år, därigenom kom
att i sin helhet sakna nödigt parlamentariskt underlag. Icke
förty upptog den Lindmanska regeringen till 1911 års riksdag
frågan om artillerifartyget och lyckades i gemensam votering
få detsamma beviljat. Det sålunda beviljade fartyget förverk-
ligades sedermera efter välkända händelser i pansarskeppet
Sverige. Det är i grunden Lindmans och hans kollegers för-
tjänst att flottan vid denna tid efter erfarenheterna från rysk-
japanska kriget vann den då erforderliga modernisering och
höjning i stridsvärde, som kännetecknades av övergången från
pansarskeppet Oscar II, stapelsatt 1904, till »Sverige», stapel-
satt 1912. Vare sig Lindman eller någon annan kunde väl då
ana, att ännu år 1937 skulle vår flottas nyaste eller rättare
sagt minst föråldrade artillerifartyg, trots erfarenheterna från
världskriget och trots flygstridskrafternas uppkomst, alltjämt
stå kvar på den ståndpunkt, som var tidsenlig tjugofem år
tidigare.

Partimotsättningar gävo sig allt mer till känna och fram-
trädde skarpt under 1911 års valrörelse. Då valresultatet detta
års höst gav övervikt åt vänsterpartierna, avgick Lindmanska
ministären i oktober och efterträddes av Staaffs andra minist-
tär. Lindman själv återgick till sin omfattande enskilda verk-
samhet inom industri-, bruks- och skogsväsende m. m. Han
hade 1905 blivit hedersledamot av Kungl. Örlogsmannasällska-
pet, 1906 ledamot i första klassen av Kungl. Krigsvetenskaps-
akademien, utnämndes 1907 till konteramiral i flottans reserv
och följande år till serafimerriddare. Han tog livlig del år
1906 i föreningen Sveriges Flottas bildande.

Vid ytterligare två tillfällen trädde Lindman åter till Ko-
nungens rådsbord, 1917 som utrikesminister och 1928 ånyo
som statsminister. På våren 1917 fann den år 1914 bildade
Hammarskjöldska regeringen, som av vänstern på ett läm-
ligen hänsynslöst sätt givits skulden för många av de genom
världskriget framkallade oöverkomliga ekonomiska svårighe-
terna, sin ställning till riksdagen så otillfredsställande, att den

i mars 1917 demissionerade. I dess ställe trädde en moderat
högerregering med Carl Swartz, finansminister i Lindmans
första ministär, som statsminister och Lindman som utrikes-
minister. Krigets utveckling hade till denna tid omöjliggjort
en verklig handelspolitisk neutralitet och Lindman nödgades,
ehuru han i princip alltjämt förfäktade en sådan, genomföra
det s. k. Engelsavtalet för att på så sätt lindra livsmedels-
och varubristen i landet. Trots detta och trots att de båda
regeringarna samarbetade ganska väl med riksdagen och vo-
ro uppskattade även på vänsterhåll, så gingo valen i septem-
ber högern emot och den Swartz-Lindmanska ministären träd-
de i oktober tillbaka.

Vid nyvalen till andra kammaren hösten 1928 hade hö-
gern, till stor del tack vare Lindmans då som alltid energiskt
bedrivna valkampanj, sådan framgång, att den sittande vän-
sterregeringen, C. G. Ekmans första, fann sig böra avgå. Hö-
gern önskade helst en borgerlig samlingsregering, men då det
icke lyckades att åstadkomma en sådan, tillträdde en ren hö-
gerregering under andrakammarhögerns och allmänna val-
mansförbundets ledare Lindman, med första kammarhögerns
ledare Trygger som utrikesminister. Lindmans andra ministär
möttes av större svårigheter än hans första. Det blev ingalunda
lätt att åstadkomma borgerlig samverkan med de folkfrisinna-
de i riksdagen och i de flesta frågor, även rörande försvaret,
måste regeringen inskränka sig till en avvaktande hållning. I
försvarsfrågan delade Lindman deras uppfattning, som anså-
go 1925 års försvarsordning otillfredsställande. Som ett första
steg till åstadkommande av en ny grundval för förbättringar
tillsattes i december 1928 en utredningskommission under ge-
neral Åkerman. Denna skulle med hänsyn såväl till det po-
litiska läget kring Östersjön som till flygvapnets utveckling
m. m., sådant allt detta kunde då bättre överblickas än 1925,
undersöka Sveriges behov av försvarskrafter. Försvarsfrågans
vidare handläggning undandrog Lindmans omedelbara infly-
ande. Ty då riksdagen 1930 valde en annan väg i en fråga
om stöd åt jordbruket än den som Lindmanska regeringen före-

slagit, valde inmalningstvång i stället för tullar, fann regeringen sig böra avgå. Man har sagt att Lindmans andra ministär skulle för överskådlig tid bliva vårt lands sista rena högerministär, men därom torde nog vara svårt att sja.

Visst är att högerns förlust var svår, då den förlorade den samlande kraft som Lindman utgjorde, som så länge och väl lyckats förena industri- och lantmannaintressen. Den ställning som högern intagit alltsedan unionsupplösningen var i mångt och mycket hans verk. Han gav högern dess organisation och hade följt högerns valorgan, Allmänna valmansförbundet, från dess bildande 1904. Förbundets förklaring att det ville verka »på kristlig, nationell och folklig grund» var kännetecknande för den grundval, på vilken Lindman personligen stod: kristlig, nationell, folklig. I valstriderna var han outtröttlig, stod i som ingen annan, flög ännu i 70-årsåldern från ort till ort under sina valturnéer, sände ut valföredrag och valupprop, skydde ingen möda och föraktade ej att själv utanför vallokaler dela ut valsedlar.

Vid sidan av sitt politiska arbete fortsatte han sin stora enskilda verksamhet, som främst rörde sig inom träets och järnets domäner men som också med tiden grep in över finansområden. Förutom de många av hans uppdrag, som tidigare nämnts, blev han ordförande i styrelserna för A.-B. Svenska Gasackumulator, skogshögskolan, Statens skogsförsöksanstalt, Svenska skogsvårdsföreningen, föreningen för Skogsvetenskaplig forskning, Carnegiestiftelsen, försäkrings A.-B. Skandia-Freja, Svenska Handelsbanken m. m. Han var en verksam frimurare och innehade Carl XIII:s orden.

Amiral Lindman var gift med Anna Lovisa Almström, som avled 1927. Hans närmaste efterlevande äro sonen Rolf, civilingenjör, gift med Märta Bolinder, samt två döttrar, den ena gift med Sveriges envoyé i Brüssel Nils von Dardel, den andra med direktören i Brandförsäkrings A.-B. Viktoria Bengt Johansson, jämte barnbarn.

Lindman tog avsked ur flottans reserv i slutet av september 1936, då han fyllt 74 år. Ej långt därefter inträffade hans

död, plötsligt och som ett vinande slag. Den 9 december sagda år embarkerade han, som gärna reste flygledes, å ett trafikflygplan vid Croydon utanför London för att efter en Englandsvistelse taga vägen hem till Sverige. Någon kort stund efter uppstigandet störtade planet, därvid de ombordvarande, så när som på en person, ögonblickligen omkommo.

Händelsen framkallade den största förstämning i hela vårt land, där man uppriktigt sörjde »den flygande högeramiralen», »skogsamiralen», »riksdisponenten», allt benämningar, som blott visa vilken säker plats amiral Lindman trots strider och hårda omdömen intagit i nationens hjärta. Man saknade honom allmänt, hans ljusa och friska syn på tingen, man saknade honom i hemmet, inom styrelser och verk, riksdag, kommittéer och utskott, man saknade honom på hans vanliga morgonvandring runt Skeppsholmen. Kanske avslutas denna minnesteckning bäst med de ord, som en av hans motståndare, den nuvarande statsministern Per Albin Hansson, fällde vid hans bortgång: »Amiral Lindman var en man och en svensk, som även den politiska motståndaren gav sin honnör. Han möttes av aktning och beundran i alla läger. Han förtjänade det.»

Carl Fredrik Asker. *)

Den 17 december 1936 avled f. d. kaptenen vid Flottan Carl Fredrik Asker, ledamot av Örlogsmannasällskapet ända sedan år 1887.

Han var son av apotekaren C. F. Asker och dennes maka, född Härnström. Föräldrarna bodde på Ståthöga vid Norrköping.

Födelseåret var 1857. Han blev elev vid Sjökrigsskolan 1871, underlöjtnant vid flottan 1878 och avancerade i vederbörlig ordning samt blev kaptän vid flottan 1889.

*) Minnesteckningen författad av Hedersledamoten H. Lindberg.

Han hade åtskilliga kommenderingar till sjöss och lands, och var bland annat med på korvetten »Freja» år 1890—91 som förste officer och adjutant hos fartygschefen, Prins Oscar Bernadotte, vars vänskap han under denna tid vann och sedan bibehöll.

Vid hemresan inträffade, då »Freja» låg till ankars vid Gibraltar, den svåra olyckshändelsen, då den stora emigrantångaren »Utopia» den 17 mars efter att hava lagt ombord med engelska örlogsskeppet »Anson» vattenfylldes och sjönk.

Bland andra sjöexpeditioner märkas »Balder» 1879—80, »Norrköping» 1884, »Vanadis» 1892 m. fl.

Hans sjömilitära bana avbröts redan 1892, då han tog avsked från lön och övergick till Lotsverket, som den tiden hade sin naturliga hemortsrätt hos flottan, vilken den först på senaste tid av oförklarlig anledning mistat.

Sitt varma intresse för det maritima behövde han ej mista genom övergången till Lotsverket, och sin erfarenhet såsom sjöofficer hade han rikligt tillfälle att utöva såsom lotskapten och chef för Norrköpings lotsfördelning. Han bibehöll denna sin befattning till år 1898, således i sex år.

Han blev då kallad till den maktpåliggande befattningen som verkställande direktör i Gefle-Dala Järnväg. Han bosatte sig i Gävle och bibehöll sagda befattning till år 1904, då han avgick och helt ägnade sig åt affärs- och privatlivet. Var medlem av ett flertal bolagsstyrelser. I flottans reserv inträdde han år 1895 och kvarstod där till år 1909.

Askers bana var såsom framgår av det sagda mångskiftande, och han gjorde sig gällande på alla de olika befattningar han fyllde.

Askers utmärkande egenskaper voro stor arbetslust, starkt utpräglat ordningssinne och framstående organisationsförmåga. Såsom ett allmänt omdöme skulle jag vilja säga, att han var en handlingens man, som gärna tog självständigt initiativ och med kraft genomförde vad han föresatt sig.

Redan under den första officerstiden intresserade han sig mycket för sjöofficerarnas gemensamma ekonomiska intressen. Han arbetade sålunda mycket och med framgång för sjöoffi-

cersällskapet och för den s. k. serviskassan, från vilken fartygens officersmässar fingo glas och porslin samt övrigt vad till bordsservisen hörde, ävensom bra viner till måttligt pris, vilket underlättades genom att vid den tiden frihet i avseende på import av vin existerade. Hans intresse för det gemensamma bästa inskränkte sig dock icke till den egna kretsen, utan sträckte sig vidare, och redan tidigt blev han stadsfullmäktig i Karlskrona och senare även i Norrköping, där han var bosatt såsom lotskapten.

Asker var gift första gången med Ellen Cronstedt, dotter till Kommendören Greve Cronstedt, och efter hennes död med Elin Palmstierna, dotter till Överceremonimästaren Friherre Palmstierna.

Han hade talrik familj och det må nämnas, att av sönerna den äldste var svensk generalkonsul i Moskva; han dog i spanska sjukan endast 36 år gammal. En son har en framstående befattning i det kinesiska tullverket, en har varit föreljningsdirektör för Svenska Cellulosabolaget men har sedermera etablerat egen verksamhet inom samma bransch. Nästa son i ordningen har varit mariningenjör men övergått till industriens tjänst, och den yngste sonen är utexaminerad civilingenjör och mariningjörstipendiat.

Liksom Asker var framgångsrik i sitt arbete var han även mycket lycklig i sitt familjeliv.

Sten Johan Theodor Claes Ankarcrona*)

Det var en i många avseenden synnerligen märkelig levnadsbana, som avslutades, då förre konteramiralen Sten Ankarcrona den 27 december 1936 lämnade detta jordiska.

Född i Huskvarna den 17 januari 1861, där hans föräldrar, dåvarande premiärlöjtnanten vid k. flottan Johan Henrik

*) Minnesteckningen författad av Hedersledamoten H. Wrangel.

A. och dennes maka Ebba Fredrika Bergenstråhle, under faderns civilianställning några år bodde, bestämde han sig vid mycket unga år för sjömansyrket. Fadern, som 1858 tagit avsked från lön, hade 1862 återinträtt i tjänst och fyra år därefter avancerat till kommandörkapten samt 1870 blivit utnämnd till chef för k. sjökrigsskolan. Efter genomgången kurs vid en s. k. förberedande sjökrigsskola blev chefens unge son den 29 sept. 1873 ordinarie elev vid KSS såsom n:r 1. Han var då icke mer än 12 $\frac{2}{3}$ år gammal. Yngre än alla kamraterna, liten och späd, hade han dock icke någon svårighet att med framgång tävla med dem. Och sällan torde en så intensiv tävlan i någon skola hava ägt rum som inom den klass, unge Sten tillhörde. Med en sällspord flit och mycket utpräglat ordningssinne förenade han snabb uppfattning och ovanligt gott minne. — De sex år, han tillbragte vid KSS, voro emellertid ingalunda odelat angenäma för honom. Hans ställning såsom chefens son gjorde honom understundom mistänkt bland kamraterna — ungdomar äro ej sällan grymma — fastän någon anledning härtill vare sig från hans egen eller från hans faders sida icke kunde uppletas. Då härtill kom, att hans moder med ängslig omsorg vakade över, att han icke deltog i kamraternas mer eller mindre oskyldiga nöjen, kunde det icke undvikas, att han blev isolerad från dem. Han utmärktes ock av en viss blyghet, som medförde, att han dolde sitt goda hjärta och sin i grunden mycket känsliga natur bakom en till synes reserverad yta. Samtidigt var han även av en mycket objektiv och kritisk läggning. Detta förklarar, att han även såsom officer, ehuru i grund och botten mycket tillgiven sina kamrater, ägde ganska få verkliga närstående vänner.

Underlöjtnant vid flottan den 9 okt. 79, följde Ankarcrona den vanliga utbildningen: befälskurs vid exercisskolan och på exercisfregatt, långresa, minkurs m. m. Befordrad till löjtnant den 22 juni 83, trädde han två år senare liksom tidigare hans far under Krimkrigets dagar såsom enseigne de vaisseau i fransk örlogstjänst, vilken varade ända till 1889. Därunder

tjänstgjorde han såväl å pansarfartyg i Medelhavet som under mer än två år å fregatten Primauguet i ostasiatiska farvatten. Då grundlades hans förkärlek för Japan, vilken han senare fick tillfälle att mer än en gång och på olika sätt uppliva.

Kort efter sin återkomst från fjärran östern utnämndes han till kapten och kommenderades till tjänstgöring i flottans stab, sedermera marininstaben. Han hade nu fått en tjänstgöring, som alldeles särskilt passade för hans begåvning och kaplynne. Han verkade där under en lång följd av år med aldrig svikande nit, intresse och framgång. Också står marininstaben till honom i stor och outplånlig tacksambetsskuld.

Under de femton år, hans första tjänstgöring i marininstaben varade, befordrades han till kommandörkapten (av 2. gr. den 25 jan. 01 och av 1. gr. den 31 dec. 03) samt tjänstgjorde om somrarna merendels till sjöss, bland annat dels såsom åggadjutant hos högste befälhavaren över kustflottan (1893, 1895 och 1896), dels såsom flaggkapten hos densamme (1902 och 1903), samt från 1901 såsom avdelningschef för mobiliserings- och statistiska avdelningen i staben. Under flottans öfverhvariga västkustvakt 1905 var han chef å pansarbåten Wasa.

Efter att 1906—1907 hava varit chef för exercis- och underbefälsskolorna i Stockholm samt sistnämnda år under ett par månader hava tjänstgjort såsom varvschef därstädes befordrades han den 13 dec. 1907 till kommandör vid flottan och förordnades från och med februari 1908 till chef för underbefälsofficers- och sjömanskårerna i Karlskrona. Denna befattning förprätthöll han under tre år och tillvann sig därunder genom sin rättvisa, humana, välvälliga och intresserade ledning sina underlydandes synnerliga tillgivenhet och aktning. Däröfver äro ämbetsarbetet och kamraternas vägnar vältaligt vittnesbörd. — År 1910 var han jämte öfverbefälsofficern divisionschef för kustflottans 2. division.

Den 17 februari 1911 förordnades Ankarcrona till chef för marininstaben att tillträda denna maktpåliggande befattning redan den 1 i påföljande månad. Därmed hade han vunnit den ställning, för vilken han icke blott på grund av sin före-

gående tjänst och erfarenhet utan fastmera genom hela sin läggning och begåvning var såsom enkom skapad. Tyvärr fick han icke länge utöva sin gagnarika verksamhet såsom flottans hjärna. Liksom en blixtnedslåg från en klar himmel slog underrättelsen ned den 19 juli 1913, att han den 30 september s. å. skulle frånträda sin befattning såsom chef för marininstaben och i stället tjänstgöra såsom varvschef i Karlskrona. Detta var, åtminstone i kamraternas ögon, en uppenbar degradering. Saken väckte ett oerhört uppseende, vilket givetvis icke minskades, då Ankarcrona, som kände sig djupt förorättad, omedelbart reagerade och inlämnade sin ansökan om avsked från flottan med utgången av september månad. Denna ansökan beviljades den 22 augusti.

Frågar man sig, vad orsaken till detta entledigande varit, så kan man utan tvekan fastslå, att han själv absolut icke givit någon anledning därtill. Icke nog med att han skött sin tjänst fullkomligt mönstergillt, med sällsamt nit och framstående skicklighet — han var även skrupulöst lojal mot vederbörande. Den som skriver dessa minnesord befann sig vid denna tid så att säga i händelsernas centrum. Aldrig försorde han ett ord, aldrig ens en antydning, att Ankarcrona skulle hava på något sätt väckt vederbörandes misshag. Det torde också förhålla sig så, att det icke var Ankarcrona man »ville åt»; det var en annan person, man ville skjuta fram. Och vederbörande hade antagligen icke föreställt sig, att Ankarcronas entledigande måste av honom uppfattas såsom en degradering, en »prickning», en bestraffning.

Såsom bevis på Ankarcronas enastående förmåga och på hans otroligt starka ambition förtjänar det att särskilt framhållas, att den dag, han nedlade sin befattning såsom chef för marininstaben, lämnade han icke efter sig en enda obesvarad skrivelse, icke ett enda för hans vidkommande oavgjort ärende, icke ett enda »balanserat mål». Detta var en prestation, var till näppeligen något annat ämbetsverk någonsin åstadkommit maken. Ankarcrona hade i bokstavlig mening gjort rent bord, liksom hans uppsåt alltid varit rent och fläckfritt.

I viss mån fick Ankarcrona upprättelse för den behandling, han varit utsatt för. Kort efter sitt avskedstagande valdes han till hedersledamot av K. Örlogsmannasällskapet och i februari 1914 till ledamot av 1. klassen av K. Krigsvetenskapsakademien. — Om den uppskattning han åtnöt inom vapnet vittnar även värtaligt det vackra vikingaskepp av silver, som av ett stort antal sjöofficerare överlämnades till honom såsom minnesgåva »med tack för mångårigt nitiskt och sakkunnigt arbete för fosterlandets och flottans bästa», såsom inskriptionen å skeppet lyder.

Efter att hava blivit anmodad att göra personlig tjänst hos H. M:t Konungen såsom föredragande av ärenden rörande krigshändelserna, inträdde han (den 8 aug. 14) i flottans reserv, där han vid slutat uppdrag hos Högsttidsamman den 30 jan. 1916 utnämndes till konteramiral. Såsom sådan kvarstod han till den 18 jan. 1932.

Under sin tjänstetid såsom aktiv officer hade Ankarcrona tagits i anspråk för närmare tjugo kommittéer och utredningar samt andra offentliga uppdrag, som det skulle bliva alltför vidlyftigt att här uppräknas. Bland dem förtjänar dock att särskilt nämnas, dels att han var ledamot såväl av 1900 års kustartillerikommitté som av 1913 års sakkunniga rörande kustbefästningarna, dels att han, som deltagit i omarbetandet av reglementet för flottans pensionskassa, år 1909 utsågs till fullmäktig och direktör i denna kassa.

Även sedan han lämnat marininstaben, gjorde sig hans grundliga kunskaper och hans stora arbetsförmåga på många andra sätt gällande till försvarets fromma. Sålunda deltog han år 1915 i överläggningarna i Köpenhamn angående konvojering av handelsfartyg från de nordiska länderna till England, samt förordnades 1917 till ordförande i årets flottstationskommitté. Från 1916 ända till 1931 var han suppleant i riksstyrelsens förordningsnämnden.

Sitt varma intresse för flottans personal bibehöll Ankarcrona även efter sitt avskedstagande. På sin sextioårsdag den 17 januari 1921 donerade han 100,000 kronor till en fond, som ställ-

des under flottans pensionskassas förvaltning och vars avkastning fördelas mellan sjöofficerarnas enskilda pensionsfond, sjöunderofficerssällskapen i Karlskrona och Stockholm samt flottans korpralers förening i Karlskrona att användas till understöd åt änkor och barn till avlidna befattningshavare.

Ankarcrona var, med sitt stora ordningssinne och sin minutiösa noggrannhet, vad man kallar en god hushållare. Genom arv och i synnerhet genom sitt gifte kom han i besittning av en ansenlig förmögenhet, som han under årens lopp förkovrade.

Genom sin svärfader såväl som på grund av sina egna släktrationer, sina framstående egenskaper och sin goda ekonomi blev han redan före sitt avskedstagande, men förnämligast efter detsamma, invald i många bolagsstyrelser, i en del av vilka han kvarstod ända till sin död. — Från år 1904 till år 1917 var han ledamot av styrelsen för Laxå bruks a.-b., där han de två sista åren fungerade såsom ordförande. Styrelseledamot i Bångbro rörverks a.-b. från 1905, var han ordförande därstädes från 1916. Från 1908 ledamot av Husqvarna vapenfabriks a.-b:s styrelse, blev han 1914 ordförande i styrelsen för Allmänna svenska elektriska a. b:t (ASEA), vilken synnerligen förnämliga befattning han bibehöll till livets slut. Åren 1915—1918 var han ordförande i styrelsen för Nitroglycerin a.-b:t samt från 1916 ordförande i styrelsen för Svenska turbinfabriks a.-b:t Ljungström och ledamot av styrelserna i a.-b. Isfjorden—Belsund och Spetsbergens svenska kolfält samt i Aspa bruks a.-b. Vidare var han ordförande i styrelsen för Surahammars bruk (1917—18) samt ledamot av styrelserna i Bångbro intressenters a.-b. (1917—22), i a.-b. Bofors nobelkrut och a.-b. Norrahammars bruk (1918—19), av Svenska stenkols-a.-b:t Spetsbergen (1921) och slutligen ordförande i styrelserna för Kjellberg successors a.-b. (1922) och för a.-b:t Safety for lifeboats (1923).

Yttre utmärkelser tillföll honom i riklig mängd. Redan under sin tjänstgöring i franska örlogsflottan blev han RAnnDO (1888), RFrHL (1889) och av TadjNelAO (s. å.). — OffFrHL

och RPrKrO 3 kl. 1893, blev han 1895 RPrRÖÖÖ 3 kl. och JOHS 4 kl. samt utnämndes samma år till RVO, till RNS:tOO 1903 och till RNO 1905. RSO hade han blivit i vanlig ordning 1899. Till KSO 2 kl. utnämndes han 1910 och till KSO 1 kl. 1915. År 1922 blev han RJO och 1924 KVO 1 kl. samt erhöll senare JOHS 1 kl.

I K. Örlogsmannasällskapet invaldes han redan år 1896 och i K. Krigsvetenskapsakademien år 1900. I den sistnämnda var han åren 1914 och 1915 andre styresman.

Den förkärlek för Japan och dess kultur, som Ankarcrona redan under sin tjänst i franska flottan insupit, bevarade han troget livet igenom. År 1923 besökte han såsom turist med sin familj den uppgående solens land, dock med nådigt uppdrag att till Kronprinsen av Japan överlämna en bröllopsgåva från H. M:t Konungen. Ankarcrona medförde från denna resa en stor mängd konstskatter och prydnadsföremål, däribland omkring 500 stycken till stor del urgamla svärdfästen, vidare en utsökt samling lackarbeten samt vävnader, mattor och kimonos m. m., som man kunde få beundra i hans vackra hem i det av honom och hans maka ägda huset Kommendörsgatan 2 i Stockholm. Även på hans täcka sommarbostad Brevik vid Erstaviken kunde man få njuta av synnerligen tilltalande erbringningar om kejsardömet i fjärran östern. Särskilt anslående äro där den över en bäck anlagda japanska bron och en äkta japansk paviljong. — Under flera år var Ankarcrona även ordförande i svensk-japanska sällskapet i Stockholm.

Ankarcronas levnadsbana var i högre grad kanske än de flesta andras uppfylld av såväl glädjemen som besvikelser och sorger. Varmt fäst vid sitt vapen, blev han där mycket uppmärksam och åtnjöt bland flottans män ett obegränsat förtroende. Han hade ock tillfredsställelsen att se sin äldste son löftesrikt vandra i faderns fotspår. Hårt drabbade honom förför i dubbel mening det slag, som så plötsligt borttryckte den lovande unge mannen, fänriken vid flottan Sten Johan Knut Stensson Ankarcrona, då denne den 9 augusti 1922 omkom genom drunkning utanför Häradsskär i Östergötland un-

der försök att efter olyckshändelse med undervattensbåten *Ilern* rädda en skeppskamrat.

Redan förut hade amiralen förlorat sin enda dotter.

Men han bar sina sorger som en man. Han var stor i motgången liksom i medgången. Och med rätta kan man kalla honom en av de förnämsta prydnader, svenska flottan någonsin ägt.

Förenad sedan 1898 i ett lyckligt äktenskap med Hilda Augusta Helene Bohnstedt, dotter av ryttmästaren Knut Eugen Bohnstedt och Selma Magdalena Cassel, efterlämnar amiral Ankarcrona jämte henne såsom närmast sörjande sonen Stea Theodor Stensson, jur. kand., advokat, samt sonhustru och barnbarn.

Ludvig W:son Munthe.*)

Den 8 januari 1937 avled uti sitt hem å Lidingö—Brevik förutvarande chefen för Fortifikationen, generallöjtnanten Ludvig W:son Munthe.

Han föddes den 7 juni 1849 på Mogårds kaptensboställe i Långaryds socken. Föräldrarna voro majoren vid Jönköpings regemente L. W. Munthe, tillhörande en ursprungligen flandrisk adelssläkt, och Sofia Maria af Sandeberg.

År 1863 började Munthe sin militära bana som kadett vid Krigsakademien på Karlberg, avlade officersexamen redan vid 17 års ålder och blev efter »gradpassering» underlöjtnant i dåvarande Ingenjörkåren. Han avancerade till major 1890, till

*) Minnesteckningen författad av korresponderande Ledamoten P. Enger.

överste 1903 och utnämndes 1910 till generalmajor och chef för Fortifikationen. Avsked från beställningen på stat erhöll han 1915 och befordrades i samband därmed till generallöjtnant.

Under de första officersåren var Munthe elev vid Gymnastiska centralinstitutet och deltog bl. a. även i kurser å Akademien för de fria konsterna. Av tidigare trupptjänstgöring må framhållas hans medverkan vid de inledande försöken med fälttelegrafmateriel och hans deltagande med de nyuppsatta fältsignalformationerna i så gott som samtliga dåtida större fälttjänstövningar.

Åren 1872—76 genomgick Munthe Krigshögskolan å Marieberg och tjänstgjorde därefter såsom arbetsbefälhavare vid pågående fästningsbyggnader i Stockholms skärgård, särskilt å Oscar-Fredriksborg. År 1880 detacherades han att med ett kompani utföra de permanenta batterierna vid »Hvita Krog» (Sunna) norr om Karlskrona. I samband med år 1885 väntade krigiska förvecklingar i Östersjön mellan England och Ryssland kommenderades Munthe såsom fortifikationsbefälhavare på Gotland och ledde då utförandet av ett flertal försvarsanläggningar, särskilt vid Fårösund.

Munthe tjänstgjorde åren 1884—90 såsom lärare i befästningskonst vid Krigshögskolan och företog under denna tid omfattande studieresor i utlandet.

Efter att bl. a. ett 10-tal år hava tjänstgjort såsom kompanichef blev han under förra delen av 1890-talet chef för Appörbataljonen på Karlsborg. Från denna tid må omnämnas hans skapande av ingenjörtruppernas övningsläger å Göta holme i Gullspångsälven. Under åren kring sekelskiftet handlade Munthe byggnadsavdelningen å Fortifikationens huvudstation, och har han därvid särskilt medverkat till planläggandet av Bodens fästning. I samband med statsmakternas avgörande av denna fråga var han riksdagsmännen följaktlig vid deras resa till Övre Norrland.

Munthes organisatoriska förmåga togs tidigt i anspråk för andra uppgifter än de rent militära. Sålunda var han svenska

generalkommissariatets sekreterare vid världsutställningen i Paris 1887, och å konst- och industriutställningen i Stockholm 1897 ordnade han »Arméns paviljong».

Uti flertalet av de mångfaldiga kommittéer, som i slutet av förra århundradet tillsattes för att behandla rikets fasta försvar, var Munthe ledamot. Beträffande kusternas förstärkande må nämnas kommittéerna för uppgörande av planer till befästningarnas förbättrande i Karlskrona, till ny organisation av »sjöfästningsartilleriet och det fasta minförsvaret», samt till kustartilleriets övertagande av Nya Varvet vid Göteborg. Vidare var han 1906—08 tillkallad såsom sakkunnig inom sjöförvarsdepartementet uti den s. k. kustförsvarskommissionen. Han biträdde även i en mängd andra kommittéer, exempelvis sådana som utarbetade planer för rikets försvar i dess helhet, angående statsdepartementens organisation samt beträffande arméns pensionsfrågor. Dessutom ledde han de förberedande undersökningarna i trakten av Ångermanälvens mynning »för utrönande av lämpligaste sättet för dess försvar åt sjösidan», vilket sedermera resulterade i anläggandet av Hemsö fästning.

Åren 1902—10 var Munthe chef för marinförvaltningens fortifikationsavdelning, och man kan i övrigt konstatera att han under hela sin långa tjänstetid ständigt, och under gott samarbete, kommit i beröring med chefer och myndigheter inom Marinen.

Vid unionsupplösningen 1905 åtföljde han regeringens delegerade till förhandlingarna i Karlstad.

Tiden för Munthes chefsskap över Fortifikationen var en händelserik period av vårt försvars utveckling. Fästningarna skulle förstärkas och förlägningsfrågorna vid ett flertal regementen måste ordnas. Att Fortifikationen genom 1914 års härordning erhöll en personalstyrka, större än den någonsin ägt, och även i andra avseenden förbättrades, kan otvivelaktigt till största delen tillskrivas Munthes insats.

Efter avslutad aktiv tjänst togs hans framstående förmåga alltjämt i bruk. Sålunda verkade han under en lång följd

av år (1915—22) såsom ordförande i Statens Krigsmaterielkommission. För därvid visad »skicklighet och nit. tilldelades han »Illis quorum» av 12. storleken.

Utöver sin krävande och ansvarsfulla tjänst ägnade sig Munthe åt krigs- och personhistorisk forskning, främst för att hopbrunga material till »Kungl. Fortifikationens Historia». Denna började efter ett decenniums förberedande arbeten utgivas 1902, och då Munthe ett 20-tal år senare slutade sin på skilda områden bedrivna skriftställareverksamhet, hade han i ett flertal volymer behandlat sitt vapenslags utveckling och historia från nyare tidens början och fram genom den karolinska perioden. Detta omfattande och synnerligen vederhäftiga verk är av utomordentligt värde, icke blott för den kår han tillhörde, utan även för forskare såväl i Sverige som i de gränsande länderna, och det skall städse vittna om Munthes stora grundlighet, skarpsinne och flit.

Det utmärkande för Munthes personlighet var kärleken till arbetet, och han ägde en eminent förmåga att hos sin personal framkalla håg för varksamhet. Han var en man av stor begåvning, med många intressen och som med djupgående och gedigna kunskaper förenade en fast beslutsamhet och målmedveten handlingskraft. I sitt uppträdande var han språkslös och flärdfri. För sina underlydande framstod han som en rättskaffens och omtänksam chef, vilken hos alla ingav respekt och förtroende.

Ludvig W:son Munthes helgjutna karaktär och rakryggade uppträdande samt hans pliktuppfyllda arbete för fäderneslandet skall städse ihågkommas med aktning och vördnad.

Han var från år 1881 och intill sin död i äktenskap förenad med Hedvig Charlotta af Klinteberg.

Krigsvetenskapsakademien tillhörde Munthe sedan 1892. I Örlogsmannasällskapet invaldes han år 1902 och blev hederledamot därstädes 1911.

Carl Gottfrid Fineman.*)

Den 15 febr. 1937 avled fil. d:r Carl Gottfrid Fineman på Ribbingsfors, Skagersvik.

Fineman föddes i Hudiksvall den 31 juli 1858, där fadern var provinsialläkare. Han avlade mogenhetsexamen i sin födelsestad 1876, fil. kand. examen i Uppsala 1879, fil. lic. examen 1883 och promoverades till fil. d:r den 31 maj 1889 på en avhandling med titeln »Spegelnefoskopet och dess användning vid molnobservationer».

Fineman var anställd som amanuens vid meteorologiska institutionen i Uppsala 1881—83 samt under en del av åren 1890 och 1891. Han var lärare i fysik vid Ultuna lantbruksinstitut 1881—83, deltog som fysiker och meteorolog i Vanadis världsomsegling 1883—85, var docent i meteorologi i Uppsala 1889—95 och upprätthöll under maj sistnämnda år den e. o. professuren i samma ämne.

Fineman har utom ovannämnda världsomsegling med Vanadis varit knuten till flottan såsom vikarierande lärare i sjökrigsskolan 1891—99 och som ordinarie lärare i fysik 1899—1903, varjämte han under åren 1894—1901 förestod den förberedande sjökrigsskolan. Många äro alltså de årgångar kadetter, vilka haft Fineman som lärare. Han har för senare årgångar framträtt som en av författarna till den lärobok i deviationslära, som länge användes i sjökrigsskolan. Flottan har han dessutom direkt tjänat genom att utföra ett antal grundläggande magnetiska undersökningar av flottans fartyg.

Fineman anlätades 1895 av Nautisk-meteorologiska byrån för utarbetande av dess första moderna kompassundersökningsinstrument och antogs 1896 som biträde vid byrån med uppgift att ägna sig åt fartygsmagnetismen, kompasser och kompassjustering. För detta ändamål uppfördes på Skeppsholmen år 1898 den paviljong, som senare tiders sjökadetter så många

*) Minnesteckningen grundar sig på uppgifter, vilka välvilligt lämnats av civilingenjör E. O. Edelstam.

gånger undrande betraktat. Under år 1899 företog F. med statsunderstöd en resa till Berlin, Hamburg och Köpenhamn för kompassstudier och år 1901 en resa till Hamburg för att studera kontrollen av fartygslantärnor.

Sedan F. under sommaren 1904 efterträtt kommandörkapten Malmberg såsom föreståndare och ende tjänsteman vid Nautisk-meteorologiska byrån, upptogs frågan om omorganisation av byrån särskilt med hänsyn till kontrollen av fartygs utrustning med lantärnor och instrument. Efter av F. utförda förarbeten fick kontrollväsendet fast form genom Kungl. instruktioner och sammanfördes på en särskild avdelning inom byrån. Härtill kom sedermera en avdelning för jordmagnetiska undersökningar. Då de äldre arbetsuppgifterna för byrån, avseende de meteorologiska och hydrografiska observationerna samt vattenhöjddregistreringarna i Mälaren och längs kusterne jämte övervakandet av sjöfartens meteorologiska dagböcker, tillsammans med dessa nytillkomna arbetsuppgifter medförde en alltför stor arbetsbörda för den fåtaliga personalen, framlade F. 1918 ett omorganisationsförslag, vilket låg till grund för en proposition till samma års riksdag. Denna proposition blev emellertid av riksdagen avslagen. Vid 1921 års riksdag beslöts i stället byråns indragning och uppgifternas fördelning på redan befintliga anstalter. F. slapp emellertid som föreståndare uppleva detta upprivande av hans förslag, enär han redan 1919 sökt och erhållit avsked från föreståndarebefattningen.

Efter avskedet ägnade sig Fineman mera direkt åt sina Industriella och ekonomiska intressen. Sedan 1895 hade han varit disponent för och från 1903 ägare av Ribbingsfors. Åren 1922—26 var han därjämte verkställande direktör för Barnängens tekniska fabriker. Därefter har han varit bosatt på den egendom, där han slutade sina dagar. År 1893 blev F. kallad till korresponderande ledamot av örlogsmannasällskapet, år 1916 blev han RNO och år 1919 KVO 2 kl.

F. efterlämnade vid sin död maka, född af Geijerstam, samt barn och barnbarn.

Ivar Johan Falkman. *)

Marindirektör Ivar Falkman avled i sitt hem i Stockholm den 21 mars i år.

Ivar Falkman föddes i Stockholm den 7 aug. 1872 och var son till vice häradshövdingen Karl Henrik Falkman och hans maka född Kullman. Han avlade mogenhetsexamen vid Högre Latinläroverket i Stockholm 1891, kompletteringsexamen till reallinjen vid Högre Realläroverket därstädes 1893 och fullständig avgångsexamen från K. Tekniska Högskolans fyraåriga lärokurs i maskinbyggnadskonst och mekanisk teknologi 1897. Sommaren samma år företog Falkman med understöd av statsmedel en studieresa till Tyskland, Frankrike och England. Han var 1897—99 anställd vid John G. Kinlaid & Co. Greenock i Skottland och 1899—1900 vid Burmeister och Wain i Köpenhamn och företog sistnämnda år en studieresa till Parisutställningen och besökte i samband därmed varv och verkstäder i Le Havre, La Seyne, Toulon, Spezia och Kiel.

Efter några månaders anställning som ritare vid Kungl. Marinförvaltningens ingenjöravdelning blev Falkman 1901 förordnad till ingenjör vid dåvarande Kungl. Mariningenjörstaten och blev 1906 mariningenjör av 1. gr. vid den då nyorganiserade Mariningenjörkåren.

Under åren 1901—07 hade Falkman sitt huvudsakliga arbete förlagt till örlogsvärvet i Stockholm och var under sommarmånaderna dessa år sjökommenderad som fartygsingenjör på bl. a. Dristigheten, Niord och Thule. 1905—07 var han lärare i skeppsbyggeri och ångmaskinlära i Kungl. Sjökrigsskolan.

Under åren 1907—10 var Falkman Kungl. Marinförvaltningens kontrollant i Malmö vid byggandet av jagarna Wale, Ragnar och Vidar. Han var under denna tid sakkunnig vid besiktning av jagaren Sigurd och Kronans ombud vid besiktning av torpedbåtarna Astrea, Arcturus och Antares. Han

*) Minnesteckningen författad av Ledamoten G. Halldin.

företog 1909 en studieresa till Tyskland, Frankrike och England.

Falkman förordnades 1910 till marindirektör av 2. gr. och 1914 till marindirektör av 1. gr. Som marindirektör av 2. gr. tjänstgjorde han som stabsingenjör i kustflottan och under vintarna dessa år som mobiliseringsingenjör på örlogsvärvet i Karlskrona. Han var 1912 Kronans ombud vid besiktning av jagaren Munin.

Åren 1914—19 tjänstgjorde Falkman som chef för ingenjördepartementet på örlogsvärvet i Stockholm. Sistnämnda år förlades hans tjänstgöring till Kungl. Marinförvaltningen. Från 1923 var han marinöverdirektörsassistent och övergick 1926 till övergångsstaten i samband med genomförandet av 1925 års försvarsbeslut.

Falkmans tekniska erfarenhet och organisationsförmåga togos i anspråk i många viktiga uppdrag och utredningar.

Förutom vid ovannämnda besiktningar var han sålunda Kronans ombud vid besiktningen av ub. Delfinen (1915), psk. Drottning Victoria och vissa leveranser för psk. Gustav V. (1921), sjömätningarfartygen Johan Nordenankar och Peter Gedda (1924), motortorpedbåten nr 3 (1925) och statsisbrytaren Atle (1926).

Av de många kommittéer, som i Falkman hade en intresserad och verksam ledamot, må här nämnas följande: flottationskommittén (1916) och revideringen av i denna upgjorda förslag (1917), utredning angående bestämmelser för användandet för handelssjöfartens räkning av Galärvarvs- och Beckholmsdockorna (1918), utredning angående daglönares anställande, avlöning och pensionering (1918), utredning angående standardisering av i flottans nybyggnads- och underhållsarbeten ingående material (1919), utredning angående förenkling av förvaltningen å flottans stationer och varv (1925). Av dessa utredningar var det väl knappast någon som Falkman omfattade med större intresse och på vilken han även under senare åren nedlagt mera arbete än den rörande Stockholms flottstations förflyttning.

Ett värdefullt arbete nedlade Falkman i författandet av läroboken »Pannor och Maskiner», som för årsklass efter årsklass i flottans olika skolor blev en ovärderlig läro- och uppslagsbok rörande våra örlogsfartygs maskinella utrustning.

Sedan Falkman lämnat den aktiva tjänsten vid mariningenjörkåren, mottog han erbjudande från Finlands försvarsministerium att där vara marinteknisk rådgivare. Åt de uppgifter, man vid uppbyggandet av den finska marinen anförtrodde honom, ägnade han sig med stort intresse och torde också haft glädjen se påtagliga resultat av denna sin verksamhet 1927—30.

Falkman var sedan 1910 ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet.

Stor entusiasm visade Falkman för Kungl. Motorbårsklubben. Han var en av dess stiftare och under åren 1917—20 dess ordförande.

Falkman hade ett utomordentligt intresse för sitt arbete och förmåga att entusiasmera sina medarbetare liksom förmån och myndigheter för sina planer och projekt. Han fick också i största möjliga utsträckning se resultatet av sina strävanden. Hans livlighet och snabbhet i beslut och handling väckte beundran, men kunde understundom leda till förhastade åtgärder. Han gick med liv och lust upp i arbetet och hyste en varm kärlek för flottan, vars hängivne tjänare han var.

Falkman sörjes närmast av maka, född Borch, fyra söner, bland dem den äldste Carl Henrik, löjtnant vid flottan, och en dotter.

Helge Bager.*)

Den 17 maj 1937 avled i Stockholm efter någon tids sjukdom chefen för sjökrigsskolan, kommendörkaptenen av 2. gr. Helge Johan Gabriel Bager. Chefskapet för sjökrigsskolan

*) Minnesteckningen författad av Ledamoten B. Lindgren.

hade Bager tillträtt hösten 1936, men endast under några korta vintermånader fick han verka på denna befattning, för vilken han var så väl skickad. Vid samma tidpunkt den nyutnämnde chefen skulle gå till sjöss för att leda sjökadetternas övningar, våren 1937, avklippes livstråden. Han föll på sin post.

Bager var född i Malmö den 10 oktober 1885 och son av Rosshandlare H. Bager och hans maka, född Sophie Hedman. Efter studier i fädernestaden antogs han till sjökadett 1901 och genomgick den dåvarande 6-åriga sjökrigsskolan, varunder han gjorde ett flertal sjöexpeditioner å de gamla korvetterna Freja och Saga. Han utnämndes till underlöjtnant 1908, till löjtnant 1911, till kapten 1918 och till kommendörkapten av 2. gr. 1933. År 1931 kallades han till arbetande ledamot av detta sällskap.

Bager togs i anspråk i många av sjöofficerens skiftande tjänstegrenar. Hans goda taktiska blick och förmåga att befria situationer till sjöss gjorde sig särskilt gällande under den långa tid han tjänstgjorde på våra torpedfartyg. 1912 erhöll han kommendering å jagare, 1913 förordnades han till chef på torpedbåt, varefter intill 1918 följde en oavbruten följd av kommenderingar å jagare och torpedbåtar. 1920—1921 avlutades hans torpedtjänst såsom chef för en torpedbåtsdivision. Av övriga sjökommenderingar böra framhållas den ansvärsfyllda tjänsten som navigeringsofficer å pansarkryssaren Tyngias långresa över Nordatlanten, varunder han under senare hälften av resan tjänstgjorde såsom sekond på grund av den ordinarie befattningshavarens sjukdom. Under år 1929 tjänstgjorde han såsom förbandschef för vedettbåtsflottiljen och fick därunder utöva chefsskap för den viktiga reservkårtutbildningen.

Bager var en skicklig och kunnig sjöman med utpräglade fälsanlag och från sina uppgifter under neutralitetsvaktens hårda och prövande tid å jagare och torpedbåtar skiljdes han med heder. Men vid sidan av örlogstjänsten till sjöss visade han stora anlag å det organisatoriska området. Detta fram-

trädde i särskild grad under hans landkommendering såsom adjutant hos stationsbefälhavaren 1919—20 och 1921—23 samt i den krävande befattningen såsom förste adjutant hos chefen för underofficers- och sjömanskårerna i Karlskrona 1927—30. Under denna senare kommendering nedlade han ett gagnarikt och betydelsefullt arbete.

1930 förordnades Bager till marinattaché i Berlin, Köpenhamn, Helsingfors, Tallinn och Riga, i vilken befattning han kvarstod till hösten 1935. Ingen torde hava varit bättre skickad att fylla denna representativa post än Bager. Vid sidan av det rent sjömilitära arbetet tillkommo här uppgifter, vilka för en sjöofficer äro ganska främmande. Med stor takt och skicklighet torde han därunder hava representerat vårt land — enligt vad Sveriges minister i Berlin, af Wirsén låtit mig erfaras.

Bagers sista kommendering, chefsskapet för sjökrigsskolan, mottog han med den mest oförställda glädje; med glädje över den ära som vederfors honom och det förtroende hans förmän visade honom. Men med makt följer ansvar och han satte här in all sin energi för att uträtta något för de unga elevernas militära fostran. Redan kunde man spåra frukt av hans arbete, då döden, mänskligt sett, för tidigt bröt hans bana.

De dåliga befordringsförhållandena vid flottan — en följd av kaderminskningen vid 1925 års försvarsbeslut — gjorde att Bager först vid relativt hög ålder uppnådde kommendörkapstens grad. Men de 50 åren bar han med heder och med en ungdoms glädje grep han sig verket an efter de ansträngande och representativa plikterna i Berlin. Bager var född till ledare. Orädd, men med saklighet, fasthet och takt förde han fram sina åsikter; egenskaper som respekterades såväl av förmän som underordnade. Även inom kamratkretsen var han en centralfigur och hans plats lämnar efter sig ett tomrum, som ej går att fylla. Minnet av Helge Bager kommer alltid att bliva ljusst. Av oss kamrater skall han minnas som den

ärlige sjöofficeren, om vilket hans ansvarsfulla befattningar under de senare åren bära vittne.

Bager var i ett lyckligt äktenskap förenad med Dagmar Jeanson och som närmast sörjande stå maken, en dotter och en son.

Gustaf Julius Rabe. *)

Den 15 juni 1937 avled uti sett hem i huvudstaden efter endast några få dagars sjukdom översten i Fortifikationens reserv Gustaf Julius Rabe. Han var född i Stockholm den 3 januari 1872; föräldrarna voro justitierådet Claes Rabe och hennes maka Maria Lovén.

Efter studentexamen 1890 antogs Rabe till volontär vid Pontonierbataljonen, avlade officersexamen 1893 och utnämndes till underlöjtnant vid Fortifikationen samma år. Hans befordringsdata äro: löjtnant 1896, kapten 1904, major 1915, överstelöjtnant 1918 samt överste 1923.

Under åren 1894—98 var Rabe elev uti allmänna och högre kurserna vid Artilleri- och Ingenjörhögskolan och blev sedan omedelbart repetitör därstädes.

Efter att från 1899 till 1902 hava varit aspirant vid Generalstaben togos hans framstående egenskaper såsom pedagog i anspråk för den högre militära undervisningen. Sålunda var han åren 1906—12 lärare vid Krigshögskolan och 1907—09 vid AIHS. I detta sammanhang må nämnas, att Rabe ständigt arbetade på höjandet av ingenjörofficerarnas militära och tekniska kunskaper. Sålunda verkade han för, att den allmänna fortifikationskursen vid AIHS skulle ökas till 2-årig, och att

*) Minnesteckningen författad av korresponderande Ledamoten P. Enger.

elever, som endast genomgått den 1-åriga kursen, kunde få kompletterande undervisning.

Det var emellertid icke blott såsom lärare och teoretiker Rabes stora kunskaper kommo till användning, utan han fick även rikliga tillfällen att omsätta dem i praktisk verksamhet. Här må blott erinras om att han åren 1910—14 var placerad såsom fortifikationsofficer vid IV. arméfördelningens stab, och omedelbart därefter deltog han inom Lantförsvarsdepartementet i upprättandet av de första förslagen till arméns motorisering.

År 1915 tillträdde Rabe befattningen som fortifikationsbefälhavare i Karlskrona fästning och kvarstod i denna egenskap till 1920. Med stort intresse och erkänd skicklighet fyllde han här sitt omfattande och krävande kall. På dessa år tänkte han alltid tillbaka med särskild glädje och tillfredsställelse, och ännu fortlever i Örlogsstaden hos dess innevånare av alla samhällsklasser och hos skärgårdsbefolkningen hans minne kärt och aktat.

Under världskriget beordrades han att företaga en studieresa till fronterna i Tyskland, Bulgarien och Turkiet.

Efter avgången från befattningen i Karlskrona tjänstgjorde Rabe till 1922 såsom chef för Fortifikationsstabens organisationsavdelning. Under återstoden av sin aktiva tjänstgöring fick han, med undantag för en del kommittéarbeten, uteslutande ägna sig åt trupptjänst, först 1922—26 såsom chef för Göta ingenjörkår på Karlsborg och därefter för Svea ingenjörkår, i vilken sistnämnda befattning han kvarstod till uppnådd pensionsålder 1932.

Rabe var den borne teknikern med klar blick för praktiska ting, och hans grundliga kunskaper på detta område kompletterades av ett tränat taktiskt omdöme. Om truppens utbildning inlade Rabe stora förtjänster, och speciellt anordnade han givande officersövningar. Själv övervakade han i möjligaste mån allt och skapade ordning och reda omkring sig. Ofta kunde den högreste och ståtliga översten förefalla barsk, men i verkligheten var han hänsynsfull och välvillig, och han

vann sina underlydandes av alla personalgrupper aktning och tillgivenhet.

Han var en i sällspord grad verksam man, som nedlade ett betydande arbete till fromma för det vapen han tillhörde och med oföränderlig kärlek omfattade under såväl den aktiva tjänstetiden som efter avskedstagandet.

Rabe hade ett osedvanligt stort språkintresse, och han behärskade bl. a. spanska, italienska och ryska. Jämförande språkforskning var ett av hans många vetenskapliga hobbies.

I korthet må även omnämnas Rabes militära skriftställerverksamhet. Han var under åren 1907—14 redaktör för Tidskrift i Fortifikation. Flitig och intresserad arkivforskare deltog han på ett förtjänstfullt sätt i hopbringandet av material till och redigerandet utav fjärde bandet av Fortifikationens historia.

En levnadsbeskrivning över Rabe skulle knappast vara fullständig om icke även hans seglarverksamhet beröres. Under Karlskronatiden seglade han så ofta tillfälle bjöds sin vackra kryssare Rowena, med vilken han genomforskade alla områden och leder i skärgården. Att Rabe under sin cheftid på Karlsborg icke försummade att tillvarataga de rika tillfällena till segling är självfallet. Men det var dock genom den därpå följande placeringen i Stockholm, som han beträffande segling skulle komma i den verkligt rätta miljön. Såväl under sin återstående tjänstetid som än mer under de fem år, det efter avskedstagandet förunnades honom att leva och verka, har han med exemplets makt, med ord och penna utfört ett fruktbringande arbete inom Svenska kryssarklubben, där han städse var den arbetsamme och erfarne hjälparen. Av honom föngö talrika nybörjare en första inblick i seglingens svåra konst, för klubbens bibliotek var han en flitig samlare och värdepåre, och själv utgav han de värdefulla handböckerna »Om segling och segelbåtar» samt »Båtnavigering». I många år var han ordförande i nämnda sammanslutnings stockholmsrets.

Gustaf Rabe var såväl inom den militära kamratkretsen

som bland sina många seglarvänner högt aktad och uppburen, icke minst genom sitt öppna och flärdfria väsen. Han var en angenäm sällskapsmänniska, god talare och särskilt uppskattad för ett vaket sinne och en uppfriskande humor.

Denne å såväl huvudets som hjärtats vägnar rikt begåvade man var i ordets fulla bemärkelse gedigen. Karaktärsfast och rätträdig gick han sin bana rakt fram och fullgjorde sin gärning med plikttröhet.

Rabe var sedan 1904 och intill sin död i äktenskap förenad med Gerda Sofia Wennberg.

År 1918 kallades Rabe till ledamot i Örlogsmannasällskapet och följande år invaldes han i Krigsvetenskapsakademien.

Georg Ahlström. *)

Georg Ahlström föddes den 5 augusti 1881. Efter avslutade skolstudier och genomgången krigsskola utnämndes han till underlöjtnant vid Upplands regemente år 1903. Detta regemente tillhörde Ahlström tills han år 1914 inträdde i generalstaben. Sedan han under olika tidsperioder tjänstgjort vid VI. arméfördelningens stab och som stabschef vid militärbefälet på Gotland blev han år 1919 lärare i taktik vid krigshögskolan samt påföljande år kapten vid Göta livgarde. År 1922 återgick han till generalstaben samt beklädde därvid befattningarna som stabschef först vid IV arméfördelningen och därefter vid militärläroverksinspektionen, varefter han 1928 utnämndes till överstelöjtnant vid Vesterbottens regemente. Denna befattning lämnade han år 1931, då han tillträdde befattningarna som chef för härvarande detachment av Krono-

*) Minnesteckningen författad av Ledamoten C. Claus.

bergs regemente samt som infanteribefälhavare i Karlskrona fästning. År 1933 slutligen utnämndes han till överste och chef för livgrenadjärregementet, vilken post han beklädde, då han den 16 augusti innevarande år avled.

Vid sidan av denna sin tjänstgöring anförtröddes Ahlström ett flertal olika uppdrag, bland vilka kan nämnas, lärare vid taktiska kurser för kaptener och ryttmästare, chef för gaskurs och gasofficerskurser, lärare vid gasskyddskurs för regementsofficerare, sakkunnig vid utredning angående järnpliktslag, sekreterare för omarbetning av fälttjänstreglementet, medlem av militärsektionen inom representantskapet för gasfrågors handläggning. Han har vidare deltagit i försök med gasskyddsanläggning och med gasmasker samt stått till cheffens för generalstaben förfogande för utarbetande av utbildningsbestämmelser för gasskyddstjänst m. m.

Redan dessa data utvisa, att överste Ahlströms arbetskraft lags i anspråk för mångskiftande uppdrag inom försvarsväsendet. Vad som främst är av intresse i detta sällskap är hans verksamhet här i Karlskrona. Det var icke nog med att han i sin egenskap av chef för infanteridetachmentet ägnade sina krafter åt att höja krigsdugligheten hos fästningens infanteribesättning, utan han gjorde även en betydelsefull insats som infanteribefälhavare. Han var en man, som ställde stora fordringar på sina underordnade, men måhända ännu större på sig själv och vad plikttröhet och duglighet beträffar var han ett föredöme för sina underlydande. Men de stränga fordringar han ställde på sina underordnade voro parade med minnande intresse för deras välfärd och han lämnade ingen nöda ospard då det gällde deras omvårdnad och trivsel. Han ville alltid deras väl och sökte ordna allt på sådant sätt, att de skulle finna sig till rätta i den militära tjänsten samt nedlade en oavslätlig omsorg på att matinrättning, marketenteri, samlingsrum, sjukrum m. m. skulle bli ordnade på bästa möjliga sätt. Ofta såg man honom vandra omkring på sjukrum och sjukhus för att besöka dem, som drabbats av sjukdom eller olycksfall. Han hyste en stark känsla för traditio-

nens betydelse och det var också på hans initiativ, som i grenadjärkasernen tillkom den stämmingsmåttade minneshallen, där minnena från Smålands grenadjärer, Blekinge bataljon och marinregementet samlades för att erinra detachmentets personal om svunna tider.

I måhända ännu högre grad ihågkomma vi honom från hans tjänstgöring som fästningens infanteribefälhavare. Här mötte honom ett nytt verksamhetsfält och nya uppgifter, varmed han ej tidigare sysslade, men med orubblig energi skaffade han sig kännedom om alla de olika spörsmål, som sammanhängde med en kustfästnings försvar. De insatser han därvid gjorde kanske icke kommit till mera allmän kännedom, då de flesta av hithörande spörsmål voro av hemlig natur. Den, som skriver denna minnesruna och som i sin egenskap av stabschef hade förmånen att under nära tre års tid samarbeta med Ahlström, vet mer än väl, att de utredningar han verkställde och de åsikter han förfäktade i olika militära spörsmål, ofta blevo grundläggande vid utarbetandet av fästningens mobiliseringsplaner och, då det gällde att ordna fästningens krigsövningar, var han genom sin rika erfarenhet ett ovärderligt stöd för ledningen. Det bör här omnämnas, att Ahlström var en av de första, som ägnade sina krafter åt att befordra utvecklingen av den så betydelsefulla gasskyddstjänsten. För detta ändamål togs också hans krafter flertaliga gånger i anspråk för tjänst som lärare vid arméns gasskyddskurser, och då det gällde att ordna fästningens gasskyddstjänst, blevo hans insikter i denna del av den militära tjänsten till ovärderlig nytta.

Ahlström var en man med outtömlig arbetsförmåga. Hans arbetslampa brann alltid till sent på natten, men han sysslade icke allenast med sådana militära frågor, som närmast berörde hans tjänst som infanteriofficer. Han utyttjade även sin tid för att skaffa sig inblick i spörsmål, som berörde andra vapenslag och sjöförsvarets problem. Så blev han också en officer med sällspord allmän bildning inom det militära området och fick en mera frigjord blick än de flesta på alla brän-

nande försvarsfrågor. Han var en verkligt vidsynt man, som visserligen icke underlät att på sitt försynta sätt kritisera både det ena och det andra, men denna kritik tog sig aldrig uttryck i att stödja en missriktad kåranda, och det skulle aldrig fallit honom in att söka driva agitation mot det ena eller det andra vapnet. Det bör även vid detta tillfälle omnämnas, att, även sedan han lämnat Karlskrona och övertagit chefskapet för livgrenadjärregementet, så följde han med livligt intresse vad som försiggick i den fästning där han en gång varit infanteribefälhavare, och han arbetade oavlatligt på att söka bevara det dödsdömda infanteridetachmentet härstädes. Ty bättre än de flesta hade han under sin tjänstgöring härstädes lärt sig inse, att en infanteristyrka var oumbärlig för försvaret av Karlskrona fästning.

Trots sina stora militära insikter sökte han aldrig för den skull lysa med sina kunskaper. Över huvudtaget var allt, som stötte på reklam, honom i hög grad motbjudande, ty det stred alldeles mot den tillbakadragenhet som trots allt var så kännetecknande för honom. Ej heller skulle det fallit honom in att söka utnyttja sina kunskaper i de politiska fejder, som föregingo den senaste försvarsreformens antagande. Han var kort och gott militär och lät alltid sakligheten, oberoende av politiska vindkast, fälla utslaget i sitt görande och låtande.

Till sin läggning var Ahlström inbunden och många som icke närmare kände honom, hade måhända svårt att förstå honom, men för dem som blevo hans vänner, kvarstår bilden av en man med sällsynt helgjuten karaktär, stor vänfasthet, outtömlig arbetsförmåga och en på gedigna kunskaper fotad vidsynt blick på allt, som rörde vårt försvar.

Årsberättelse i sjökrigskonst och sjökrigshistoria 1937.

Avgiven av ledamoten *Smith*.

På grund av årets rika händelseutveckling inom marinpolitiken har en stark begränsning måst vidtagas vid årsberättelsens utarbetande. Denna har därför endast kommit att omfatta:

dels en fortsättning av den i föregående berättelse påbörjade redogörelsen för Londonkonferensens efterspel,

dels — i stort sett till det baspolitiska området inskränkta — översikter av den marinpolitiska utvecklingen vid Medelhavet och Stilla havet.

I sistnämnda översikter hava även inlutit kortfattade redogörelser för sjökrigshändelserna under spanska inbördeskriget och för japansk-kinesiska krigets orsaker.

Londonkonferensens efterspel.

Sedan man vid flottkonferensen i London våren 1936 endast lyckats rädda spillror av den marina rustningsbegränsningens byggnad, gjordes på hösten ett försök att bevara en av de tidigare vinsterna för sjökrigföringens humanisering.

I Londontraktaten av år 1930, del IV, stadgades:

1) Undervattensbåtar äro underkastade samma den internationella rättens regler som övervattensfartyg i vad gäller deras förhållande till handelsfartyg;

2) Med undantag för det fall, att ett vederbörligen prejat handelsfartyg skulle enständigt vägra att stoppa eller skulle bjuda verksamt motstånd mot besök eller undersökning, gäller den särskilda bestämmelsen, att övervattensfartyg eller undervattensbåt icke har rätt att sänka eller till navigation odugliggöra ett handelsfartyg utan att först hava satt passagerarna, besättningen och skeppspapperen i säkerhet.

Livbåtar i drift i öppen sjö skulle icke betraktas såsom säker plats. Antingen måste kusten eller också något annat fartyg befinna sig i närheten.

Denna bestämmelse har tidigare endast varit gällande för de makter, som ratificerat traktaten, alltså brittiska imperiet, USA och Japan. Genom undertecknandet av ett »protokoll om humanisering av ubåtskriget» den 6 november 1936 förbundo sig emellertid icke endast dessa makter utan även de båda återstående av den tidigare Londontraktatens signatär-makter, Frankrike och Italien, att för all framtid tillämpa densamma.

I protokollet uppmanades även den brittiska regeringen att inbjuda övriga sjömakter att ansluta sig. Sådan inbjudan blev även utsänd, med den påföljd att först Tyskland och därefter Belgien och Grekland anslutit sig. Sedan i februari Sovjetunionen tillkännagivit sin anslutning till protokollet, är detta nu gällande för samtliga av de stora sjömakterna.

I övrigt kom årsskiftet 1936—37, då såväl Washingtontraktaten som 1930 års Londontraktat utlöpte, att av skäl, för vilka i föregående årsberättelse ingående redogjorts, beteckna den marina nedrustningens definitiva sammanbrott. Övergången till en ny flotttrustningsperiod och frigörelsen från alla kvantitativa restriktioner markerades också av en ny

serie tillkännagivanden om bibehållande i tjänst av fartyg, som enligt 1930 års traktat egentligen skulle hava nedskrotats före utgången av 1936.

Början gjordes av England, där marinminister Hoare i medio av december lämnade underhuset meddelande om regeringens beslut att bibehålla i tjänst fem lätta kryssare, fastän det för England vid årets slut tillåtna kryssartonnaget härigenom komme att överskridas med c:a 20,000 ton. Såsom motiv angavs, att »med hänsyn till försämringen i det allmänna internationella läget detta uppenbarligen icke är ett tillfälle, då någon makt skulle vilja nedskrota fartyg, som ännu äro tjänstedugliga». Något åberopande av den s. k. säkerhetsklausulen kunde alltså icke ske i detta fall utan endast en hänvisning till försämringen av läget i dess helhet. Hade de ifrågasvarande fartygen uttrangerats, skulle imperiets kryssarflotta hava nedgått till 48 enheter, av vilka endast 26 blivit byggda efter världskriget. Amiralitetets program åsyftar emellertid ett kryssarbestånd om 70 fartyg. Tydligt fann man det nödvändigt att påskynda uppnåendet av denna siffra, även om detta måste innebära bevarandet av överårigt tonnage.

Liksom fallet varit beträffande jagartonnaget sommaren 1936, voro USA och Japan icke sena att begagna de möjligheter för egen del, som det engelska traktatsbrottet skapat. USA:s motsvarande åtgärd blev att bibehålla ytterligare ett jagartonnage på 19,000 ton utöver de 40,000, varom meddelande tidigare lämnats. Japan kungjorde vid själva årsskiftet sin avsikt att kvarhålla 15,000 ton överåriga ubåtar i tjänst.

Det är icke nog med att den kvantitativa nedrustningen helt spolierats. Även de bestämmelser angående kvalitativ begränsning av örlogsfartygs deplacement och kanonkalibrar, som beslötos på 1936 års London-konferens — för att bilda en blygsam ersättning för Washington- och den tidigare London-traktatens bestämmelser — hava haft mycket svårt att nå gäl-

jande kraft. Vid årsskiftet var USA den enda makt, som ratificerat överenskommelsen. De båda andra signatärmakterna, England och Frankrike, dröjde med ratifikationen i avvaktan på resultatet av de redan sommaren 1936 inledda förhandlingarna angående vissa andra maktens anslutning. Vad särskilt Frankrike beträffar, så torde denna makt hava uppställt Tysklands deltagande såsom villkor för ratifikation. Slutligen ville man före sitt definitiva ställningstagande erhålla klarhet angående den övre gränsen för slagskeppens kanonkalibrar.

Som bekant, ingick bland traktatens bestämmelser, att slagfartygen skulle hava ett maximitonnage av 35,000 ton och deras kanoner en maximikaliber av 35,6 cm; det senare dock endast under förutsättning att Japan och Italien senast den 1 april 1937 anslutit sig därtill; i annat fall skulle maximikalibern alltjämt förbliva 40,6 cm.

Italien tillkännagav tämligen snart, att det för sin del var villigt avstå från att bestycka sina nya slagskepp med grövre kanoner än 35,6 cm. Även Italien gjorde emellertid sitt löfte beroende av att Tyskland gjorde motsvarande utfästelse.

Så var det då Japan, som hade avgörandet i sin hand, huruvida det sista försöket att hålla kapprustningen till sjöss inom finansiellt rimliga gränser skulle lyckas eller misslyckas.

Med kännedom om Japans svaga finanser hade man i det längsta förhoppningar om gynnsamt svar från Tokio, trots den olycksbådande tystnad, som från detta håll iakttogs. De båda anglosachsiska stormakternas uppträdande under väntetiden var mycket olika — ett förebud till den kommande utvecklingen. Under det att man i England i början av mars förklarade sig i avvaktan på traktatens ratifiering komma att tillämpa dess kvalitativa begränsningar för planerade eller under byggnad varande fartyg, framhölls från USA:s sida redan på ett tidigt stadium, att man skulle montera 40,6 cm kanoner på de nyligen påbörjade slagskeppen, om icke Japan före den 1 april lämnat positivt svar.

Japans svar blev emellertid i stället negativt. I slutet av mars avböjde Japan Englands inbjudan till konferens i frågan.

Samtidigt förklarades, att den ifrågasatta kaliberbegränsning-
en vore värdelös utan samtidig reduktion av flottornas totala
tonnage och strede mot nedrustningens verkliga anda.

Frankrike ratificerade likväl traktaten i slutet av juni,
varemot man i England alltjämt uppsköt sin ratifikation i av-
vaktan på flera staters anslutning.

Med anledning av Japans ställningstagande beslöt man i
USA — enligt i slutet av juni lämnat meddelande till pressen
— att utrusta de nya slagskeppen med 40,6 cm kanoner.

I England synes man däremot icke vara utan vidare villig
att av andra stater tvingas i höjden beträffande kalibern. Dels
synes man ej ens efter Japans nyssnämnda avvisande svar ha-
va helt misströstat om möjligheten att förmå japanerna kom-
ma på bättre tankar. Härpå tyder, att vid denna tidpunkt som
ambassadör i Tokio placerades en expert på marina rustnings-
begränsningsfrågor. Dels var man också i England av rent
militära skäl högst obenägen att gå upp i kaliber. Hittills har
det låtit, som om såväl slagskeppet »King George V» som dess
fyra syskonskepp skulle bestyckas med 35,6 cm kanoner, san-
nolikt tolv på varje fartyg. Man har nämligen ansett, att ett
fartyg om 35,000 ton knappast kan förses med grövre artilleri,
om man samtidigt skall tillgodose moderna krav på fart och
skydd.

Den vikt, som i de nya engelska slagskeppen ägnas skyddet
mot projektiler, minor, torpeder och flygbomber, uppgår till
omkring en tredjedel av fartygets displacement. Särskilt känn-
bart är det av faran för flygbomber framtvingade behovet av
flera och kraftigare samt därför väsentligt tyngre pansardäck
än de förut erforderliga. En 35 cm kanon är dessutom så
mycket lättare än en 40 cm kanon, att en besparing av mer
än 60 % uppnås i bestyckningens totalvikt. Om England fram-
deles tvingas att öka kalibern, kommer man därför också med
all säkerhet att sätta sig över Londontraktatens tonnagerestrik-
tioner.

I USA synes man anse det möjligt att använda 40 cm ka-
noner på 35,000 tons fartyg, om man blott minskar antalet

från tolv till nio. Man skulle i så fall alltjämt kunna utnyttja
Panama-kanalens slussar.

Japanerna, som äro obundna av alla liknande hänsyn,
kunna däremot tänkas vara mera hågade att öka även slag-
skeppens storlek. I grund och botten voro de nog mer intres-
serade för tonnage- än för kaliberfrågan. På grund av USA:s
överlägsna tillgång på framskjutna baser, är det nämligen ett
trängande behov för Japan att kunna uppväga detta genom
större aktionsradie hos sina fartygsenheter.

Skulle Japan slå in på sådana vägar, kommer emellertid
efter allt att döma USA att vilja följa exemplet. I så fall kom-
mer 1936 års Londontraktat att falla sönder.

Englands ansträngningar att få flera makter än de ur-
sprungliga kontrahenterna att biträda Londontraktaten hava
alltjämt i första hand riktat sig mot Tyskland och Sovjetunio-
nen. Såsom redan från början var fallet, stötte det länge på
svårigheter att nå fram till överenskommelser på grund av
dessa båda makters inbördes misstänksamhet. Förhandlingar-
na torde å andra sidan hava underlättats genom Tysklands
tydligt framträdande önskan att stå på god fot med England
och att ännu mer utbygga den enighet på flotröstningarnas
område, som grundades genom avtalet av år 1935. En mot-
svarande roll har nog även spelats av Rysslands ambition att
efter inträdet i NF ytterligare förvärva hemortsrätt i det väster-
ländska traktatsystemet.

Ryssarnas anspråk voro såsom vanligt ganska högt upp-
skruvade och de lära — enligt vad som sipprat ut från för-
handlingarna — på intet sätt hava stuckit under stol med sin
avsikt att i Östersjön skapa en flotta av tillräcklig styrka att
uppväga Tysklands. Större roll spelade dock, då det här en-
dast var fråga om kvalitativ begränsning, de undantag från
Londontraktatens bestämmelser, som ryssarna krävde och mot
vilka Tyskland i sin not till England i oktober 1936 inlagt
sitt veto.

En av tvistefrågorna, beträffande ryssarnas rätt att bygga två slagskepp med 38 cm i stället för 35,6 cm kanoner, bortföll av sig själv genom Japans vägran att avstå från 40,6 cm kalibern.

Vidare gällde det att bestämma, på vad sätt tyskarna skulle få kompensation för den rättighet, engelsmännen ville tillerkänna ryssarna att montera 18 cm i stället för 15 cm kanoner på sju 8,000 tons-kryssare samt att göra likadant på ytterligare tre kryssare efter att hava därom underrättat England. Redan tidigt framgick det, att man skulle söka tillfredsställa tyskarna genom att öppna vissa möjligheter för dem att fortsätta med sitt enligt Londontraktaten förbjudna byggande av 10,000 tons kryssare med 20 cm kanoner.

Slutligen gällde det att förena ryssarnas berättigade krav på att icke i Stilla havet bliva bundna av bestämmelser, som icke japanerna underkastat sig, med tyskarnas lika naturliga önskan att få garantier emot en försämring av styrkebalansen i Östersjön genom för den ryska Stilla havsflottan byggda fartyg. Ansträngningarna blevo här inriktade på att förmå ryssarna lova att även i Stilla havet de fakto följa Londontraktatens bestämmelser — så länge japanerna gjorde detsamma — men utan att behöva ratificera någon överenskommelse därom, som ej hade sin motsvarighet från Japans sida.

Förhandlingarna hade ett synnerligen långsamt förlopp. Först den 17 juli undertecknades i London ett tyskt-engelskt och ett ryskt-engelskt avtal i principiell anslutning till 1936 års London-traktat och avsedda att träda i kraft samtidigt med denna. Avtalen ratificerades den 4 november.

England hade emellertid även fortsatt sitt arbete för de mindre sjömakternas anslutning till nyssnämnda traktat. Såsom fortsättning på de förhandlingar, som i september 1936 fördes i London mellan representanter för England, Sverige, Norge, Danmark och Finland, ägde en konferens rum i mars mellan de fyra nordiska staterna i Stockholm. Även denna konferens uppgavs vara av förberedande och preliminär natur. I den redogörelse, som lämnades i samband med fram-

läggandet av de engelska budgetberäkningarna i mars, förklarades, att förhandlingarna med Danmark, Finland, Norge, Polen, Sverige och Turkiet fortskredo tillfredsställande. När underhuset i slutet av juli antog London-traktaten i andra läsningen, lämnades meddelande, att grundprinciperna i traktaten med några smärre ändringar accepterats av nyssnämnda makter samt att diskussioner inletts med Jugoslavien.

Beträffande innehållet i de tysk-engelska och rysk-engelska avtalen samt gången av de mellan England och de mindre sjömakterna förda förhandlingarna hänvisas i övrigt till utredningen rörande flottans fartygstyper.

Översikt av den marinpolitiska utvecklingen vid Medelhavet.

Utrikespolitisk bakgrund.

Utvecklingen i och omkring Medelhavet har under det gångna året helt dominerats av den sedan Abessinien-konflikten kvarstående motsättningen mellan Italien och England och den maktförskjutning till den förra statens fördel, som i samband därmed ägde rum. Som Italiens drabant har i viss utsträckning Tyskland uppträtt. Genom Italiens aktivitet har icke endast Englands utan även Frankrikes intressen vid Medelhavet hotats.

Under Abessinien-konflikten hade Englands trygga överlägsenhet i Medelhavet avlösts av ett tillstånd, som egentligen var lika otillfredsställande för Italien som för England.

Sistnämnda makt hade måst göra den smärtsamma erfarenheten, att Italien — tack vare sin goda tillgång på lätta sjö- och flygstridskrafter, sitt centrala läge i Medelhavet och sitt på detta havs öar rikt förgrenade nät av stödjepunkter för nyssnämnda krafter — numera var i stånd att resa ett allvar-

ligt hot mot Englands där framgående förbindelselinjer. England måste därför räkna med möjligheten att vid en Medelhavskonflikt bliva nödsakat att leda sina förbindelser med Indien och Fjärran Östern runt Afrika — liksom Frankrike redan tidigare torde hava tvungits planlägga transport av sina svarta hjälptrupper från Afrika över Atlanten i stället för som förr över Medelhavet.

Det har emellertid icke stannat härvid. Bakom det kraftiga understöd, som såväl från italienskt som tyskt håll lämnats det nationalistiska Spanien, har man i England och Frankrike misstänkt planer på vinster för egen räkning vid Medelhavets västra portar. Det är dessa misstankar, som mer än allt annat förlänat det spanska inbördeskriget allmäneuropeiskt intresse och gjort det ägnat att sätta världsfreden i fara. Tydligt är ju även, att en makt, som fått fast fot i grannskapet av Gibraltar, i spanska Marocko och på Kanarieöarna, inte endast kan göra slut på Englands möjligheter att utnyttja Gibraltar som bas och att därifrån behärska inloppet till Medelhavet utan även själv får tillfälle att hota såväl Englands nordsydgående trafiklinjer genom Atlanten — det må vara till Syd-Afrika, Syd-Amerika eller runt Goda Hopps-udden till Indien — som Frankrikes nyssnämnda transporter. Mot förbindelserna genom Medelhavet kan redan från Baleariska öarna ett allvarligt hot utövas.

För Italien kvarstod å andra sidan alljämt risken, att England vid en uppstående konflikt skulle stänga Suez-kanalen och därmed avskära förbindelsen mellan det italienska moderlandet och dess nyförvärvade ostafrikanska besittningar samt strypa den merkantila expansion på asiatiskt område, var till italienarna torde betrakta sitt Röda havsvälde som språngbräde. England hade rent av ytterligare säkerställt sina möjligheter i detta hänseende genom den fördelaktiga uppgörelsen med Egypten i augusti 1936. Härtill kom den isolerade ställning bland Medelhavsmakterna, som Italien erhållit genom de under Abessinien-kampanjen mellan England och Frankrike samt Jugoslavien, Grekland och Turkiet knutna förbindelserna.

Ingendera parten känner sig ännu politiskt och militärt beredd för en kraftmätning. I stället synes man på båda hållen t. v. hava riktat in sig på att förbättra sin egen samt försvaga motpartens utrikespolitiska ställning på samma gång som man intensifierat ansträngningarna på fulländningen av den militära utrustningen.

Den första fasen i den livliga diplomatiska verksamhet, som — framför allt från Italiens sida — härvid utövats på Medelhavspolitikens område, var ett närmande mellan de båda huvudparterna själva, avsett att gynna det fortsatta arbetet på de egna ställningarnas konsoliderande.

Första steget tog Mussolini i sitt bekanta Milanotal i november 1936, vari han erkände, att icke endast Italien utan även England hade vitala intressen att bevaka i Medelhavet. Den engelska utrikesledningen var icke sen att gripa den utsträckta handen. Förhandlingar inleddes och fördes snabbt framåt under sammankomster först i London och sedan i Rom. Från början torde man närmast haft i åtanke en överenskommelse angående flottparitet i Medelhavet. Då sammansättningen av de engelska och italienska medelhavsflottorna var mycket olikartad, så till vida som den engelska hade stor övertikt på slagskepp, den italienska på lättare fartyg, hade det emellertid endast kunnat röra sig om paritet i fråga om totaltonnage med mer eller mindre fri fördelning på de olika kategorierna. Då det visade sig svårt att precisera dessa förhållanden, avstod England från kravet härpå. Ej heller ansågos några restriktioner behövliga beträffande anläggande av baser och befästningar.

Man inskränkte sig i stället till ett kortfattat principiellt avtal, vars fördelar främst skulle vara av psykologisk art — genom den avspänning, det förväntades medföra. Huvudsaken ansågs vara, att man erkände varandras ståndpunkter, att man förband sig att arbeta för fredens vidmakthållande samt att man ömsesidigt garanterade vägarna till Indien för England och till Ost-Afrika för Italien.

Avtalet undertecknades i Rom den 2 januari. Innehållet kan sammanfattas i följande punkter:

- 1) England och Italien skola i territoriellt hänseende upprätthålla status quo i Medelhavet;
- 2) båda länderna erkänna den andra partens rätt till rörelsefrihet i samma hav;
- 3) båda länderna respektera varandras rättigheter;
- 4) båda bekräfta sin önskan att upprätthålla freden;
- 5) båda bekräfta, att intet i överenskommelsen kan tolkas såsom riktat mot någon annan makt.

I samband med överenskommelsens undertecknande inlämnade engelska ambassadören i Rom en not, vari anhölls om formell bekräftelse på tidigare italienska försäkringar, att italienska regeringen varken före eller efter revolutionen i Spanien med general Franco inlett förhandlingar, genom vilka status quo i västra Medelhavet skulle ändras, och att italienska regeringen icke heller framdeles skulle inleda dylika förhandlingar. I sin svarsskrivelse förklarade italienska utrikesministern, att vad Italien anginge det nuvarande spanska territoriet under alla förhållanden skulle bibehållas oförändrat och okränk.

Otvivelaktigt hade Italien störst anledning till belåtenhet med det träffade avtalet. Detta kunde sägas innebära, att England avstått från sin ensamrätt till ställningen såsom ledande makt i Medelhavet. Dess tidigare dominerande position hade avlösts av en engelsk-italiensk maktbalans.

Engelsmännen däremot, vilkas närmaste syftemål varit en striktare neutralitet från Italiens sida i det spanska inbördeskriget, blevo inom kort pinsamt överraskade av meddelandet, att dagen före avtalets undertecknande 4,000 italienska »frivilliga» landsatts i Cadiz — en åtgärd, som stod i så uppenbar strid mot den anda, i vilken avtalet träffats, att dettas karaktär av en »gentlemen's agreement» kom i en något tvivelaktig dager.

Även engelsmännens förhoppningar att genom uppgörelsen med Italien få ett slut på denna makts samgående med

Tyskland kommo på skam. Med all skärpa framhölls nämligen i de italienska presskommentarerna, att överenskommelsen ej avsåge någon allians eller ens vore menad att skapa en gemensam plattform för aktiv politik — såsom fallet var med den tidigare tysk-italienska uppgörelsen. På intet sätt kunde den därför innebära något försvagande av samförståndet Rom-Berlin, vilket alltjämt vore att betrakta såsom ryggraden i Italiens utrikespolitik.

Än mer desorienterad än i London synes man hava varit i Paris, varifrån nu framfördes önskemål även om ett franskt-italienskt samförstånd och där det förväntades, att Italien skulle utöva påtryckningar på Tyskland om minskad aktivitet i de spanska farvattnen. Lika litet som Italien sökt verka återhållande på Tyskland, lika litet intresse har det självt visat för förbättrade relationer till Frankrike.

De från såväl engelsk som italiensk sida uttryckta förhoppningarna, att avtalet skulle beteckna inledningen till ett samarbete i fredens intresse, hava endast i ytterst ringa mån infriats.

Den framgång, som överenskommelsen med England inberar, var den italienska utrikesledningen icke sen att utnyttja till ytterligare stärkande av positionen.

Det närmaste steget var ett närmande till Turkiet för att reducera Englands och Frankrikes inflytande på detta lands politik. Förutsättningarna voro nu särskilt gynnsamma med hänsyn till den pågående fransk-turkiska tvisten om Alexandrette, under vilken man i Italien icke försummade något tillfälle att lägga sin sympati för Turkiet i dagen. Den misstro, turkarna tidigare hyst på grund av italienska planer på Smyrna och Anatolien, hade även minskats, sedan Italien i Abessinien funnit annat utlopp för sitt expansionsbehov och det engelsk-italienska avtalet säkerställt status quo i Medelhavet.

Från italiensk sida lät man alltså den turkiska regeringen förstå, att man icke hade några principiella erinringar mot

Montreux-konventionen, angående Turkiets rätt att åter befästa Dardanellerna, vilken överenskommelse man under den mot Italien riktade sanktionskampanjen varit förhindrad att biträda. Sedan var tiden mogen för den konferens mellan de båda ländernas utrikesministrar, som avhölls i Milano i början av februari och efter vilken en kommuniké utfärdades, var en fullständig brist på meningsskiljaktigheter och det mest obegränsade ömsesidiga förtroende konstaterades. Något protokoll över konferensens resultat blev icke undertecknat men sades icke heller hava varit avsett.

Enligt uttalande i den italienska pressen skall såsom grundval för den uppnådda enigheten hava tjänat det gemensamma motsatsförhållandet till Sovjet-unionen. Som villkor för sin anslutning till Montreux-konventionen skulle Italien hava uppställt kravet att »Sunden aldrig fingo användas i den bolsjevikiska imperialismens tjänst». Huru härmed än må förhålla sig, är det däremot ett faktum, att Tyskland vid slutet av samma månad till den turkiska regeringen framförde sina allvarliga bekymmer över de bestämmelser i Montreux-konventionen, som gällde ryska slagskepps frihet att förflytta sig från Svarta havet till Medelhavet. Möjligen var den tyska demarchens ändamål att understryka kravet på vissa tolkningar av konventionen, till vilka italienarna förgäves sökt förmå turkarna att utfästa sig.

Mera betydelsefullt blev nästa resultat av Italiens utrikespolitiska aktivitet. När England under sanktionskampanjens dagar lyckades förmå Frankrike, Jugoslavien, Grekland och Turkiet att utlova militärt stöd åt England i händelse av ett italienskt angrepp, torde det hava vållat Mussolini särskilt bekymmer att se grannen vid Adria sluta upp på motståndarsidan. Nödvändigheten att vid en framtida konflikt med England hava ryggen fri bör då hava för honom tydligt framstått. Omedelbart efter sanktionernas hävande gav han också de maktägande i Belgrad vissa inviter till ett närmande, vartill dessa från början ställde sig välvilligt intresserade. Förhand-

lingar om ett handelsavtal inleddes men utvidgades snart till att omfatta även politiska spörsmål. Slutligen inbjöds den italienske utrikesministern i mars till Belgrad, varvid ett avtal träffades, som gjorde slut på de allvarliga motsättningar, vilka alltsedan världskriget varit rådande mellan de båda staterna. Genom detta avtal blev Adriatiska havet så till vida pacificerat, att Italien förklarade sig skola respektera status quo vid detta hav och förband sig att i sin albanska politik icke vidtaga några mått och steg, som voro ägnade att oroa Jugoslavien.

Enligt italienska uppgifter skola de båda signatärmakterna dessutom hava utfäst sig att icke medverka i någon mot endera staten riktad koalition eller politisk tendens.

För Jugoslavien eliminerade avtalet hotet från dess mäktiga granne i väster, men det innebar även ett väsentligt stärkande av axeln Rom-Berlin samt närmast av Italiens position. I vad mån Jugoslavien i samband härmed frigjort sig ur det franska allianssystemet, är ännu icke helt klarlagt. Kort tid efteråt avböjde visserligen Jugoslavien såväl som Rumänien ett franskt förslag om Lilla ententens stärkande genom ömsesidiga biståndspakter. Måhända har det dock lyckats Jugoslavien att bibehålla sin rörelsefrihet mellan de båda rivaliserande maktkonstellationerna — i enlighet med det avståndstagande från »ideologiska internationella konflikter», som även vid Lilla ententens samtidigt avhållna konferens fann uttryck.

De båda stater, som Mussolini på här anförnt sätt lyckats attrahera, trädde endast någon vecka senare i förbindelse med varandra. Turkiets ministerpresident och utrikesminister avlade nämligen då besök i Belgrad för överläggningar med den jugoslaviske ministerpresidenten. Enligt uppgift skola underhandlingarna hava rört sig om möjligheterna för ett Medelhavsavtal mellan å ena sidan Italien och å den andra Turkiet, Jugoslavien och Grekland — alltså samtliga de strandägare vid östra och mellersta Medelhavet, som något år tidigare hade tillförsäkrat England sitt bistånd mot Italien. Om resultatet av dessa förhandlingar är dock f. n. intet känt.

Även vid Medelhavets södra och östra kuster pågår sedan länge ett målmedvetet arbete för att öka det italienska inflytandet.

Sedan det italienska väldet i Libyen med nog så hårdhänta metoder grundats, hava italienarna med stor framgång vinnlagt sig om att tillfredsställa de inföddas anspråk och göra dem till trogna förkämpar för Italiens sak. Genom storslagna väganläggningar utmed Afrikas kust har Libyens redan under Abessinien-konflikten framträdande betydelse för offensiv italiensk krigföring — den må vara riktad mot Egypten eller Tunis — förstärkts. Under den resa, som Il Duce i mars företog till Libyen för invigande av nyssnämnda vägar, lät han sig hyllas som Islams beskyddare, vilket även fullt harmonierade med det påfallande intresse, han länge visat de pan-islamiska och panarabiska rörelserna med deras mot brittiskt inflytande inom Levant och Orient riktade tendenser. I flera år har radiostationen i Bari ombesörjt mot engelsmännen riktad propaganda och underhållit förbindelserna mellan fascismen och självständighetsrörelserna i Syrien, Palestina och Egypten. Italien synes icke sky något medel, när det gäller att göra Röda havet, Suez-kanalen och Östra Medelhavet osäkra såsom förbindelseleder mellan brittiska imperiets olika delar eller som utgångspunkter för mot Italien riktad krigföring.

Ett utslag av Italiens egna aspirationer att utvidga sitt välde i samma farvatten var redan förvärvat av den franska ön Dumeira vid södra inloppet till Röda havet i januari 1935. Under sistlidne december framkommo även mycket bestämda rykten om inköp av hamnen Assadi el Fayel vid Hadramaut-kusten nordost om Aden. I juli hade man i England erhållit så tillförlitliga uppgifter om en intensiv italiensk penetration vid sydöstra Röda havet, att utrikesministern fann sig föranlåten att i underhuset deklarerera imperiets fasta avsikt att försvara sina intressen såväl i Medelhavet som i andra delar av världen samt framhålla att det härvid alltid gällt som ett engelskt krav, att ingen stormakt finge sätta sig fast vid Röda havets östra kust.

I motsats till Italiens expansiva politik hava Frankrike och England i vad angår östra Medelhavet måst helt inrikta sig på bevarandet av vad tidigare uppnått.

Hösten 1936 såg sig Frankrike nödsakat att tillmötesgå arabernas nationella krav på det syriskas mandatförhållandets upphävande. Syrien erhöll statlig oavhängighet, varvid dock åt Frankrike förbehölls ekonomiska privilegier samt ett avgörande inflytande på landets utrikespolitiska och militära ställning — med tillerkänd rätt att där förlägga vissa garnisoner ävensom flygförband. Denna omgestaltning, varigenom Syrien förvandlades från ett mandat till en med Frankrike allierad stat, medförde emellertid en fransk-turkisk konflikt beträffande det forna mandatets nordvästra del, det till övervägande del av turkar befolkade Alexandrette-området vid Medelhavets ostligaste hörn. Tvisten erhöi i slutet av maj genom NF:s förmedling en sådan lösning, att Alexandrette-området konstituerades som en särskild statsbildning med full oavhängighet beträffande de inre angelägenheterna men med Syrien gemensam utrikespolitik. Huvudsaken härvid var, att det goda förhållandet mellan Frankrike och Turkiet återställdes. Livligt intresse härför hade hela tiden ådagalagts av England, för vilken makt det ju var av stor betydelse, att stabiliserade politiska förhållanden blevo rådande i den planerade Cypribasens närmaste grannskap. Särskilt viktigt var det för England att få garantier för att icke Alexandrettes goda hamn skulle råka i en blivande motståndares händer.

I vad angår Englands egen politik har det efter den lyckade uppgörelsen med Egypten närmast gällt att i det besvärliga Palestina-problemet finna en lösning, som kan tillfredsställa såväl judar som araber och göra slut på det permanenta krigstillståndet omkring den för Englands sjömakts så betydelsefulla Oljerörsledningen från Irak till Haifa. Det i juli framlagda Delningsförslaget har emellertid lika häftigt bekämpats av båda parterna och ännu skönjes ingen ljusning i denna allvar-

liga fråga. Engelsmännens uppträdande i Palestina följes med spänd och hotfull uppmärksamhet icke endast bland Indiens muhammedaner utan även inom hela den arabiska världen, vars önskan om frigörelse från brittiskt inflytande framträtt genom tillkomsten av en Nära Östern-entente enligt avtal mellan Turkiet, Iran, Irak och Afganistan i september innevarande år. Inför ett mera omedelbart bekymmer hava engelsmännen ställts genom den not, som i augusti ingick från Saudi-Arabien med krav på utrymmande av det för basering av engelska sjö- och flygstridskrafter vid Röda havet värdefulla området vid Akaba-viken, samt de truppsammandragningar, varmed konung Ibn Saud sedan funnit lämpligt understödja sin framställning.

Baspolitik.

Även sedan Italien i januariavtalet garanterat Englands rörelsefrihet i Medelhavet, har förstnämnda makt fullföljt en baspolitik, som förefallit väl så mycket ägnad att hota de brittiska som att säkerställa de egna förbindelselinjerna. Man synes icke längre nöja sig med de utmärkta flankställningar mot de engelska förbindelserna, som äro för handen i södra Italien och på Sicilien (Taranto, Messinasundet), i Tripolis och på Tolvöarna (Rhodos, Leros och Marsana). Man torde numera hava höjt pretentionerna till att kunna med stöd av gamla och nya baser och kustbefästningar låta över- och undervattens- samt flygstridskrafter ävensom mineringar skapa verkliga spärrlinjer över Medelhavets förträngningar.

Den gynnsammaste av dessa sträcker sig från Siciliens västra udde 58 sjömil till den lilla ön Pantellaria och därifrån 37 sjömil till Kap Bon (Tunis nordöstra udde). Nyssnämnda ö har befästs och ombildats till en stödjepunkt för sjö- och flygstridskrafter. Dennas tillkomst försvårar även utnyttjandet av engelsmännens på endast omkring 100 sjömils avstånd belägna Malta-station. Mellan Syrakusa och den nya örlogsbasen i Tripolis — fågelvägen går just över Malta — är avståndet c:a 250 sjömil och ungefär lika långt är det mellan de

östligaste flygbaserna, Tobruk (i Libyen, c:a 100 km från egyptiska gränsen) och Leros. Härifrån kunna italienska flygstridskrafter icke endast hota förbindelserna genom Medelhavet utan också nå de brittiska baserna vid Alexandria och på Cypern.

Värdet av det italienska bassystemet vid Medelhavets norra sida skulle i hög grad förhöjas, om man lyckades i sina strävanden att vinna de bakomliggande strandägarna — Jugoslavien, Grekland och Turkiet — för Italiens sak och skapa en Medelhavs-entente under Italiens ledning. Med ett på detta sätt tryggt sammanhängande basområde från Sardinien till Rhodos skulle Italien hava kommit ett stort steg närmare den hegemoniställning i Medelhavet, som efter allt att döma leker Il Duce i hågen.

Även vid Röda havet hava italienarna vidtagit åtgärder för stödjande av mot England riktad sjö- och luftkrigföring. Också här synes man vara inne på tanken att spärra vägarna mellan imperiets olika delar. Härpå tyder, att man icke nöjt sig med att utbygga Massaua och Assab i Erythrea till flott- och flygbaser utan även på den av Frankrike övertagna ön Dumeira igångsatt arbeten av motsvarande art. Att försöken till landförvärv vid Hadramautkusten avsett att skapa utgångspunkter för sjö- och flygstridskrafter även vid Aden-vikens norra sida, förefaller alltför sannolikt.

Den italienska militärledningens avsikt att i full utsträckning utnyttja detta offensivt färgade bassystem, har nyligen framgått av ett uttalande av statssekreteraren vid flygministeriet, vari förklarades, att den flygstrategiska tyngdpunkten förflyttats från Podalen till Medelhavet, Röda havet och Indiska oceanen, vilket orsakat en förstärkning av flygbaserna på Sicilien, Sardinien, Egeiska öarna, Pantellaria och vid Tobruk.

Italienarna hava i mars och augusti avhållit stora flott- och flygmanövrer i mellersta Medelhavet, vilka tämligen uppenbart äsyftat att fastställa möjligheterna att göra ovannämnda spärrlinjer effektiva. En särskilt framträdande roll synes härvid hava tilldelats ubåtarna. Vid den senare manövern

gällde det också att pröva styrkan av försvaret på Sicilien, vilken ö synes vara avsedd att utgöra den fasta kärnan i Italiens marin- och flygstrategiska system. Med stöd av under övningen gjorda erfarenheter har ön sedermera av Mussolini förklarats vara ointaglig.

För Italien kvarstår emellertid risken, att engelsmännen i ett kommande krig stänga Medelhavet vid Suez och Gibraltar. Det är därför på intet sätt onaturligt, att italienarna även miss-tänkas inte blott för att vilja underminera engelsmännens ställning vid Röda havet utan också för att genom förbindelser med det nationalistiska Spanien söka garantier mot ett spär-rande av Gibraltar sund.

Italienarnas anstalter och övningar i Medelhavet hava väckt oro i England. Vad Pantellaria-spärrens effektivitet angår, hava olika åsikter framförts inom engelska marina kretsar. Under det att pessimisterna endast tilltrött de egna sjöstridskrafterna förmåga att i skydd av mörker smyga förbi spärren, synes majoriteten tryggt förlita sig på de planer, som avse flottans uppträdande i farvatten, där fientliga flygstridskrafter, ubåtar och lätta övervattensfartyg samlats i maximal styrka.

Även om engelsmännen vilja hävda sina sjöstridskrafterns rörelsefrihet i Medelhavet, är därmed icke sagt, att de även avse att framföra sin vida mer sårbara sjötrafik denna väg. I stället tyda allt fler tecken på att routen runt Kap vid en inträffande konflikt kommer att föredragas. Den sydafrikanska regeringen fullföljer med all kraft arbetet på flottstationen i Simonstown. I september ingick meddelande om luftskyddad upplagring av olja vid Kapstaden i en omfattning, som endast blir förklarlig i samband med planer på en dylik trafikomläggning.

Ehuru någon evakuering av Malta-stationen ännu icke avhört, torde det närmast vara från baser vid Medelhavets båda ändar, man vid en eventuell konflikt ämnar upptaga kampen med Italiens sjö- och flygstridskrafter och hota dess sjöför-

bindelser inom detta hav för att därmed skärpa den fjärrblockad, som Medelhavets stängande innebär.

Som hörnstenar för basområdet vid östra Medelhavet torde få anses Alexandria, vars garnison man dock förbundet sig att indraga inom 8 år, Haifa samt Cypern med Famagustas hamn, som utbygges för att vid behov kunna rymma huvud-delen av Medelhavsflottan, och flygbaserna vid Nicosia och sjön Akrotiri. I basområdets inre del utmynnar vid Port Said sjöförbindelsevägen till imperiets inom östra hemisfären belägna delar och vid Haifa oljeledningen från Irak, båda lika oumbärliga för de stridskrafter, som skola operera från ifrågavarande baser. Inom området ligger slutligen även knutpunkten för hela det brittiska lufttrafiknätet, Alexandria, där dettas båda huvudlinjer, från Australien och Indien samt från Syd-Afrika, sammanlöpa. Som följd härav hava starka flygstridskrafter baserats vid Abukir. Försvaret av Egyptens gräns mot Libyen har på senaste tiden avsevärt förstärkts.

Vid västra Medelhavet har spanska inbördeskriget framhävt nackdelarna hos Gibraltars läge — landfast förbundet med Spanien och med hamn och anläggningar i land inom skotthåll från på spanskt område uppställt artilleri. Redan vid årsskiftet framhöll den engelske amiralen Usborne, att Storbritannien med fördel kunde byta ut Gibraltar mot Ceuta på grund av den förra platsens mera utsatta läge.

Varken Gibraltar eller Ceuta täcker emellertid Englands behov av baser vid västra Medelhavet under krig mot Italien. Det tillbakadragna läget är visserligen fördelaktigt med hänsyn till hotet från på Sicilien och Sardinien baserade flygstridskrafter. Är avsikten att utsträcka sjöstyrkornas verksamhet till italienska farvatten, har dock platsen längst tillbaka i den säck som Medelhavet bildar mellan Gibraltar sund och linjen Almeria-Oran stora nackdelar. Härvid kräves ett bredare bas-system med flera och mera framskjutna utgångslägen för offensiva operationer — alltså tillgång till franska eller spanska hamnar på europeisk eller afrikansk fastlandskust eller på Baleariska öarna. Det närmaste behovet för England är en

stödjepunkt vid eller framför linjen Almeria-Oran. Detta kommer att tillgodoses genom den franska baspolitiken.

Frankrikes marinpolitiska läge har undergått en avgjord försämring. Det är icke nog med att Tyskland blivit farligare, sedan dess marina återupprustning stadfästas genom det tysk-engelska avtalet av år 1935. Dessutom har det — allt eftersom hållfastheten av axeln Berlin-Rom demonstrerats — blivit allt tydligare, att man i Frankrike måste räkna även med Italien såsom möjlig motståndare vid en kommande konflikt. På samma gång som risken för ett tvåfrontskrig sålunda hotar, har läget ytterligare förvärrats genom den svaghet, som Abessinien-konflikten avslöjat hos den påräknade bundsförvanten, Storbritannien, och den intresseklyvning inom detta imperium, som måste befaras efter dess ökade maritima engagemang i Stilla havet och lägets tillspetsning därstädes.

Sedan fransmännen förgäves sökt komma ur denna situation på diplomatisk väg, har det för dem endast återstått att förbereda sig för en kraftmätning under de försämrade auspicierna, som här anförts. Åtgärderna hava därvid varit påskyndad nybyggnad samt en i samverkan med England bedriven baspolitik.

Frankrike har sedan länge visat stort intresse för sina örlogsbaser och för dem avsett ett försvar av anmärkningsvärd styrka. Av de anslag, som kommo sjöförsvaret till godo i samband med Tysklands införande av tvåårig värnplikt hösten 1936, avsågs huvuddelen till örlogsbasernas stärkande. Icke desto mindre framställdes i november i deputeradekammaren krav på utbyggnad i snabbare tempo av örlogsbaserna i Brest och Cherbourg och i januari anfördes inför samma forum klagomål över försvarsanläggningarna vid Bizerta.

Sistnämnda plats har liksom Malta nackdelen att ligga för nära de italienska flygbaserna. Ofördelaktigt är redan dess läge inom det mest av italienare befolkade Tunis och i farligt grannskap av det allt starkare militariserade Libyen. Med

anledning härav hava nu planerna på en mera tillbakadragen bas inom Frankrikes nordafrikanska välde börjat förverkligas, i det marinministern Gasnier-Duparc i januari lade grundstenen till den våren 1936 beslutade flottbasen i Mers-el-Kebir, vilken är avsedd att bliva den största i sitt slag i Medelhavet.

Vid valet av denna plats har hänsyn även tagits till de trupptransporter från Afrika, som så länge spelat en framträdande roll inom Frankrikes försvarspolitik.

Före världskriget var det över Medelhavet — närmast mellan Algier och Marseille — som truppernas överskeppning var avsedd att äga rum. Utefter samma väg skulle de fortsatta förbindelserna mellan kolonier och hemland upprätthållas. Dessa planer blevo också 1914 tillämpliga. Redan då gjordes man dock genom den tyska Medelhavs-eskaderns framgångsrika beskjutning av Philippeville uppmärksam på nödvändigheten av tryggade utgångspunkter och router för transporterna.

När efter fredsslutet ett visst motsatsförhållande uppkom mellan de båda forna bundsförvanterna Frankrike och Italien, kom det en tid, då många tecken tydde på franska förhoppningar och spansk villighet att låta transporterna försiggå över Gibraltar sund och på spanska järnvägar.

Sedan Spanien allt mer framträtt som ett väl oroligt område för att dess kommunikationsväsende skulle kunna tilldelas en så betydelsefull roll i Frankrikes strategiska system, har det emellertid av franska flottövningars uppläggning allt tydligare framgått, att man överflyttat sitt intresse till sjövägarna från Dakar och Casablanca till Bordeaux och andra franska atlanthamnar.

Som dessa vägar gå tämligen nära Gibraltar sund, erfordras en bas för de sjöstyrkor och flygförband, som skola hålla en fiendes anmarschvägar mot detta sund och där bakom framgående transporter under bevakning. Härför lämpar sig utmärkt Mers-el-Kebir, belägen i omedelbar närhet av den för denna bevaknings utförande lämpliga linjen Almeria-Oran.

Mers-el-Kebir kan emellertid även få direkt användning vid överskeppning av trupper till Frankrike. På grund av de

långa och — åtminstone f. n. — svårframkomliga vägarna till lands från Tunis och Algeriet till Casablanca kan det nämligen vara önskvärdt att verkställa transporten av trupperna från dessa båda områden över här ifrågakvarande välskyddade hamn sjövägen utmed iberiska halvöns västra eller östra kust.

Genom sitt läge nära Gibraltar sund kan Mers-el-Kebir även omedelbart upptaga franska sjöstridskrafter, som behöva omgrupperas från Atlanten till Medelhavet, och därigenom få den största betydelse för det aktuella kraftförhållandet mellan de franska och italienska marinerna. Slutligen var den franske marinministern i ett i mars hållet anförande nog öppenjärtligt att framhålla det utmärkta sätt varpå Gibraltar och Mers-el-Kebir komplettera varandra, och den stora roll, sistnämnda bas över huvud taget kan få för ett franskt-engelskt samarbete i Medelhavet.

På grund av det hot mot transportvägen över Dakar och Casablanca, som kan tänkas utgå från det nationalistiska Spaniens besittningar Kanarieöarna och Rio de Oro, om ubåtar och flygplan där stationeras, äro planer nu å bane att anlägga baser för sjöflygplan vid Agadir och Safi. Tidigare hava liknande planer försports beträffande den som tillfällig flottstöd-jepunkt ofta använda Port Lyautey, 140 km norr om Casablanca.

Självfallet äro fransmännen lika väl som engelsmännen beredda på att i en konflikt med Italien få lägga om sina förbindelser till besittningarna vid Röda havet, Indiska och Stilla oceanerna runt Goda hoppssudden. Av särskild vikt äro kommunikationerna till Syrien för Frankrikes förseende med brännolja. Syriens kust åter bör vid franskt-engelskt samgående väsentligen få sitt skydd genom ett brittiskt herravälde i östra Medelhavet, upprätthållet med stöd av därvarande bas-system. Dessutom har man i Frankrike övervägt att befästa hamnen i Tripoli, som utgör ändpunkt för den franska oljeledningen från Mosul.

Genom Italiens alltmera framträdande maritima expansionstendenser har Frankrike råkat i ett svårt dilemma i vad

angår sjöstridskrafternas gruppering. Ju mer förhållandet mellan de båda latinska systemationerna skärpes, desto starkare bliva skälen att upphäva den tyngdpunktsförskjutning till Atlanten och Kanalen, som ägde rum efter Stresa-konferensen år 1935. Ännu är det dock främst med den tyska faran, fransmännen räkna. Ytterst ogärna torde man vilja försvaga sin ställning gentemot Tyskland genom att åter gynna Toulon på Brests bekostnad. Man söker därför sin utväg ur svårigheterna genom ett allt intimare marinpolitiskt samarbete med England — ägnat att utan egen kraftminskning i norr skapa den för Frankrike erforderliga tryggheten i Medelhavet.

(Forts.)

Uppgifter angående främmande mariner

(U F M n:r 12/37)

hämtade ur fack- och dagspress av Marinens pressdetalj
under tiden 9 november—6 december 1937.

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

Aktuella spørsmål, översikter, jämförelser m. m.

Skandinavians försvar.

I en artikel i »L'Illustration» framhåller en förf., M. Jacques Sorbets, bl. a följande:

Spanska inbördeskriget och kinesisk-japanska kriget tilldraga sig uppmärksamheten dels av rent humanitära skäl, dels såsom en möjlig källa till ytterligare krig. De skandinaviska länderna kunna tyckas avundsvärda på sin undandragna plats. Man får emellertid en annan uppfattning, om man begiver sig dit.

De områden i Finland, som gränsa till det arktiska Ryssland, äro uppfyllda av stora skogar, slätter och väldiga berg. Intet av dessa områden borde kunna locka en erövrare. De dåliga förbindelserna i Finland påpekas av förf. — 10 timmar för 300 km — liksom även vedeldningen av loken. Under resan hade han sökt kontakt med de bredare folklagren och utläst en allmän ovilja mot Sovjet. Förbindelserna med detta land ske endast över Viborg, i övrigt vaktas hela gränsen och icke förgäves, enär vid ett tillfälle ryska flygplan på sex ställen överflögo gränsen och beskötos, varvid ett flygplan träffades och måste gå ned.

Förhållandet till Sverige vore enligt förf:s mening gott: Finland anslöt sig till de skandinaviska ländernas politik. Det kraftiga

undertryckandet av svenska språket tillskrives en finsk önskan att hävda sitt intellektuella oberoende.

Under en resa från Petsamo till Kirkenäs ventilerades förhållandena i dessa trakter. Den allmänna meningen var, att ett kommande krig skulle beröra dessa områden.

Förf. berör spökflygningarna och Belgonens arrestering samt hur man genom Belgonens farbror, Lessonen, spårade ledningen av pioneriet till Murmansk. Vidare hade man upprepade gånger sett krigsfartyg vid nordligaste Norge, vilka ej vore ryska. Förf. omnämner vidare, att tyska örlogsfartyg senare uppenbart kränkt norskt territorialvatten och berör i detta sammanhang generalfältmarskalk v. Blombergs resa.

Förf. poängterar, att Östersjön till stor del fryser vintertid, medan finska och norska Ishavskusterna jämte Alexandrowsk och Murmansk äro isfria året om. Tyskland har goda möjligheter att stänga Östersjön genom att sätta sig i besittning av Bälten och Öresund. Han framhåller vidare, att tyskarna efter 1935 uppmanat Finland att befästa Åland samt att Mariehamn med hjälp av tyskt kapital och tyska ingenjörer utbyggts till en förstklassig flygplats. Förf. anser, att Sovjet måste söka sig norröver. Så har också till en del skett, i det att fartyg förflyttats dit och manövrer ägt rum 1936.

Tyskland önskar, tror förf., hejda Sovjet även i Ishavet, därav de tyska åtgärderna i nord-norska farvatten.

Vad göra då de intresserade staterna, frågar förf., och omnämner i detta sammanhang bl. a. de nordiska utrikesministrarnas sammankomst. Sverige, Norge och Finland tror förf. vara villiga till militärt samgående, medan Danmark ej vågar, enär detta kunde tagas som »missstroende mot dess närmaste granne».

Norge har beviljat ett extra försvarsanslag, ökat värnplikten och moderniserar Bergens befästningar.

Ej heller Sverige avstår från energiska åtgärder. Järnvägen, som förbinder landets norra och södra delar, Stockholm, Boden, Narvik och till två tredjedelar av sin längd löper utmed Östersjön — till följd härav inom räckhåll för en från havet kommande angripare — har nu dubblerats genom ytterligare en linje, belägen inuti landet.

I september överlämnade viceamiral de Champs, chefen för den svenska flottan, till regeringen sin rapport beträffande valet av de fartygstyper, som borde byggas för flottan.

Flottechefen anser ofrånkomligt, att en eskader upprättas vid Kattegatts kust för att undvika, att en eventuell blockad av Östersjön fullkomligt isolerar Sverige.

Efter en sammanfattning av typutredningens förslag, fortsätter förf.:

»Dessa stridskrafter, vi upprepa det, skola ej — och vem kan tvivla härpå — komma till användning annat än för det fall, att de skandinaviska ländernas neutralitet skulle befinna sig i fara. Ingen borde därför låtsas, som om han oroades av dessa rustningar. Icke desto mindre, och trots herr Sandlers, den svenske utrikesministerns, fredliga försäkringar, anser Tyskland Sveriges upprustning som riktad mot sig och döljer för övrigt ingalunda sin önskan att på närmare håll se, vad den innebär.

Måndagen den 20 september ankrade ett tyskt fartyg i närheten av Öland, den stora ön i grannskapet av Kalmar och Karlskrona, Sveriges viktigaste örlogshamn; följande dag ankrade ytterligare ett tyskt fartyg, »Christian», i samma farvatten. På förfrågan av ett svenskt kustbevakningsfartyg meddelade kaptenen, att han sökte ett tyskt flygplan samt förnekade, att detta var av militärt ursprung. »Christian» försvann på onsdagen för att åter dyka upp på torsdagen, denna gång till ankars inom territorialgränsen.

Fredagen den 24 september katapultades tre flygplan från det tyska flygmoderfartyget »Baltic», som för övrigt observerades från själva staden Bohus. Det var då, som okända flygplan överflögo det befästa området vid Karlskrona. Slutligen, icke långt från Smyge, hissade detta mystiska fartyg tyska flaggan och avslöjade sitt namn: »Pommern».

Dessa händelser rättfärdiga den svenske ecklesiastikministerns yttrande under loppet av den fredskongress, som nyligen ägde rum i Stockholm: »Vi böra arbeta med svärdet i handen».

I Sovjet är man mycket orolig för de sympatier, som Finland kan ha för Tyskland. Där bevaras minnet av den tyska interventionen 1918, som kraftigt hjälpte Finland att befria sig från ryska bolsjevismen. Den avspänning, som man kunde hoppas på efter herr Holstis, den finske utrikesministerns, resa till Moskwa, skall ha varit av kort varaktighet. Slutligen, då ryktet spred sig i Moskwa, att vissa punkter på kusten vid Petsamo utarrenderats till Tyskland, som det sades för fiskets skull, men i själva verket för att där upprätta flottbaser, var detta tillräckligt att i ryska pressen utlösa ett våldsam anfall mot den finska regeringen. Det besök i Finska Viken, ej långt från Leningrad, som nyligen gjordes av femton tyska ubåtar åtföljda av tendern »Saar», bidrog icke till att lugna förhållandena.

Sådana äro tidens egendomliga förhållanden: folk utan fiender, utpräglat fredsvänliga, och av vilka vissa leva i fred sedan mer än ett århundrade, äro tvungna att rusta för att hindra hänsynslösa fiender att tränga in i deras land för att där ömsesidigt förgöra varandra».

(L'Illustration den 27 november 1937.)

Den brittiska upprustningen till sjöss.

Upprustningen till sjöss pågår i en takt, som hittills icke uppnåtts i fredstid varken i Storbritannien eller något annat land. Vid slutet av innevarande budgetår komma 146 fartyg att befinna sig i olika byggnadsstadier, och kraftiga tillägg väntas i 1938 års budget.

Ehuru icke officiellt, räknar man med år 1942 som tidpunkten för upprustningsperiodens avslutning. Vi torde detta år komma att äga 25 slagskepp, 10 av kraftigaste och modernaste typ inräknade, 60 moderna och 10 äldre kryssare, 9 stora hangarfartyg med en sammanlagd kapacitet av 520 plan, 150 moderna jagare med en stor reserv äldre fartyg samt 65 å 70 ubåtar. Dessa siffror äro att betrakta som ett absolut minimum, ty blir det några ändringar, blir det i form av ökning.

Nödvändigheten av dessa rustningar har påvisats i en följd »White Papers on Defence», som gå ut på »den överhängande betydelsen av att flottan skyddar våra förbindelser till sjöss och därigenom möjliggör tillförseln av de sjöburna livsmedel och råvaror, på vilka landets tillvaro beror». Trots flygvapnets utomordentliga utveckling sedan världskriget, kan det icke trygga sjöhandelsvägarna, varken nu eller inom en överskådlig framtid.

Ehuru nationen i sin helhet förstärker att flottans återuppbyggnad är en oundviklig nödvändighet, hur fruktansvärda kostnaderna än bliva, har dock amiralitetets politik utsatts för skarp kritik i vissa detaljer.

Särskilt har byggandet av slagskepp upp till den högsta fördragsgränsen, 35,000 ton, utdömts av vissa kritici, som hålla på ett större antal mindre fartyg.

Att en tonnageminskning med åtföljande billigare byggnads- och underhållskostnader beträffande alla fartygstyper är högeligen önskvärd erkännes allmänt, och skulle ingenstädes hälsas med större glädje än inom amiralitetet. Under åtminstone 15 år har den brittiska marinexpertisen arbetat på en internationell utveckling i sådan riktning, men med föga framgång. Sedan de större sjömakterna gått med på vissa maximumgränser och i allmänhet hålla desamma, skulle det emellertid vara dåraktigt av Storbritannien att ensam av alla gå in för en lägre standard och bygga fartyg, som icke kunde möta andra maktens på lika villkor.

Men samtidigt som våra slagskepp hålla 35,000-tonsgränsen, kommer deras huvudartilleri att bestå av 35,6 cm. kanoner i stället för den föredragsenligt medgivna högsta kalibern, 40,6 cm. Detta kan synas som ett steg bakåt, och har också betecknats som ett sådant både i parlamentet och annorstädes. Vad kan då anledningen vara till amiralitetets beslut?

Först och främst den, att amiralitetets nuvarande fackmanna-överhuvud, lord Chatfield, som vet mera om stora fartygs taktik än någon annan, synes hava anammat Tirpitz' grundregel »att det första som fordras av ett örlogsfartyg är att det skall kunna hålla sig flytande». Före kriget byggde vi slagfartyg, där mycket kraftig bestyckning kombinerades med hög fart, men där pansarskyddet var otillräckligt. I Jutlandsslaget sprungo tre av dessa fartyg i luften utan att hava träffats särskilt ofta. Flottan blev efter denna obehagliga läxa »protektionisk» på så sätt, att den fordrade bättre skydd, även om man härför måste offra på projektilvikt och fart.

När det nu gällde att konstruera de fem slagskeppen av »King George V»-klass, måste amiralitetet strängt hålla sig inom 35,000 tons-gränsen. Hade 40,6 cm. kalibern valts, skulle den för skyddet tillgängliga vikten minskats med icke mindre än 4,000 ton, eller, alternativt, farten nedgått långt under utlandets motsvarande enheters. Då särskilt starkt pansarskydd och tillräcklig fart ansågs vara viktigast, valdes 35,6 cm. kanonen. Ehuru projektilen är betydligt lättare än 40,6 cm.-projektilen, tillfredsställer den dock alla resonliga krav på skottvidd, träffsäkerhet och genomträngningsförmåga. Dessutom har den något högre eldhastighet.

De, som närmare känna till slagskeppen av »King George V»-klass, äro övertygade om, att de komma att bli sin tids mest effektiva slagskepp. Vissa utländska typer må ha något högre fart, andra kunna föra grövre artilleri, men i intet fall tror man, att avvägningen mellan vapen, fart och skydd blivit lyckligare.

Nästa slagskeppsklass, som troligen påbörjas nästa år, kommer möjligen, dock mera som en eftergift åt allmänna opinionen än på flottans egen önskan, att erhålla 40,6 cm. kanoner.

Flottan anser, att kanonen fortfarande är det avgörande vapnet i sjökriget, och önskar därför, att dess slagfartyg i första hand konstrueras som välskyddade plattformar för det tunga artilleriet. Detta innebär emellertid icke, att faran från lufven underskattas. När en gång »King George V»-klassens egenskaper bli kända, torde man komma att finna, att dessa skepp icke blott äro lika väl skyddade mot flygbomber som mot artilleriprojektiler, utan även att deras luftvärnsbestyckning är vida överlägsen alla andra slagskepps. De lova i själva verket att bli mycket litet inbjudande mål för luftanfall.

Vad beträffar kryssarna, kunna de tjugo som byggas uppdelas i tre grupper: »Southampton»-klassen på 9—10,000 ton med 12 st. 15 cm. kanoner, »Fiji»-klassen på 8,000 ton med, antagligen, 9 st. 15 cm. kanoner och »Dido»-klassen på 5,300 ton, bestyckningen t. v. okänd. De båda förstnämnda klasserna innesluta oceangående kryssare med huvuduppgift att skydda handelsvägarna, medan de mindre

kryssarna avses för taktisk samverkan med flottan som stödfartyg för jagarflottiljerna.

Snart nog komma 40 jagare med ett medelplacement av 1,730 ton att vara under byggnad. Av det förhållandet, att de föregående 70 jagarna hålla i medeltal 1,350 ton, framgår att man även här har att räkna med betydligt starkare fartyg.

Det samtidiga byggandet av fem stora hangarfartyg visar tillfyllest, att beskyllningen mot amiralitetet att icke vara »air-minded» är ogrundad. I samma mån som flottans flygvapen utvecklas, komma länge närda planer på intim samverkan mellan flotta och flyg att övas. Ehuru det är mer än troligt, att ett starkt sjöflygvapen kommer att förenkla handelsskyddsproblemen, torde det finnas föga grund för antagandet, att hangarfartygen komma att ersätta kryssarna som den viktigaste faktorn i nämnda skydd.

(Hector C. Bywater i Daily Telegraph den 4 november 1937.)

Japans hemlighetsfulla nya flotta.

Under det gångna året har Japan iakttagit fullständig tystlåtenhet beträffande sina sjörustningar.

Man vet dock med säkerhet, att Japan utöver den ordinarie budgeten anslagit 55 milj. pund (c:a 1,067 milj. kr.) till nybyggnader, 5 milj. pund (c:a 97 milj. kr.) till örlogsbaserna och deras befästningar samt 4,25 milj. pund (c:a 82 milj. kr.) till flottans flygvapen.

Under en hemlighetsfull slöja uppbygger Japan alltså en ny flotta. Intet tyder på, att de nya fartygen komma att underkastas de begränsningar i fråga om storlek och artillerikaliber, till vilka övriga större sjömakter utom Japan enligt gällande avtal förbundit sig.

Amiralitetet i Tokyo vägrar att avslöja, huruvida man bygger slagskepp över 35,000 tons-gränsen och kryssare med 20,3 cm. kanoner, vilket flottavtalets signatärmakter avstå från under en sexårsperiod. Skulle det avslöjas att fartyg av nämnda typer byggas, kommer Londonavtalet att hotas av någon av säkerhetsklausulerna, som torde åberopas därför att åtlydnad av avtalet skulle innebära byggandet av fartyg, som bli de nya japanska typerna underlägsna. I första hand torde en sådan åtgärd vidtagas av U. S. A., medan Storbritannien ogärna ökar sina typer, om det kan undvikas.

Enligt amerikanska flottans underrättelseavdelning började det nya japanska femårsprogrammet för flottans förstärkning den 1 april. Man antager att det omfattar fyra slagskepp av okänd storlek, av

vilka två redan påbörjats, två hangarfartyg, åtta kryssare och femton ubåtar. De sistnämnda äro de första i ett program för ubåtar, som skola färdigställas under de närmaste fem eller sex åren.

Stora anläggnings- och förstärkningsarbeten hava igångsatts på Formosa. Den nya örlogsbasen här beskrives i japanska tidningar som »ett svar till Singapore» — dit avståndet är 2,000 miles.

(Daily Telegraph den 22 november 1937.)

Tysklands nya flotta.

Öppenhjärtiga meddelanden om Tysklands nuvarande och blivande styrka till sjöss lämnas i flottans årsbok för 1938, en halvofficiell publikation, som i dagarna utkommit med godkännande av marinministeriet.

Det framgår, att när de byggande fartygen äro färdiga, kommer tyska flottan — äldre fartyg fränsedda — att bestå av:

- 2 slagskepp på 35,000 ton med 38 cm. kanoner,
- 2 slagskepp på 26,000 ton med 28 cm. kanoner,
- 3 pansarskepp på 10,000 ton med 28 cm. kanoner,
- 3 pansarkryssare på 10,000 ton med 20,3 cm. kanoner,
- 2 kryssare på 10,000 ton med 15 cm. kanoner,
- 2 hangarfartyg på 19,250 ton,
- 22 stora jagare på 1,625—1,8000 ton,
- 30 mindre jagare,
- 61 ubåtar.

Denna styrka är, framhålles det, grundad på förhållandet 35:100 till brittiska flottan enligt 1935 års avtal. Det tillägges emellertid, att det löpande tyska programmet utgått från Storbritanniens styrka den 1 januari 1937, och alltså icke anpassats efter den kraftiga ökningen av det brittiska tonnaget sedan nämnda datum. Denna förklaring synes tyda på att man överväger att bygga flera fartyg för att hålla kvoten.

Enligt avtalet får Tyskland hålla 45 % av Storbritanniens ubåts-tonnage och kan få gå upp till 100 % efter överläggning med brittiska regeringen. Ubåtsflottans sammansättning blir:

- 10 på 712—740 ton,
- 21 på 517 ton,
- 30 på 250 ton.

De större typerna föra 6 torpedtuber och den mindre 3.

Ett särdrag hos de två 35,000-tonsslagskeppen är deras kolossala bredd, 36 m. De bredaste i brittiska flottan äro »Nelson» och »Rodney» med 32,3 m.

Tydligt göres undervattensskyddet på de tyska skeppen exceptionellt starkt. De komma att bestyckas med 8 st. 38 cm., 12 st. 15 cm. och 12 st. 10,4 cm. kanoner, de sistnämnda för luftvärnet.

De två 26,000-tonsslagskeppen Scharnhorst och Gneisenau föra 9 st. 28 cm. kanoner. Det förklaras, att denna jämförelsevis måttliga kaliber valts för att spara vikt till pansaret. Engelsmän och tyskar synas alltså arbeta efter samma linjer i slagskeppsutvecklingen.

De tre pansarkryssarna erhålla 8 st. 20,3 cm. kanoner i dubbel-torn. De komma, säges det, »att likna de starka och sjödugliga brittiska kryssarna av motsvarande typ, vilka kunna göra 32—33 knop».

Ett antal konvojfartyg med så anmärkningsvärt hög fart som 28 knop bygges även.

Arsboken nämner intet om den kraftiga ökningen av personalstyrkan, som nu uppgår till nära 50,000 man.

(Daily Telegraph den 23 november 1937.)

Sovjetrysslands växande styrka till sjöss.

Ett överraskande meddelande om Rysslands sjöstridskrafter har, säger Daily Telegraph's sjömilitära medarbetare, nyligen med marinministeriets bemyndigande offentliggjorts i Berlin. Det förhåller följande:

Ryssland har redan den största ubåtsflottan av alla.

Ett stort byggnadsprogram omfattande tunga kryssare, snabba lätta kryssare, jagare och andra fartyg är på väg att genomföras. Flera 35,000-tonslagskepp planeras.

Nya primära örlogsbaser ha anlagts i såväl Fjärran Östern som de europeiska farvattnen.

Enligt de tyska rapporterna finnas f. n. i Östersjön och Vita havet 16 stora, 30 medelstora och 25 mindre ubåtar samt i Svarta havet 30 och i Fjärran Östern 50 ubåtar av varierande storlekar, summa 151 st. Italien, som har 108 ubåtar färdiga eller byggande, har hittills ansetts som den ledande ubåtsmakten.

Enligt samma källa pågår fortfarande byggandet av ubåtar liksom även av ett flertal tunga kryssare med artilleri över 15 cm. — troligen 18 cm. — samt ett antal torpedkryssare. En av dessa, »Tashkent», på 3,500 ton sjösattes nyligen i Italien.

Det påvisas, att enligt en särskild bestämmelse i engelsk-ryska marinavtalet i juli 1937, kan Sovjet befrias från skyldigheten att lämna uppgift om sjöstyrkorna i Fjärran Östern.

Ett stort anlagt basprogram påstås ha gått raskt framåt. Ön Kotlin i Finska viken har erhållit fullt moderna befästningar och hamnanläggningar samt beskrives som Leningrads sjöfronts försvar.

I Fjärran Östern har Vladivostok ombyggt till en helt modern örlogsbas. Avläggset från öppna havet och gränsen till Manchukuo och alltså undandragen överraskande anfall, har en helt ny örlogsbas anlagts vid Komsomolsk vid Amurfloden.

En ny örlogsbas har likaså anlagts vid Poljarnoie vid Vita havet, nära Murmansk. Här har ett stort varv påbörjats, och tack vare Golfströmmens utlöpare äro farvattnen här farbara även vintertid.

Kanalen mellan Finska viken och Vita havet medger, åtminstone under sommarhalvåret, Sovjet att överföra lätta sjöstridskrafter såsom jagare och ubåtar till Atlanten.

Om det tyska meddelandet är riktigt, måste alltså sovjetflottan betraktas som en fruktansvärd maktfaktor. Vad beträffar ubåtarna i Fjärran Östern, meddelades på nyåret ur säker källa, att mellan 40 och 50 ubåtar funnos enbart i Vladivostok. Ubåtsdelar sändas regelbundet med transsibiriska järnvägen, färdiga att sammansättas på varven därute.

(Daily Telegraph den 25 november 1937.)

Flotta — flyg.

Mr. Archibald Erskine citerar i Naval Chronicle följande uttalande om Berlin-Rom-Tokio-pakten av Virginio Gaidya i Mussolinis språkrör Giornale d'Italia: »Om man vill göra havet till ett medel att framföra vapen och propaganda i den röda revolutionens tjänst, så som skett i det spanska inbördeskriget, måste hela världen veta, att de tre signatärmakterna tillsammans förfoga över nära 2 milj. ton örlogsfartyg till sitt försvar och att den siffran snabbt ökas».

Förf. tillägger: »Två miljoner ton fartyg, och siffran ökas snabbt». Vart har det nu tagit vägen med teorierna, att örlogsflottornas tid är ute, och att det är fartygen i luften i stället för fartygen på havet, som bli den avgörande faktorn i framtida konflikter? För ett eller annat år sedan hördes den åsikten ofta ej endast i England utan även i Tyskland och Frankrike, att örlogsfartygen äro alltför utsatta för flygbomber, och att deras stridsegenskaper aldrig mera komma att få samma betydelse som förr.

Flygvapnets förespråkare må invända, att det ännu är för tidigt att avgöra sjö- eller luftkrigföringens företrädesrätt. Men om detta är riktigt så är det också riktigt, att de ledande sjömakterna — Storbritannien, U. S. A., Frankrike, Japan, Italien, Tyskland och i sin mån Ryssland — fortfarande fästa en oerhörd betydelse vid örlogsfartygen. Och de komma aldrig att ändra sin uppfattning om sjömaktens betydelse, förrän det utan minsta skynt av tvekan är fastslaget, att åtminstone slagskeppen äro alltför sårbara i ett modernt krig för att berättiga samma förtroende, som de ägt i alla stora krig sedan Nelson's dagar».

Förf. understryker även särskilt Gaidyas uttalande, att »freden endast kan skyddas med kanoner» samt slutar sina reflektioner på följande sätt: »Skulle denna Gaidya-Mussolini-paroll vara signalen till en ännu intensivare upprustning till sjöss hos de tre signatärmakterna, skola de demokratiska staterna ingalunda underlåta att förstå meningen. Förenta Staterna och Storbritannien äga allt som behövs för sjömaktens utveckling — pengar, folk och obegränsade konstruktionsmöjligheter, stödda av övertygelsen, att gäller det att sätta ännu högre fart på kapprustningen till sjöss, så skola de utmanande länderna ingalunda finna 'två miljoner ton' hur 'hastigt växande' de än äro, tillräckliga att strypa de länder, som älska friheten».

(Naval Chronicle den 12 november 1937.)

Slagskeppsstyrkorna.

Enligt ett i Washington publicerat halvofficiellt meddelande, komma ytterligare fyra brittiska slagskepp att påbörjas 1938 och ett femte 1939.

Slagskeppen King George V och Prince of Wales beräknas bli färdiga på hösten 1940 samt Anson, Jellicoe och Beatty några månader senare.

Om ytterligare fem slagskepp planeras, kommer Storbritannien att 1942 äga 25 slagskepp. Den enda makt, som kan närma sig denna styrka, är U. S. A., där antalet vid samma tid torde uppgå till 19 à 20.

Enligt tillförlitliga beräkningar blir det samtida antalet: i Japan 14, i Frankrike 10 à 12, i Italien 7 à 8 och i Tyskland 7 slagskepp, »Deutschland»-klassens pansarskepp oräknade.

Från Washington meddelas, att det nya slagskeppet North Carolina, som påbörjades den 26 oktober, kommer att fullständigt omkonstrueras. Det ritades för 9 st. 40,6 cm. kanoner, 27 à 29 knop och särskilt starkt pansarskydd. Man har nu funnit svårigheter mö-

ta att rymma alla dessa krav inom den avtalsenliga ramen av 35,000 ton. Farten eller skyddet eller bådaderna måste begränsas, om man skall få plats för 40,6 cm. kanoner. Detta synes rättfärdiga brittiska amiralitetets åtgärd att nöja sig med 35,6 cm. kanoner på de nu byggande slagskeppen.

(Daily Telegraph den 10 november 1937.)

Moderna örlogsfartygs motståndskraft.

Några intressanta uppgifter angående de moderna örlogsfartygens motståndskraft jämförda med förhållandena för 20 år sedan lämnades nyligen inför Institute of Engineers and Shipbuilders in Scotland.

Det påvisades, att då en av de nyaste jagarna, Hunter, stötte på en mina utanför spanska kusten den 13 maj, skadade explosionen bl. a. ett skott, som skilde två stora avdelningar. En vattenmassa uppgående till ungefär två tredjedelar av fartygets standarddeplacement strömmade in, och den panna, som var i tjänst för tillfället, lossnade från sin bädd samt kastades åt sidan. Andock inträffade ingen pannexplosion, och efter dykarundersökning kunde jagaren lyckligt bogseras den 150 miles långa vägen från Almeria till Gibraltar. Trots brännoljaeläckorna kunde de eldsvådor, som uppstodo, snabbt släckas, enär allt trä ombord hade gjorts eldfast.

Under världskriget voro minor, ej större än den Hunter påträffade, tillräckliga att sänka slagskeppen Audacious och King Edward VII samt den stora pansarkryssaren Hampshire. Att numera en jagare kan övervinna skadorna från minor, som för 20 år sedan voro tillräckliga att sänka slagskepp, är bevis på den sunda utvecklingen beträffande metoder och materiel vid brittiska flottans återuppgagnad.

(Naval Chronicle den 22 oktober 1937.)

Flygplan för användning ombord.

Under den nyligen avhållna »Wehrmachtmanöver», väckte ett nytt flygplan, »Storch», berättigad uppmärksamhet. Farten kan varieras från c:a 55 till c:a 240 km/tim. (d. v. s. från 30 till 130 knop) och planet kan (mot vinden) landa med 40 knops fart. Vid start (mot vinden) behövs blott 80 m:s starsträcka, i stiltje c:a 125 m.; vid landning kräves c:a 60 m. i stiltje och c:a 40 m. mot vinden.

Detta plan bör vara väl ägnat för användning ombord. Hangarfartyg med start- och landningsdäck behövs ej, ej heller katapult, landningssegel eller bärgningskran. Utan större anordningar kan planet starta från eller landa ombord på slagskepp eller kryssare, som kunna göra 25 knops fart eller mera.

(Dansk Tidskrift för Søvaesen, november 1937.)

Nederländernas upprustning.

Enligt ett regeringsmeddelande beräknas ett belopp av 170,5 milj. gulden för den militära upprustningen. Detta anslag säges vara ovillkorligen nödvändigt, enär det ej längre existerar någon kollektiv säkerhet och regeringen därför måste helt stödja sig på landets egen försvarskraft. Det vore dock icke regeringens avsikt att inlåta sig på en kapprustning med andra länder.

(Kieler N. Nachrichten den 23 november 1937.)

Kriget i Fjärran Östern.

En officiell kommuniké den 11 oktober från japanska marinministeriet meddelar följande:

Av örlogsfartyg hava kineserna förlorat: 7 kryssare (d. v. s. alla utom en), 8 kanonbåtar, 1 jagare, 1 minläggare och 1 mätningarfartyg. 136 flygplan ha med säkerhet nedskjutits, och ytterligare 7 förstörts på marken. Av viktigare militära anläggningar ha 18 flygplatser och 1 arsenal samt diverse bangårdar, järnvägar och andra anläggningar av militär betydelse förstörts.

Flottans förluster uppgå till 1,113 döda och sårade samt 39 flygplan; intet fartyg har gått förlorat.

(Marine-Rundschau, november 1937.)

Nytt försvarsmedel mot ubåtar?

»London Times» har antytt tillvaron av ett nytt och effektivt antiubåtsmedel, som gör ubåtar ofarliga.

Brittiska fartyg skulle experimentera med en ny sjunkbomb av sådan styrka, att varje ubåt inom en halv mile från fällningsplatsen tvingades upp till ytan. Förråd av dessa sjunkbomber, som hittills

icke prövats under krigiska förhållanden, utlämnas f. n. från Portsmouth att användas mot ubåtar, som anfalla brittiska fartyg.

(Proceedings, november 1937.)

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

Storbritannien.

Amiralitetets beslut att bygga en stor, ny, central förbindelse-skola (Signal School) i Portsmouth till en kostnad av 350,000 pund (6,8 milj. kr.) är av mera än tillfälligt intresse. Det torde vara svårt att nämna en enda av sjökrigföringens alla grenar, som är av större betydelse än förbindelsetjänsten.

(United Service Review den 21 oktober 1937.)

Försvarskoordinatorn Inskip lämnade nyligen några uppgifter om kostnaderna för den brittiska upprustningen. Under en tidsrymd, som icke uppgår till två år, har regeringen utlämnat rustningsarbeten för 288 milj. pund (över 5,500 milj. kr.). 26 särskilda fabriker hava upprättats för flottans räkning, 17 för arméns och 15 för flygvapnets. Om luftskyddet uttalade sig ministern optimistiskt. Han trodde, sade han, att om man endast får tid på sig, skall icke heller civilbefolkningen behöva känna sig sakna skydd mot flyganfall. Uttryckligen underströks, att Storbritanniens rustningar endast tjäna fredens ändamål.

(Kieler N. Nachrichten den 5 november 1937.)

Kryssaren Gloucester (9,300 ton), jagarna Mohawk, Matabele och Tartar, ubåtarna Sterlet (670 ton), Triton (1,095 ton) och Undine (540 ton) samt ubåtsmoderfartyget Maidstone hava nyligen sjösatts.

(Le Yacht den 6 november 1937.)

Från 1 januari kommer skolan för samverkan mellan flottan och flygvapnet att flyttas till flygvapnets nya förläggning i Ford, Sussex, varvid den stora och välutrustade anläggningen vid Lee-on-Solent helt överföres till-flottan.

Detta är ett av de första resultaten av det i juli fattade beslutet att helt ställa flottans flygvapen under amiralitetets kontroll och giva amiralitetet full bestämmanderätt över alla ombordbaserade flygplan, vare sig de för tillfället befinna sig ombord eller i land.

Förut ställdes alla flygplan jämte deras besättningar, som sändes i land, automatiskt under flygministeriet, vilket medförde många förvecklingar.

Ett annat resultat av systemskiftet blir, att alla flygvapnets flygplanförare i flottans flygvapen komma att ersättas med sjöofficerare. Hittills har flottan bestått endast omkring 60 % av förarna, medan dock alla spanare varit sjöofficerare.

Anläggningen vid Lee-on-Solent har i 14 år varit skola för samverkan mellan flottan och flygvapnet med huvuduppgift att utbilda sjöofficerare till spanare.

(Daily Telegraph den 13 november 1937.)

I ett tal nyligen nämnde andre sjölorden, Sir Martin Dunbar-Nasmith, att årets rekrytanttal är fyra gånger större än år 1932. »Anledningen till den lyckade rekryteringen är», sade han, »den i hela landet växande övertygelsen, att flottan är den väsentliga faktor, som kan hindra lag och ordning att övergå i kaos».

(Daily Telegraph den 13 november 1937.)

En officer, två underbefäl och flera meniga ha erhållit British-Empireordens medalj för visat hjältemod, då jagaren Hunter stötte på en mina den 13 maj utanför Almeria vid spanska kusten.

De utförde enligt den officiella rapporten följande:

»En av en mina förorsakad explosion inträffade under maskinist-Underbefällets och torpedmatrosernas mässdäck. För att kunna nå dem, som uppehöll sig därstädes, måste fem man, enär lejdarna voro förstörda, hoppa direkt från 2¹/₂ meters höjd ned i en mäss, där brännolja stod nära 1 meter högt och mot ett däck, som de icke visste om det var helt eller icke.

De stannade kvar trots den överhängande faran att falla genom det skadade däckets i vattnet och oljan nedanför. Hela tiden hade de dessutom det intrycket, att fartyget befann sig i sjunkande tillstånd.

Deras ansträngningar gingo ut på att draga fram döda och sårade ur spillrorna och brännoljan upp på däck. Arbetet härmed pågick 5 à 10 minuter. De räddade befunno sig i överhängande livsfara till följd av att de svalt brännolja, och skulle utan tvekan om-

kommit, därest de stannat längre där nere. Andra voro svårt brända och skulle dött av skadorna om såren längre påverkats av brännoljan».

(Naval Chronicle den 19 november 1937.)

I Fleet Orders den 2 september angives en reviderad metod för skickligt manskap att uppnå de yrkes- och bildningsfärdigheter, som äro nödvändiga för att erhålla underlöjtnants förordnande. I huvudsak går denna metod ut på att ombord anordna särskilda kurser för utvalt manskap i avsikt att bibringa de för det slutliga urvalet nödvändiga kunskaperna. I anslutning härtill må manskap inställa sig inför Fleet Selection Boards utan att ha uppfyllt vissa hittills vidhållna fordringar. Om de få inställa sig inför Final Selection Board beror på resultatet av de examina, som avlagts efter utbildningskurserna på de valda fartygen.

13 Acting Petty Officers unämndes till Acting Sub-Lieutenant fr. o. m. den 1 september 1937, det största antalet sedan kriget. 1932 var antalet 8, 1933—6, 1934—5, 1935—3 och 1936—4. 8 Engine-Room-Artificers befordrades till Acting Sub-Lieutenant (E) fr. o. m. den 1 juli 1937, d. v. s. dubbla antalet mot år 1936.

(JRUSI, november 1937.)

Förenta Staterna.

Marinministern, mr. Claude A. Swanson, har i sin årsrapport berört vissa svårigheter, som föreligga för flottan. Dessa svårigheter hänföra sig till bristande byggnadsanslag, behovet att ersätta äldre fartyg, brist på officerare, otillräckliga löner för stammanskap och yngre officerare samt ett endast måttligt tillfredsställande läge beträffande materiel och underhåll.

Stammanskapet räcker till, men av officerarna å första linjens fartyg äro 1,600 vakanta. Det har därför icke varit möjligt att bemanna fartygen med officerare till fastställt antal.

Amiral Leahy, Chief of Naval Operations, säger i sin rapport: »Hela byggnadsprogrammet har försenats av strejker, långsamma materialleveranser, otillräcklig ritarpersonal och oundvikliga ändringar under byggnadstiden».

(Daily Telegraph den 8 november 1937.)

Marinministern har i sin årsberättelse anfört, att U. S. A. nu icke längre strävar efter att bli den starkaste sjömakten. Det framgår att U. S. A. ej blott uppgivit överlägsenheten utan även den paritet i förhållande till Storbritannien, som tillförsäkrades genom Londonavtalet 1930.

Enligt marinministern förfogar U. S. A. över 325 fartyg på 1,083,330 ton gentemot Storbritanniens 1,216,398 ton och Japans 745,594 ton.

Örlogsprogrammet för 1939 innehåller enligt amerikanska pressmeddelanden följande:

2 slagskepp till en beräknad kostnad av 60 milj. doll. (ca 234 milj. kr.) stycket som ersättning för »Texas» och »Oklohama».

2 lätta kryssare på 7,500 ton som ersättning för »Omaha» och »Milwaukee». Kostnaderna beräknas till 16 milj. doll. (62 milj. kr.) pr fartyg.

6 ubåtar, 4—6 jagare, 4 hjälpfartyg, varibland ett ubåtsmoderfartyg på 9,000 ton och ett oljefartyg på 8,000 ton.

Sannolikt kommer kongressen att föreläggas en ny byggnadslag, när fartygen enligt Vinson-Trammel-lagen bl. a. måste hålla sig inom Washington- och Londonavtalens gränser. Därjämte kunna enligt nämnda lag endast ordinarie ersättningsbyggnader besörjas, medan för varje nybyggnad anslag måste äskas av kongressen. Den nya lagen torde huvudsakligen komma att befatta sig med kryssarbyggnader. Man antager, att lagen skall innehålla 10—15 kryssare på 10,000 ton med 15 cm. kanoner samt några jagare och ubåtar.

Omkring 75 fartyg befinna sig under byggnad eller komma att påbörjas inom den närmaste tiden. Slagskeppet North Carolina stapelsattes i början av november och systerskeppet Washington påbörjas inom kort. Vidare äro 2 hangarfartyg, 1 tung kryssare, 9 lätta kryssare, 17 ubåtar, 5 flottiljledare och 37 jagare antingen på stapeln eller komma att snarast påbörjas.

Om flottans flygvapen meddelas i pressen, att 1,100 icke föräldrade flygplan äro i tjänst och 800 under byggnad. Nästa år kommer flottan att förfoga över 1,800 moderna plan. Totalantalet skall uppbörjas till 1910.

(Kieler N. Nachrichten den 23 november 1937.)

Frankrike.

Ordföranden i senatens marinutskott har uttalat, att det av parlamentet beviljade flottprogrammet (jmf UFM 11/37) ovillkorli-

gen måste genomföras. Särskilt måste de i 1938 års anslag beräknade båda hangarfartygen påbörjas snarast möjligt.

(Kieler N. Nachrichten den 19 november 1937.)

Slagskeppet Dunkerque, som sedan april är i tjänst, väntar ännu förgäves på att systerkeppet Strasbourg skall bli färdigt. Den förutvarande marinministern Piétri har nyligen förklarat, att fartyget snart skall träda i tjänst »om det icke ytterligare försenas av strejker och 40-timmarsveckan». Om slagskeppen Richelieu och Jean Bart nämnde Piétri, »att de kunna och böra vara färdiga vid slutet av år 1939, resp. 1940».

De sex kryssarna av Gloire-klassen äro de första franska örlogsfartyg, som vid provturerna fått göra ett längre uthållighetsprov i st. f. en kortare tids maximalbelastning av maskineriet. Samtliga hava vida överträffat den beräknade farten.

(Kieler N. Nachrichten den 25 november 1937.)

Sovjetryssland.

Enligt meddelande från Reval, skulle en rysk ubåt hava förolyckats i närheten av estniska kusten den 16 oktober.

(Le Yacht den 8 november 1937.)

(Detta meddelande har förekommit på flera håll i pressen, men någon bekräftelse har ej ingått. Pressdet:s anm.)

Ett örlogsfartyg om 3,500 ton, som byggts i Livorno för sovjetregeringens räkning, sjösattes på söndagen under en märklig frånvaro av ceremonier.

Fartyget beställdes för två år sedan, men pressen har icke tillåtits nämna något om att det var färdigt att sjösättas. Ryske ambassadören i Rom var icke närvarande, och fartyget välsignades av en katolsk präst och förde italiensk flagg, då det tog vattnet. Man gissar därför att det nya krigsfartyget, som officiellt heter Taschkent, aldrig kommer att levereras till beställaren, utan i stället blir ett nytt tillskott till den italienska flottan.

(Svenska Dagbladet den 22 november 1937.)

Enligt ej bestyrkta meddelanden byggas f. n. å sovjetryska varv fyra kryssare på 8,000 ton med 18 cm. kanoner. Den nya torpedkryssaren Leningrad, 2,900 ton, lär under sina provturer uppnått 36 knop. Ytterligare fem fartyg av denna typ äro snart färdiga.

Ett utländskt varv bygger för sovjetrysk räkning två lätta kryssare på 3,300 ton med en beräknad fart av 42 knop. På samma varv torde också en lätt kryssare på 5,000 ton vara under byggnad.

Det talas vidare om, att nya slagskepp skola stapelsättas på ryska varv samt att förhandlingar om bestyckningen pågå med amerikanska firmor.

Otroligt verkar ryktet, att Ryssland skulle helt överge Kronstadt som örlogsbas och i stället använda Murmansk. Till sistnämnda plats äro f. n. starka lätta sjöstridskrifter förlagda såsom jagare, torped- och ubåtar.

(Kieler N. Nachrichten den 22 november 1937.)

»Daily Herald» återgiver ett från Köpenhamn emanerande rykte, att Sovjetryssland skulle flytta sin europeiska primära örlogsbas i Nordeuropa från Kronstadt till Poljarnoe vid den isfria Murmansk-kusten.

Enligt nämnda tidning äro förberedelserna redan i full gång. I Poljarnoe, som ända till förra året hade endast 2,500 invånare, äro nu 100,000 arbetare sysselsatta med att anlägga en stor hamn med stort varv jämte andra för en modern örlogsbas erforderliga anordningar.

I detta sammanhang omnämner »Daily Herald» planerna att bygga jätteslagskepp, för vilka farvattnen kring Kronstadt skulle vara olämpliga.

(Kieler N. Nachrichten den 28 november 1937.)

Danmark.

Den 6 november sjösattes ubåten Havfruen. Egenskaper: 330—400 ton, längd 47,5 m., bredd 4,5 m., djupgående 2,84 m., 5 st. 45 cm. torpedtuber, 2 st. 40 mm. luftvärnskanoner, 2 st. 600 HK Diesel B-W-motorer för ytgång och 2 st. 225 HK elektromotorer för uv-gång, 15,75/8 knop.

Två systerbåtar till »Havfruen» byggas å örlogsvarvet. »Havmanden» skall börja sina prov på nyåret och »Havkalen» skall sjösättas om några månader.

Örlogsvarvet arbetar även med konstruktionen av de tre minifartyg på 300 ton, som skola byggas enligt den nya sjövärnslagen,

ävensom med det sjömättningsfartyg, som skall ersätta gamla »Marstrand».
(Berlingske Tidende den 6 november 1937.)

Polen.

Torpedkryssaren Grom, byggd i England, är färdig. Egenskaper: längd 114 m., bredd 11,27, djupgående 3,13 m., deplacement 2,000 ton, 4 st. 11,5 cm. kanoner och 2 st. 40 mm. luftvärnskanoner, 2 st. 55 cm. trippeltuber, 190 mans besättning. Förstärkningsanordningar för gång i isbundna farvatten. Ett systerfartyg, Blyskawica, färdigställes i Cowes.

Minläggaren Gryf har på ett mycket tillfredsställande sätt gjort sina provturer vid Augustin-Normand. Egenskaper: längd 103 m., bredd 13,5 m., deplacement 2,230 ton, 2 Sulzer-motorer, 20 knop, 6 st. 12 cm. kanoner, 3 st. 40 mm. luftvärnskanoner, 300 minor, 200 mans besättning. Byggt för att kunna tjänstgöra som kadettfartyg.

(Le Yacht den 8 november 1937.)

Argentina.

Den nya kryssaren (skolfartyget) La Argentina, som bygges hos Vickers-Armstrong, har följande egenskaper: 6,500 ton, 30 knop, 9 st. 15,2 cm. kanoner, 4 st. 10,2 cm. luftvärnskanoner, 6 st. 53,3 cm. torpeduber, 2 flygplan. Besättning 600 man med plats för 60 kadetter.

De sju jagarna, som byggas på olika varv i England, kosta tillsammans 2,8 milj. pund (54,3 milj. kr.) och likna brittiska G-klassen: 1,350 ton, 35,5 knop, 4 st. 12 cm. kanoner, 2 kvadruppeltuber 53,3 cm. Namn: Buenos-Aires, Entre-Rios, Corrientes, San Juan, San Luis, Misiones och Santa Cruz.

Såväl kryssarna som jagarna beräknas kunna levereras i slutet av år 1938.

På argentinska varv byggas 7 minsvepare på 550 ton, 16 knop, 2 st. 10 cm. kanoner.
(La Revue Maritime, september 1937.)

Brasilien.

Tre ubåtar, Tamoya, Timbyra och Tupy, byggda i Spezia, hava levererats. Deplacement 900 ton och egenskaper i huvudsaklig överensstämmelse med samtida italienska ubåtar.

Det uppgives, att ytterligare tre ubåtar av samma typ komma att byggas i Muggiano.

(Naval Chronicle den 19 november 1937.)

