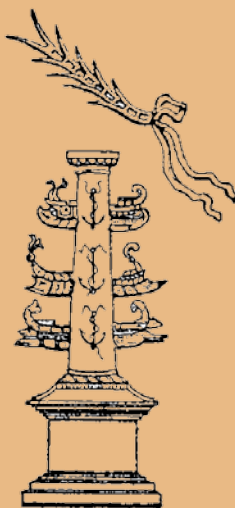


TIDSKRIFT  
I  
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV  
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I  
KARLSKRONA.



1935.

98:e årgången.

---

---

Häfte N:r 8

## Årsberättelse i reglementen och förvaltning.

Avgiven av ledamoten *Högberg*.

De viktigaste händelserna inom rubricerade vetenskapsgren under år 1934 hava inträffat inom intendenturen och då i första hand inom förplägnadsväsendet. Jag börjar därför med att relatera, vad som sig där tilldragit.

Ett gammalt ordspråk lyder: »Intet ont, som ej för något gott med sig». Detta kan med fog tillämpas på den matstrejk, som på grund av kommunistagitation utbröt vid sjömanskårens matinrättning i Karlskrona på sommaren 1933. I sig själv ett ont medförde denna strejk det goda, att förbättringar i utspisningsförhållandena och moderniseringar av matinrättningarna vid marinen, varom myndigheterna vid flera tillfällen gjort framställningar utan resultat, nu blevo högaktuella och lättare att genomföra. De åtgärder, som i detta hänseende närmast vidtogos, voro följande.

Under framhållande av att de brister, som vidlåda marinens förplägnadsväsende, avsåge dels matinrättningarnas inredning och tekniska utrustning, dels normalportionens sammansättning, dels organisationen, dels ock kökspersonalens rekrytering och utbildning, gjorde marinförvaltningen framställning hos Kungl. Maj:t om att få anlita särskilda sakkunniga för verkställande av en ingående utredning för bristernas avhjälpande.

Genom kungligt brev den 22 september 1933 bemyndigades marinförvaltningen att tillkalla arméns konsulent i utspisnings-

frågor, sysslomannen vid Sundby sjukhus Nordfeldt, samt direktören för hotell- och restaurangaktiebolaget Gillet, marinintendenten å övergångsstat Sjöwall, att såsom sakkunniga under marinöverintendentens ledning inom marinförvaltningen utreda frågan om marinens utspisningsväsende.

Då de sakkunnigas utredning varit grundläggande för de förbättringar, som vidtagits, anser jag det vara av vikt att i korthet redogöra för denna utredning.

Redan den 27 december 1933 avlämnade de sakkunniga första delen av sitt betänkande till marinförvaltningen, behandlande utspisningsförhållandena vid de större matinrättningarna i land. Efter att hava redogjort för de olika matinrättningarnas skick, portionskostnaden och kökspersonalens arbetskostnader, varvid dessa kostnader jämförts med motsvarande vid arméns truppförband och befunnits avsevärt överstiga dessa, höllo de sakkunniga före, att dessa ogynnsamma förhållanden voro för-  
anledda av

*dels* den vid matinrättningarna förhandenvarande föräldrade lokaldispositionen, bristfälliga utrustningen med kokapparater, spislar och maskiner samt avsaknad av kyllokaler,

*dels* den i inrättningarna arbetande personalens ofullständiga yrkesutbildning och de relativt täta ombyten av handräckning, som måste bliva en följd av den gällande organisationen med kommenderade värnpliktiga,

*dels* den gällande ordningen för servering av måltiderna (lika stora mängder till samtliga), varigenom ett individuellt tillgodoseende av portionstagarnas önskemål och behov svårigen kunde åstadkommas och uppkomsten av måltidsavfall befordrades,

*dels* den vid de flesta matinrättningar tillämpade måltidsindelningen med mycket tidigt, allt för stort morgonmål, tidig middag samt aftonmål,

*dels* ock den splittring, som kännetecknade den gällande organisationen av matinrättningarnas ledning och förvaltning samt att denna förvaltning delvis vore anförtrodd personal, som saknade erforderlig fackkunskap.

Sedan de sakkunniga närmare redogjort för den splittring i organisationen, som omnämnts i näst föregående punkt och vartill de ännu utförligare återkomma längre fram i sitt betänkande, övergå de till att behandla frågan om förplågnadens värdensliga ordnande och redogöra först för matinrättningarnas disposition och utrustning. De mest genomgripande förändringarna föreslås därvid att genomföras vid sjömanskårens i Karlskrona matinrättning. För vinnande av bättre utrymme i denna inrättning skulle tvättinrättningen och korvfabriken flyttas från matinrättningsbyggnaden till rustkammарbyggnaden på Stumholmen. För vinnande av en mera ekonomisk drift vid korvfabriken skulle i sistnämnda byggnad även inredas en köttcentral, direkt underställd stationsintendenten, med uppgift dels att distribuera färskt kött, dels att förädla och insalta dylikt. En sådan anordning skulle möjliggöra ett ekonomiskt styckningsförfarande i avsikt att därmed vinna ökade möjligheter till omväxling i förplågnaden samtidigt med lägre pris på och mångsidigare tillverkning av charkuterivaror. Under stationsintendenturen föreslås samtidigt anläggande av ett kafferosteri för hela stationens behov.

De ledigblivna utrymmena skulle tagas i anspråk för anordnande av rum för proviantens förvaring, för råvarornas, den färdiglagade matens och matresternas betryggande förvaring i kylrum ävensom för inrättande av erforderliga personalrum.

Även för matinrättningarna vid skeppsgossekåren i Karlskrona, sjömanskåren i Stockholm, Vaxholms kastell, Oscar-Fredriksborg, Karlskrona kustartilleriregementes stadskasern samt Kungsholms fort föreslås utvidgning av lokalerna, inrättande av liknande lokaler för proviantens förarbetning och förvaring i kylrum samt för personal. För samtliga matinrättningar föreslås en hel del sanitära anordningar, komplettering av apparaturen, anskaffande av moderna köksmaskiner i den utsträckning, som erfordras för ett tekniskt och ekonomiskt riktigt handhavande av förplågnaden, uppställning av apparater, maskiner och övriga anordningar på så sätt, att arbetet i görligaste mån underlättas och förenklas. Vid skeppsgossekåren i Karls-

krona föreslås försök med fri skaffning med användande av provisoriska anordningar under ett år, och att frågan om permanenta anordningar för fri skaffning därefter upptages till prövning. Fri skaffning föreslås att införas vid matinrättningarna å Vaxholms kastell, Oscar-Fredriksborg och Kungsholms fort.

De sakkunniga övergå därefter till behandling av frågan om kökspersonalen och framhålla härvid, att de för förplägnaden ansvariga myndigheterna vitsorda, att till handräckningstjänst användes personal utan yrkesskicklighet eller som brister i pålitlighet och uppförande, som sakna känsla för ordning och disciplin och som titt och ofta måste ombytas, att matlagningen på grund av kockarnas ålder och den enahanda tjänstgöringen med brist på nya impulser och modern matlagning i någon mån lider av konservatism och slentrianmässighet, att kockbiträdenas egenskaper kunna betecknas såsom medelgoda samt att kockarnas utbildning är bristfällig, och att en del kockars kunskaper i matlagning fortfarande lämnat mycket att önska, varför kravet på bättre arbetspersonal starkt framträder.

Efter att hava framhållit det goda resultat, som vunnits vid arméns matinrättningar genom anställande därstädes av fackkunnig kvinnlig personal i stället för militär personal, samt efter att hava redogjort för de marina myndigheternas yttrande för och emot anställande av kvinnlig kökspersonal, föreslå de sakkunniga, att i marinens matinrättningar anställas kvinnlig köks- och serveringspersonal bestående av husmoder och, där matinrättningens storlek så påfordrar, biträdande husmoder samt biträden i erforderlig utsträckning. Härigenom skulle samtliga i matinrättningarna tjänstgörande underofficerare och underbefäl — med undantag för uppbördsmän i respektive matinrättningar — tillsammans omkring 41 personer kunna återgå i den tjänst, för vilken de ursprungligen anställdes.

De sakkunniga återkomma härefter mer ingående till den förut i betänkandet delvis behandlade frågan om splittringen i organisationen av ledningen av matinrättningarna. De framhålla härvid att den dagliga omsorgen med att leda och övervaka verksamheten vid matinrättningarna anförtrotts rent mili-

tära chefer, som icke äro utbildade för detta arbete, vilket förhållande, som påtalats vid flera tillfällen, de anse i själva verket endast vara en kvarleva från den tid, då flottan saknade intendenturpersonal i egentlig mening, och då utspisningsförhållandena voro så okomplicerade, att övervakande av förplägnadspastalterna icke krävde någon fackkunnig personal vid sidan av de militära befattningshavare, som eljest hade att taga befattning med den inre tjänsten. Visserligen hade en ändring i detta förhållande skett bl. a. därutinnan, att fartygsintendenten anförtrots ledningen av utspisningen ombord, men i land bestode alltjämt den tidigare tillämpade ordningen. Att ingen ändring på senare år skett härvidlag, anse de sakkunniga huvudsakligen vara att tillskriva en viss farhåga för att införa en dualism i den militära ordningshållningen, i det man förmenat, att konflikter lätt skulle kunna uppstå, om befälsföringen vid matinrättningarna uppdelades på kasernbefälhavaren och den intendent, som finge hand om själva utspisningen. Det hade också anförts som skäl mot en reform av antytt slag dels att intentionerna icke vore krigsmän och sålunda icke skulle äga tillräckliga möjligheter att föra befäl, dels att deras utbildning icke skulle giva dem stort bättre förutsättningar för att leda verksamheten vid matinrättningarna än det militära befälet.

Den sistnämnda invändningen anse de sakkunniga väl få antagas bottna i det kända förhållandet, att marinintendenterna, som, till skillnad från arméns intendent, till övervägande del tagas i anspråk för administrativa och kamerala uppgifter, givetvis utbildas med särskild tanke härpå, ehuru väl denna utbildning jämväl inrymmer ämnen och kurser, berörande den rena förplägnadstjänsten.

Vidare framhålla de sakkunniga, att man numera kommit därhän att en militär matinrättning, för att fylla sin uppgift, måste skötas ungefär som en folkrestaurang, men också att förebilden för utspisningen och ekonomien bör bliva hushållet i en familj. Detta anse de knappast vara möjligt med den gällande ordningen. Så långt detta vore möjligt torde därför anskaffningen av provianten och bestämmande av huru det anskaffade

skall användas böra läggas i *en* hand, och det torde rimligtvis ej kunna bli va tal om annat än att för dessa uppgifter avse intendenturutbildad personal. Och skulle det så vara, att marinintendenternas utbildning icke vore ordnad fullt tillfredsställande i förevarande hänseende, anse de sakkunniga, att detta förhållande bör tillrättläggas, något som icke torde erbjuda större svårigheter. De sakkunniga kunna icke finna, att några olägenheter ur militär synpunkt skulle behöva uppstå, om en marinintendent finge hand om ledningen av en matinrättning, vilket ju för övrigt förhållandet vid arméns truppförband utvisade. Där vore visserligen intendenten krigsman, men denna omständighet anse de sakkunniga numera sakna betydelse, i all synnerhet om kökspersonalen, som de sakkunniga tänkt sig, skulle bli va kvinnlig.

De sakkunniga anse därför att kasernbefälhavarna böra befrias från bestyret med matinrättningarnas skötsel, och att härför böra avses marinintendenter, där detta är möjligt. De föreslå att vid Karlskrona örlogsstation en av de vid stationsintendenturen tjänstgörande marinintendenterna skulle få till åliggande att i egenskap av förplägnadsintendent för sjömans- och skeppsgossekårernas matinrättningar under stationsintendenten handlägga ärenden, som avse utspisningen, samt att leda och övervaka densamma. Stationsintendenten skulle på förslag av förplägnadsintendenten fastställa utspisningsstaterna. Förplägnadsintendenten skulle hava skyldighet att dagligen övervaka arbetet i matinrättningarna och meddela erforderliga direktiv för utspisningen, avsmaka maten m. m. Uppbördsmanen borde sortera under intendenten i allt sådant som anginge förvaltningen. Med införande av kvinnlig kökspersonal, under en husmor, skulle uppbördsmanen icke längre behöva befatta sig med arbetet i köket och dess bilokaler, men syntes det lämpligt, att han biträdde kasernbefälet med övervakande av ordningen i matsalen under själva måltiderna.

De sakkunniga anse att samma principer böra tillämpas vid Stockholms örlogsstation. Där skulle antingen den i stationsintendenturen tjänstgörande marinintendenten tillika vara för-

plägnadsintendent för sjömanskårens matinrättning eller också en av de å stationskontoret kommenderade intendenterna kunna tillika tjänstgöra vid stationsintendenturen såsom förplägnadsintendent.

Beträffande sjöreservernas matinrättningar föreslå de sakkunniga antingen att dessa läggas under stationsbefälhavarens förvaltning, i vilket fall ledningen av desamma skulle kunna anförtros den vid stationsintendenturen föreslagna förplägnadsintendenten, eller, om så skulle befinnas lämpligare, att de fortfarande skola sortera under varvschefen, att förrådsintendenten å varvet åläggas att tillika vara intendent vid sjöreservens matinrättning och att varvskamreraren fullgör de åligganden, som förut angivits för stationsintendenten med avseende å fastställandet av utspisningsstater m. m.

Vad angår matinrättningen vid flottans sjukhus föreslå de sakkunniga, att den vid stationsintendenturen tjänstgörande förplägnadsintendenten jämväl skulle vara intendent vid sjukhusets matinrättning och i denna egenskap underställas förste läkaren. Den sistnämnde skulle på intendentens förslag fastställa utspisningsstater eller planer för utspisningen inom den kostnadsram, som stationsbefälhavaren fastställt på basis av den av marinförvaltningen för sjukhuset utfärdade spisordningen.

Vid kustartilleriets truppförband, vilka ju äro organiserade ungefär efter samma mönster som vid armén, anse de sakkunniga det från organisatorisk synpunkt icke behöva erbjuda några svårigheter att ställa matinrättningarna under regementsintendentens ledning, så mycket mindre som denne i praktiken redan tager mer eller mindre befattning därmed. Svårigheterna läge mera däri, att såväl vid Vaxholms som Karlskrona kustartilleriregemente funnos hela året två större matinrättningar med ett sådant läge, att en daglig tillsyn från regementsintendentens sida vore utesluten. Därtill komme vissa mindre eller tillfälliga matinrättningar på fortén, vilka också krävde tillsyn. Det måste därför givetvis förutsättas att vid sådana förläggningar, som icke dagligen kunde övervakas av regementsintendenten, en viss tillsyn även skulle utövas av vederbörande fort-

chefer eller motsvarande befälhavare. Den ekonomiska ledningen av matinrättningarna borde sålunda kunna utövas av regementsintendenten utan att daglig tillsyn från hans sida vore nödvändig.

Kostnaderna för matinrättningarnas försättande i tidsenligt skick beräknas av de sakkunniga draga en kostnad av 764,000 kronor. Kostnaderna för de arbeten, som borde komma till stånd redan under budgetåret 1934—1935, hava de sakkunniga uppskattat till 374,000 kronor. För bestridande av dessa sistnämnda kostnader skulle särskilt behöva äskas 250,000 kronor och resten skulle kunna utgå av tillgängliga medel.

De sakkunniga framhålla slutligen under en rubrik »Övriga frågo» att de inskränkt sin utredning till de större stationära matinrättningarna med utlämnande tillsviðare av vissa mindre matinrättningar. Detta innebure emellertid ingalunda att icke dessa senare vore i behov av modernisering och rationalisering utan berodde endast på att tiden icke medgivit en granskning av desamma. Av samma skäl hade icke heller fartygens utspisningsförhållanden ännu blivit föremål för någon ingående granskning. Vidare hade en annan fråga av mycket stor vikt tills vidare måst lämnas åsido, nämligen normalportionsstatens sammansättning. De anse emellertid att denna fråga såväl som revidering av spisordningen ombord bör anstå tills erfarenhet vunnits angående redan föreslagna åtgärders verkningar, och utredningen på andra punkter fullföljts. De framhålla emellertid i detta sammanhang, att erfarenheten givit vid handen att, vad angår förläggningen till vissa fort, den kost, som kunnat åstadkommas på basis av normalportionen, icke varit tillräcklig utan måst utökas. Det syntes därför lämpligt att, i avvaktan på ett slutligt ordnande av denna angelägenhet, provisoriska bestämmelser utfärdades om viss procentuell ökning av normalportionens penningvärde under förläggning till kustfästningarnas yttre linjer.

De sakkunniga gå även in på frågan om portionsförbättringarnas ordnande men uttala att tiden icke medgivit dem att ägna denna fråga någon närmare granskning. Det förefaller

dem emellertid som om hela det gällande systemet med portionsförbättringar vore både alltför omständligt och opraktiskt. De ifrågasätta därför om det icke vore enklare och mera praktiskt, att matinrättningarna medgäves att inom den fastställda kostnadsramen ordna utspisningen på lämpligaste sätt och att medovisningen av portionsförbättringarna, som vore mycket tidsödande och besvärlig, ersattes med en månatlig avräkning, som utvisade å ena sidan vilket belopp matinrättningen haft rätt att disponera och å den andra vad som disponerats. Innan förmligt förslag i denna sak framlades syntes det de sakkunniga emellertid lämpligt att lokalmyndigheternas yttrande i ärendet inhämtades.

Den 12 april 1934 avgåvo de sakkunniga till marinförvaltningen andra delen av sitt betänkande, vilket berör utspisningsförhållandena å sjömättningsfartygen. Upprinnelsen till detta var en av chefen för sjökarteverket gjord hemställan, att marinförvaltningen ville taga under övervägande lämpligheten av den å sjömättningsfartygen gällande spisordningen med de ändringar, som ifrågasatts för att bereda mer omväxling i utspisningen, vilken hemställan överlämnats till de sakkunniga.

De sakkunniga framhålla att beträffande sjömättningsfartygen stora svårigheter förefinnas för att ordna en rationell och omväxlande utspisning. Fartygen, särskilt de äldre, vore nämligen ytterst primitivt utrustade i kökstekniskt hänseende. Köken vore alltför små och trånga med spisar, otillräckliga för åstadkommande av en ekonomisk och fullt lämplig utspisning. »Att i ett kök», säga de sakkunniga, »med en yta, som i vissa fall understiger 3 kvm., på en liten järnspis laga mat ej allenast till besättningen utan även till officerare och underofficerare är naturligtvis icke lätt, särskilt under varma sommardagar, då den med kol eldade, isolering saknande spisen utstrålar en olidlig hetta».

Även om förhållandena på de nya fartygen vore något bättre, vore dock avsaknaden av arbetsbesparande och hygieniska anordningar allmän.

Då medel för en modernisering saknades, hava de sakkunniga ansett det lönlöst att framlägga närmare förslag i nämnda hänseende, utan hava inskränkt sig till att framhålla nödvändigheten av att, i den mån medel kunna avses och underhålls- och förnyelsearbeten ändå måste utföras, nuvarande spisar, diskanordningar, väggbeklädning m. m. utbytas mot tidsenliga sådana, allt enligt anvisningar, som böra lämnas av marinförvaltningen. Aga-spisar borde komma till användning. Diskbänkar och vaskar samt beredningsbord syntes böra beklädas med rostfritt stål. Väggarna i köken borde beklädas med hållbart materiel, som lätt kunde hållas rent. I den mån utrymme och portionsantal så betingade borde tidsenliga köksapparater anskaffas. För medtagande i båtarna av färdiglagad mat syntes lämpligt att anskaffa värmeisolerade kantiner, som kunna hålla maten varm upp till 8 timmar.

Vidare framhålla de sakkunniga, att sjökarteverkets fartyg sakna möjligheter för förvaring av färsk proviant och överbliven mat, något som givetvis vore ett allvarligt hinder för en rationell utspisning, särskilt under den årstid, sjömätningarna påginge. Denna brist borde därför söka avhjälpas.

Under framhållande av att portionskostnaden på sjömätningarfartygen måste överstiga det fastställda sjöportionspriset bl. a. med hänsyn till det behov av ökad näringstillförsel, som det krävande arbetet i båtarna medförde, anse de sakkunniga, att kostnadsökningen under vissa förutsättningar skulle kunna rätt väsentligt nedbringas utan att kosthållet försämrades. De anse emellertid att man i detta hänseende bör med undvikande av större förändringar söka så småningom anpassa utspisningen till en lägre kostnadsram än den som varit gällande. I enlighet med denna uppfattning hava de sakkunniga uppgjort plan för utspisningen och därvid kalkylerat med en näringstillförsel av c:a 5,000 kalorier, fördelade på måltiderna sålunda, att omkring  $\frac{1}{5}$  komme på vardera av första och andra frukost samt lunch och  $\frac{2}{6}$  på middagsmålet, vilket sistnämnda skulle intagas ombord å sjömätningarfartygen efter avslutat arbete för dagen i stället för att medtagas i båtarna.

Vad i övrigt angår utspisningsplanen, vilken dels omfattar detaljerade stater för 28 dagar med angivande av måltid, de använda livsmedlens slag, kvantitet, beräknat pris och kalori-mängd, dels ett därtill anslutet exempel på matsedelns sammansättning för 4 veckor, framhålla de sakkunniga, att staterna endast böra uppfattas såsom exempel på lämpliga maträtter och deras värden, bland vilka vederbörande kunna välja allt efter tillförseln och andra växlande förhållanden.

Slutligen begagnade de sakkunniga tillfället att till vederbörandes övervägande hänskjuta ett spørsmål, som berördes redan av marinens utspisningssakkunniga i deras år 1919 avgivna betänkande, nämligen huruvida det icke å sådana fartyg, där det endast funnes ett kök och en kock, vore ändamålsenligare att ordna så, att hela besättningen, alltså jämväl officerare och underofficerare, åto ur skeppspannan. Förutom det ur psykologisk synpunkt värdefulla att manskapet visste, att dess kost vore god nog även för befälet, skulle en sådan ordning i hög grad förenkla förhållandena. Givetvis avsåge de sakkunniga icke att befälet skulle betagas möjligheterna till en i förhållande till dess ställning icke oberättigad högre kost-standard med hänsyn till servering, kostens förbättrande med uppskuret och annat, som icke komplicerade arbetet i köket, utan borde tanken kunna förverkligas på det sättet, att officerare och underofficerare bleve hänvisade att på fartyg, varom här vore fråga, uttaga skeppsportion mot kontant ersättning efter portionens verkliga kostnad.

Den 1 juni 1934 avgåvo de sakkunniga till marinförvaltningen tredje delen av sitt betänkande, innefattande förslag beträffande anställande av kvinnlig kökspersonal och ledningen av marinens matinrättningar i land m. m.

Deras betänkande, första delen, hade under tiden varit på remiss till lokalmyndigheterna. Beträffande förslaget om anställande av kvinnlig kökspersonal hade detta tillstyrkts av myndigheterna endast för kustartilleriets truppförband samt för skeppsgossekåren i Karlskrona, för den sistnämnda dock endast på försök. Däremot hade förslaget avstyrkts beträffande flot-



tans stationer och förläggningarna i Marstrand och Göteborg. Efter att hava försvarat sin ståndpunkt, att kvinnlig personal borde anställas vid samfliga matinrättningar, anse de sakkunniga det dock vara lämpligt, att till en början begränsa övergången till kvinnlig personal att gälla endast de förband, där förslaget tillstyrkts av myndigheterna. De övergå därefter till behandling av kompetensvillkor, anställningssätt och avlöningsvillkor för den kvinnliga personalen ävensom till beräkning av personalbehovet samt de årliga kostnaderna, vilka frågor i denna berättelse torde vara av mindre intresse att relatera.

Myndigheternas yttrande beträffande matinrättningarnas ledning förete mycket skilda meningar, men i princip hava myndigheterna som regel godtagit förslaget om intendenters såsom ekonomiska ledare av matinrättningarnas verksamhet.

Stationsbefälhavaren vid Karlskrona örlogsstation har med skärpa framhållit, att förslaget endast kunde realiserars på det sättet, att förplägnadsintendenten ställdes under truppförbandschefen, d. v. s. chefen för underofficers- och sjömanskårerna respektive chefen för skeppsgossekåren. Det vore nämligen otänkbart med en organisation där den, som hade omsorgen om truppens utbildning, förläggning m. m., skulle vara betagen möjligheten att ingripa beträffande truppens förplägnad; detta vore liktydigt med att regementsintendenten vid ett arméns truppförband bleve ifråga om utspisningen ställd direkt under arméfördelningschefen med förbigående av regementschefen. Stationsbefälhavaren har också vänt sig mot den av de sakkunniga föreslagna ordningen att förplägnadsintendenten skulle omhändervä båda de nu nämnda inrättningarna ävensom mot de sakkunnigas alternativa förslag att hänföra den på varvet belägna sjöreservens matinrättning till stationsbefälhavarens förvaltning, varigenom denna matinrättning liksom sjömanskårens och skeppsgossekårens matinrättningar skulle stå under stationsintendentens och förplägnadsintendentens ledning. I sistnämnda avseende sammanfaller yttrandet med varvschefens i Karlskrona, som emellertid jämväl tillbakavisar de sakkunnigas andra alternativ, nämligen att den erforderliga intendentur-

ella sakkunskapen skulle tillgodoses genom att sjöreservens matinrättning ställdes under varvskamreraren och förrådsintendenten.

Stationsbefälhavaren vid Stockholms örlogsstation har förordat en lösning av problemet, som mera ansluter sig till de sakkunnigas förslag. Han ansåge visserligen också, att den militära myndigheten, kårchefen och under honom kasernbefälhavaren, icke kunde åsidosättas, när det gällde övervakandet av utspisningen, men funne det ändamålsenligt, att stationsintendenten tillades förvaltningsansvaret i dess helhet för stationens del av förplägnadsanslaget och hade heller icke något att erinra emot förslaget att till stationens förvaltning hänföra sjöreservens matinrättning. Stationsbefälhavaren ansåge dock icke att tjänsten som förplägnadsintendent kunde kombineras med tjänst som intendent å stationskontoret, utan borde härför avses en särskild till stationsintendenturen kommenderad marinintendent.

Varvschefen i Stockholm har ävenledes accepterat de sakkunnigas alternativa förslag att hänföra sjöreservens matinrättning till stationens förvaltning.

Såväl chefen för kustartilleriet som cheferna för kustartilleriregementena hava tillstyrkt förslaget om att ställa matinrättningarna under regementsintendentens ekonomiska ledning. Då de splittrade förlägningsförhållandena icke medgäve daglig tillsyn från dennes sida av matinrättningarna, borde dock övervakandet av ordning och rutin ankomma på det militära befälet.

De sakkunniga bemöta härefter de av myndigheterna gjorda förändringarna mot förslaget och framhålla, att det är givet, att den myndighet, å vilken ytterst vilar ansvaret för truppens utbildning, förläggning m. m., måste hava den yttersta befogenheten jämväl ifråga om truppens förplägnad. Men de anse därför icke att denna befogenhet bör tillkomma chefen för underofficers- och sjömanskårerna, respektive chefen för skeppsgossekåren ifråga om Karlskrona örlogsstation, enär dessa myndigheter icke äro förvaltningsmyndigheter i egentlig mening utan militära förbandschefer under stationsbefälhavaren. De



sakkunniga vidhålla därför sitt förslag att ställa stationes matinrättningar under det förvaltningsorgan, stationsintendenturen, som stationsbefälhavaren har till förfogande för handläggningen av frågor rörande förplägnaden samt att chefen för detta organ, stationsintendenten, till sitt biträde för ledningen av matinrättningarnas verksamhet erhåller en marinintendent med benämningen förplägnadsintendent. I likhet med stationsbefälhavaren och varvschefen i Stockholm föreslå de sakkunniga vidare att sjöreservens matinrättning hänföres till stationens förvaltning och ställes under stationsintendenturen. Beträffande kårchefen anse de sakkunniga att han, förutom sin befogenhet att genom inspektioner vaka över manskapets rätt, ordning och snygghet, skall lämnas tillfälle och hava skyldighet att granska utspisningsstater med matsedlar, innan dessa fastställas av stationsintendenten. Skulle dessa myndigheter icke kunna enas, bör ärendet underställas stationsbefälhavarens prövning. Vad angår sjöreservens matinrättning anse de sakkunniga, att varvschefen i förhållande till densamma bör intaga samma ställning som kårchefen till honom underlydande matinrättning.

Vidare anföra de sakkunniga, att vid matinrättningarna vid skeppsgossekåren i Marstrand, Göteborgs örlogsdepå och kustartilleriets truppförband organisationen är sådan att önskemålet, att förbandschefen även bör vara förvaltningsmyndighet beträffande mathållningen är uppfyllt. Vid örlogsdepån finnes ingen intendent kommenderad till chefens biträde, varför förplägnadsintendentens åligganden måste förutsättas fullgöras av annan befattningshavare, men de sakkunniga utgå ifrån att, i den mån så är möjligt, depåchefen skall anlita den sakkunskap för handläggning av förplägnadsärendena, som jämlikt gällande bestämmelser står honom till buds i kårintendenten i Marstrand.

Beträffande flottans sjukhus framhålla de sakkunniga att de i annat sammanhang ämna närmare behandla frågor, som angå mathållning och tvätt därstädes, men att de redan nu anse det önskvärt, att bestämmelser utfärdas, som möjliggöra tillämpning av ungefär samma principer beträffande ledning av sjukhusets matinrättning, som föreslagits för marinen i övrigt.

De avse härmed att förste läkaren skulle i avseende å mathållningen få samma befogenhet och åligganden som stationsintendenten samt till sitt förfogande få en sjukhusintendent, samtidigt tjänstgörande på stationskontoret.

De sakkunniga framlägga härefter förslag till de ändringar i reglementet, som skulle erfordras för den nya organisationens genomförande, varjämte de hava utarbetat ett detaljerat förslag till föreskrifter för tillämpning av det system rörande dispositionen av medel till portionsförbättringar, som de tidigare framlagt.

Fjärde delen av sitt betänkande, omfattande utspisningsförhållandena m. m. vid flottans sjukhus i Karlskrona, avlämnade de sakkunniga till marinförvaltningen den 27 juni 1934. Till grund för denna del låg ett förslag från stationsbefälhavaren vid Karlskrona örlogsstation till vissa åtgärder beträffande förvaltningen vid flottans sjukhus efter av förste läkaren verkställd utredning i ärendet.

De sakkunniga framhålla, att det är fullt förklarligt, att utspisningsförhållandena vid sjukhuset blivit föremål för myndigheternas särskilda uppmärksamhet, enär dessa förhållanden onekligen präglas av en viss efterblivenhet. Detta gällde icke allenast kökets inredning och utrustning samt anordningarna för matens distribuering utan även själva ordningen för utspisningsstatens fastställande och tillämpning samt redovisningen m. m.

De sakkunniga föreslå först genomgripande förändringar i lokalutrymmena, vilket endast kunde ske genom avveckling av sjukhusets tvättinrättning och överförande av tvätten till örlogsstationens tvättinrättning, vars kapacitet försloge härtill. Vidare föreslå de anläggande av kylrum för matens förvaring och diverse moderniseringar i köksinredningen m. m. Kostnaderna härför beräknas till 36,000 kronor.

För matens distribuering anse de i likhet med förste läkaren att tidsenliga mattransportvagnar med erforderliga kantiner böra anskaffas för varje sjukavdelning, varigenom skulle vinnas möjlighet att vid varje säng utservera portionen varm och till

den myckenhet, som för varje patient krävdes, samtidigt som icke utlämnad mat skulle kunna tillvaratagas för beredande av förstärkningar eller förbättringar vid en kommande måltid. Servisen borde även göras tidsenligare. Kostnaderna för transportvagnar och servis skulle kunna bestridas av ordinarie anslagsmedel.

Beträffande den gällande spisordningen vitsordade förste läkaren, att den icke kunde anses uppfylla nulida krav. Bris-terna framträdde särskilt ifråga om frukost- och aftonmålets enformighet, varjämte omöjligheten att med gällande bestämmelser verkställa önskvärda utbyten av måltider, t. ex. efter växlande årstider, verkade oekonomiskt. De sakkunniga hava därför uppgjort förslag till ny och mera tidsenlig spisordning att ligga till grund för uppgörande av utspisningsstater.

Kökspersonalen skulle behöva ökas med en kokerska och ett köksbiträde, vilket de sakkunniga anse kunna ske utan ökning av sjukhusets utgiftsstat — därest deras förslag om tvättinrättningens nedläggande genomföres — genom att tvättförestånderskan, som hade åldern därför inne, pensionerades och ett tvättbiträde avskedades eller anställdes såsom köksbiträde.

Beträffande redovisningen av sjukhusets matinrättning föreslå de sakkunniga att den lägges efter samma linjer, som de föreslagit för marinens övriga matinrättningar.

Den femte och sista delen av sitt betänkande avgåvo de sakkunniga till marinförvaltningen den 23 september 1934. Den behandlar utspisningsförhållandena vid skeppsgossekåren i Marstrand och Göteborgs örlogsdepå samt revidering av normalportionsstaten.

Vad skeppsgossekåren beträffar utdöma de sakkunniga köksutredningen på kasernfartyget Norrköping, men med hänsyn till pågående utredning angående kårens överflyttande till Göteborgs örlogsdepå anse de förbättringen böra omfatta i huvudsak apparater och maskiner, som vid kårens eventuella förflyttning kunde komma till användning i annan matinrättning. De föreslå därför ej någon modernisering av själva kasernfartyget i vad angår de till matinrättningen hörande delarna, ehuru

de eljest ansett en sådan modernisering önskvärd. Den av de sakkunniga föreslagna moderniseringen av apparaturen skulle draga en kostnad av 11,000 kronor.

De sakkunniga föreslå vidare att kvinnlig kökspersonal skall anställas vid kåren senast fr. o. m. hösten 1935. De redogöra därefter för behovet av dylik personal och kostnaderna för deras anställande.

Beträffande Göteborgs örlogsdepå framhålla de sakkunniga, att matinrättningens lokaler äro långt större än som av det nuvarande antalet portionstagare betingas, vilket gör att lokal- och uppvärmningskostnaderna ävensom arbetskostnaderna bliva oproportionerligt dyra. De hava därför övervägt lämpligheten av att, så länge nuvarande styrkeförhållanden vore för handen, nedlägga driften vid den nuvarande matinrättningen och i stället förlägga utspisningen till marketenteriets lokaler, vilket mycket väl skulle låta sig göra efter vissa omändringar, som beräknades draga en kostnad av omkring 19,000 kronor. I avvaktan på lösningen av frågan om skeppsgossekårens i Marstrand förflyttning till Nya Varvet anse de sakkunniga några åtgärder i berörd riktning ej böra vidtagas. Skulle denna förflyttning bliva av, måste den nuvarande matinrättningen bibehållas men måste då moderniseras, och beräkna de sakkunniga härför en kostnad av 45,000 kronor.

De sakkunniga övergå slutligen till frågan om revidering av normalportionsstaten. De hava för denna frågas utredning anlitat en näringsfysiologisk expert, docenten Ernst Abramson.

Utrymmet i denna årsberättelse medgiver ej att närmare ingå på resultatet av docenten Abramsons utredning och de sakkunnigas yttrande därom, då dessa nästan måste återgivas in extenso för att bliva förståeliga. De sakkunniga hava i stort sett instämt i vad docenten Abramson anført, och det torde därför vara tillräckligt att här återgiva resultatet genom jämförelse mellan den nu gällande normalportionsstaten och docenten Abramsons samt de sakkunnigas förslag till normalportionsstat.

	Nu gällande stat	Docenten Abramsons förslag	De sakkunnigas förslag
Torrt rågbröd..... gr.	330	335	335
Mjukt vetebröd .....	180	—	—
Oxkött, (nötkött) färskt .....	125	150	150
» salt..... »	45	—	—
Fläsk .....	75	65	65
Sill .....	45	60	50
Potatis .....	600	500	500
Ärter, gula .....	50	—	50
» gröna .....	—	60	—
Grönsaker, färska .....	30	—	—
Havregryn .....	20	60	40
Korngryn .....	30	—	—
Margarin .....	25	—	—
Ost, mager .....	30	—	—
Kaffeböner, obrända..... »	10	—	—
Socket, raffinerat .....	15	50	50
Mjök, skummad .....	0,7	—	—
» oskummad .....	—	1,1	1,1
Fruktmos, osockerat (äppelmos)... gr.	—	—	30
Kontant .....	5 öre	8 % av normalportionens värde	8 % av normalportionens värde

De tre alternativen betinga efter nuvarande priser 66,94, 67 och 67,41 öre respektive och äro alltså från denna synpunkt likvärdiga.

Beträffande spisordningen för friska ombord diskuteras denna något av de sakkunniga, men de anse att med ändring av densamma bör anstå tills vidare. Under tiden föreslå de emellertid att såväl föreskrifter rörande kostnadsramen, såsom redan skett i år (jag återkommer till dessa längre fram), som ock om hur utspisningen lämpligen bör ordnas inom denna ram, böra meddelas av marinförvaltningen.

De sakkunniga hava emellertid i sin diskussion om sjö-

portionen upptagit till behandling frågan om ölportionens vara eller icke vara, varvid de visserligen ej kommit fram med något yrkande, men ett slutligt ställningstagande till denna fråga har bl. a. varit ett av skälen till att de ej nu föreslagit någon direkt ändring i spisordningen ombord. De sakkunnigas utredning i denna fråga är dock av sådant intresse, att jag anser mig här böra relatera densamma.

Ölet har mycket gammal hävd såsom proviantartikel ombord och under äldre tider en ofantlig betydelse i utspisningen. Dagsransonen var betydlig. Under 1500-talet utlämnades vanligen en tunna öl dagligen till 25 man och ännu långt in på 1700-talet fick varje man omkring 2 3/4 liter öl dagligen. Orsaken härtill torde varit den salta dieten och behovet av stimulans på grund av de påfrestande förhållanden, varunder manskapet levde ombord. I mitten av 1700-talet tillkom brännvin vid sidan av eller i stället för öl. I början av 1900-talet försvann brännvin helt såsom proviantartikel, men ölet bibehölls, dock med ransonen reducerad till 33 cl. Ölportionens värde uppgick år 1903 vid Karlskrona station till c:a 5 1/4 öre, eller blott 6 % av hela sjöportionens värde. Manskapet hade även denna tid rätt att hava ölet innestående och åtnjuta kontant ersättning därför, men de voro ganska få, som begagnade sig därav.

Numera äro förhållandena mycket förändrade. På grund av att maltdrycker av viss alkoholhalt efter hand gjorts till föremål för allt högre beskattning, hade priset på öl så stigit, att värdet av ölportionen för närvarande utgjorde vid Karlskrona station omkring 16 % av sjöportionens hela värde. Detta förhållande, sannolikt i förening med den tilltagande nykterheten, hade medfört, att ett ringa antal av manskapet numera uttog sin ölportion in natura. De sakkunniga förebringa där- efter en statistisk tablå, utvisande utspisade ölportioner för kustflottans olika fartyg samt sjömättningsfartygen under augusti månad 1934. Av denna tablå framginge, att för flottan i dess helhet endast 6 % av ölportionerna uttoges, varför ersättning för innestående öl numera praktiskt taget vore en förmån, varmed manskapet, såväl stam som värnpliktige, räknade såsom

ett tillskott till avlöningen. Mot att manskapet hade en dylik extra förmån vore intet att invända, men det kunde knappast vara riktigt, att förmånen skulle utgå från förplägnadsanslaget och ej heller att dess storlek skulle bero av skattepolitiska åtgärder. Härtill komme att, så länge bestämmelserna om ölportionen och dess utbytande mot kontant ersättning funnes, måste möjligheten av att utan ökad kostnad för statsverket genomföra de förbättringar av kosten, som annars skulle vara önskvärda och möjliga, bliva rätt begränsade, enär kostnadsramen i själva verket endast utgjorde omkring 84 % av portionspriset.

De sakkunniga hava emellertid såsom nyss nämnts ej framlagt något positivt förslag till denna frågas ordnande.

Jag övergår nu till att redogöra för de resultat, som hittills uppnåtts med anledning av de sakkunnigas utredning.

Sedan marinöverintendenten efter samråd med chefen för marininstaben gjort underdånig framställning att få anordna en specialkurs i förplägnadstjänst för de marinintendenter, vilka handhade eller beräknades att inom en snar framtid komma att handhava förplägnadstjänst, biföll Kungl. Maj:t denna framställning den 26 januari 1934. Kursen skulle omfatta följande ämnen: födoämneslära och matlagning, näringsfysiologi, storkökshushållning, storköksinredning, maskinell utrustning i storkök och fältförplägnadstjänst.

Sedermera har Kungl. Maj:t den 6 april 1934 beslutat, att liknande kurser finge anordnas för marinintendentskadetter under år 1934. Avsikten vore att i samband med ifrågasatt omarbetande av sjökrigsskolans reglemente få dessa kurser permanenta i undervisningen för marinintendentskadetterna.

Vidare har Kungl. Maj:t den 31 maj 1934 på förslag av marinförvaltningen medgivit, att, utan hinder av den för marinens manskap under tjänstgöring i land gällande spisordning, portionens penningvärde för manskap, beordrat till tjänstgöring antingen vid kustfästningarnas yttre linjer eller till örlogsvärven utan att i senare fallet inkvartering eller bespisning vore

anordnade vid varven, finge tillsvidare höjas med högst 25 % av gällande normalportionspris.

Sedan riksdagen den 6 juni 1934 för modernisering av vissa matinrättningar vid marinen anvisat et reservationsanslag av 250,000 kronor, har Kungl. Maj:t genom beslut den 30 juni 1934 bemyndigat marinförvaltningen att gå i författning om utförande av avsedda arbeten m. m. i och för sagda modernisering i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag, vilket kostnadsberäknats till 374,000 kronor, varvid resterande 124,000 kronor skulle få tagas i anspråk av diverse ordinarie anslag, vilka marinförvaltningen ansett kunna lämna tillgång därtill.

Genom nådigt beslut de 10 augusti 1934 har Kungl. Maj:t medgivit att, från och med de tidpunkter under budgetåret 1934—1935, som marinförvaltningen ägde bestämma, i stället för militär köks- och serveringspersonal finge i överensstämmelse med de sakkunnigas förslag anställas erforderlig kvinnlig dylik personal inom matinrättningarna vid skeppsgossekåren i Karlskrona, Vaxholms kastell, Oscar-Fredriksborg, Karlskrona kustartilleriregementes stadskasern samt Kungsholms fort. Samtidigt fastställde Kungl. Maj:t anställnings- och avlöningsbestämmelser för ifrågavarande personal.

Vidare har Kungl. Maj:t dels genom nådigt brev dels genom generalorder den 28 september 1934 fastställt nya reglementsbestämmelser beträffande ledningen av marinens matinrättningar att gälla från och med den 1 november 1934. Dessa bestämmelser innebära i huvudsak att matinrättningarnas drift skall handhavas av intendenturutbildad personal och att sjöreservernas matinrättningar skola sortera under samma ledning, som stationernas matinrättningar, varvid varvschef får samma befogenhet som kårchef. Bestämmelserna överensstämma för övrigt i stort sett med de sakkunnigas förslag. De viktigaste skilljaktigheter, som förekomma äro följande.

De sakkunnigas förslag till bestämmelser för sjukhusets matinrättning har ej upptagits bland reglementsändringarna.

### RM I A.

#### § 96.

4. De sakkunniga hade föreslagit att kårchefen skulle äga dels framställa de erinringar och önskemål, som han beträffande förslaget till utspisningsstat ansåge påkallade dels genom inspektion av matinrättningen vaka över manskapets rätt. Reglementsändringen innebär att kårchefen äger lämna anvisningar beträffande mathållningen och granska förslag till utspisningsstat samt i övrigt vaka över mathållningen vid matinrättningen.

#### § 121.

De sakkunniga hade föreslagit att hela denna paragraf skulle utgå och ersättas med ett nytt kapitel i RM I B. Enligt reglementsändringen utgå mom. 4—12 och ersättas av ett nytt kapitel i RM I B och de 4 första momenten hava omarbetats. Ändringarna i mom. 1 och 2 innebära att sjöreservens matinrättning räknas såsom tillhörande örlogsstationen, att till matinrättning kommenderad militärpersonal eller därstädes anställd civil personal beträffande ordningshållningen närmast ställes under kasernbefälhavaren men i övrigt under förplägnadsintendenten. Övervakandet av ordningen inom matinrättning skall utövas under vederbörande kårchef (varvschef), i fråga om förråd, kök och andra arbetslokaler närmast av förplägnadsintendenten och i övrigt av kasernbefälhavaren med biträde av veckohavande officeren (motsvarande befattningshavare). Mom. 3 ersätter första stycket i förutvarande mom. 12. dock har »befälhavare» ersatts med »vederbörande kårchef (varvschef)».

### RM III A.

#### § 115.

Beträffande denna paragraf gäller i tillämpliga delar vad ovan anförts under RM I A § 121.

### RM I B.

#### § 220.

5. De sakkunnigas förslag gick ut på att stationsintendenten skulle fastställa utspisningsstaterna. Reglementsändringen bibehåller denna befogenhet hos stationsbefälhavaren.

#### Kap. 42 1/2 (nytt).

#### § 242 1/2.

#### Matinrättningarna.

Detta kapitel klarlägger de nya riktlinjerna för matinrättningarnas ledning och skötsel samt ersätter i stort sett förutvarande § 121 i RM I A. Skiljaktigheterna mot de sakkunnigas förslag förestavas i huvudsak av de skiljaktigheter, som ovan omnämnts under §§ 96, 121 och 220. Dessutom hade de sakkunniga föreslagit att stationsbefälhavaren skulle fastställa måltidsordning och skaffningstider. Detta har i stället uppdragits åt vederbörande kårchef (varvschef).

### RM III B.

#### Kap. 40 1/2 (nytt).

#### § 271 1/2.

#### Matinrättningarna.

Detta kapitel motsvarar Kap. 42 1/2 i RM I B och ersätter i stort sett förutvarande § 115 i RM III A. Det klarlägger de olika befattningshavarnas befogenheter i vad rör matinrättningarnas ledning och skötsel. Några skiljaktigheter av vikt i förhållande till de sakkunnigas förslag förefinnas ej.

De av de sakkunniga föreslagna föreskrifterna för redovisningen m. m. vid marinens matinrättningar i land hava fastställts av marinförvaltningen att på försök tillämpas från den 1 juli 1934. Dessa föreskrifter äro byggda på den principen, att den för matinrättningarnas skötsel ansvariga ledningen skall hava att inom en fastställd kostnadsram dag för dag ordna ut-

spisningen på mest ändamålsenliga sätt, varigenom förväntas att de svårigheter, som hittills förekommit i början av budgetåret, innan portionsförbättringsmedlen hunnit uppbringas till sådan storlek, att särskilt beslut av förvaltningsmyndigheten kunnat utfärdas angående disposition av dessa medel, skola bli borteliminerade. Dessutom förväntas den starkare kontrollen av de verkliga kostnaderna för utspisningen, som det nya systemet innebär, komma att medföra en bättre hushållning än tidigare.

Även för fartygens (utom u-båtarna) vidkommande har marinförvaltningen utfärdat nya bestämmelser för proviantredovisningen och utspisningen att gälla tillsvidare från den 1 juli 1934. Dessa föreskrifter äro också baserade på en bestämd kostnadsram, efter vilken utspisningen dag för dag ordnas. Den i RM II fastställda spisordningen har frångåtts och ersatts med en normalplan, dels innefattande ett antal olika matsedlar för varje måltid i dagsportionen, dels angivande standardkvantiteterna per portion för de uti nämnda matsedlar ingående varuslagen, dock ej de för matens tillagning erforderliga ingredienserna. Med vägledning av normalplanens matsedlar skall sedermera den dagliga utspisningen utformas med den omväxling, som provianteringsförhållandena kunna möjliggöra, och lämpliga utbyten eller kostförbättringar skola vidtagas inom ramen för tillgängliga portionsmedel. De angivna standardkvantiteterna per portion behöva ej vara normerande för utvägningen, utan denna skall såvitt möjligt anpassas efter det verkliga behovet, så att all tillagad mat kan komma kosthållet till godo och besparingar bättre än förut åstadkommas och nyttiggöras. För matens tillagning har visst belopp per utspisad portion fastställts, varierande efter portionsantalet med högre belopp för fartyg med litet portionsantal.

De sakkunnigas betänkande del II angående utspisningsförhållandena å sjömättningsfartygen har överlämnats till chefen för sjökartverket, och de i betänkandet föreslagna utspisningsstaterna hava tjänat till ledning för utspisningen å sjömättningsfartygen under sommaren 1934. Rapport över försöken

har avgivits till marinförvaltningen och utvisar densamma, att försöken i stort sett utfallit till belåtenhet, men att de dåliga köksinredningarna å fartygen ävensom kockarnas oförmåga omöjliggjort ett rationellt utnyttjande av de sakkunnigas förslag till matsedlar. Materialet är under fortsatt bearbetande i marinförvaltningen.

#### *Övriga ändringar i RM.*

Förutom de ändringar i RM I och III, som ovan omnämnts, hava följande ändringar vidtagits i reglemente för marinen.

Genom beslut den 2 mars 1934 har Kungl. Maj:t med avseende å kassaväsendet ombord å flottans fartyg föreskrivit, att till redogörartjänst ombord å flottans fartyg må kunna kommanderas

dels flaggkorpral, vilken i sådan egenskap innehar en tjänstetid vid flottan av minst två år och därunder å fartyg med kommenderad fartygsintendent tjänstgjort minst tre månader såsom förrådsuppbördsman,

dels flaggkorpral, som före ikraftträdande av nu gällande RM II på tillfredsställande sätt under motsvarande tid fullgjort redogörartjänst ombord.

I anslutning härtill har tillkommit i RM I § 100 mom. 1 en ny underavdelning ef) i överensstämmelse med första punkten härovan och i RM I § 170 ett nytt mom. 5 av samma innehåll som andra punkten härovan. Av samma anledning har i RM II § 179 mom. 2, som föreskriver, vem som är redogörare för kassa ombord, efter »underofficer» tillkommit inom parentes »flaggkorpral».

Vidare har Kungl. Maj:t genom beslut den 9 mars 1934 föreskrivit beträffande artilleriuppbörden å pansarskepp och kryssare, att uppbördsmän skola vara, kommenderad rustmästare för kanoner med lavettage, handvapen m. m. (vapenuppbördsman) samt artilleriuppbördsman för övrig uppbörd (ammunitionsuppbördsman).

I sammanhang härmed har Kungl. Maj:t förordnat om ändring i RM II § 192 mom. 2 i överensstämmelse därmed.

(Forts).



## Namnbyten inom Karl XI:s skeppsflotta.

Vid åsättandet av namn å de nybyggnader, som fr. o. m. 1678 tillfördes vår flotta såsom ersättning för dess svidande förluster under det för oss till sjöss så olyckliga skånska kriget, följde Karl den principen att uppkalla högsta rangens skepp efter medlemmarna av det kungliga huset (till vilken namnklass även räknades *Sverige* och *Göta Rike*), under det att skepp av lägre rang erhöles namn efter kustlandskap och större sjöstäder. Sålunda döptes 1678 ett nybyggt 80 kan. skepp till *Carolus* (XI), 1680 tvenne 70 kan. skepp till *Drottning Hedvig Eleonora* resp. *Drottning Ulrika Eleonora* samt 1682 ett 70 kan. skepp till *Prins Karl*; några jämsides härmed byggda 50 å 70 kan. skepp benämndes *Öland*, *Halland*, *Gotland* och *Blekinge*, vilket sistnämnda inom parentes sagt var det första på Vämövarvet framställda skeppet.

Då nybyggnaderna efter hand ökade i storlek och styrka ansåg konungen att de förnämsta namnen alltjämt borde dem tillfalla, vilket gjorde att gång på gång en fram- och uppflytning av sådana namn blev anbefalld, varvid nya namn gavs åt de äldre fartyg, som i samband härmed blivit berövade sina.

Den första förskjutningen ägde rum 1683, då ett nybyggt 80 kan. skepp erhöles namnet *Carolus XI* och den äldre *Carolus* med anledning härav omdöptes till *Sverige*, vilket senare namn emellertid redan nästföljande år överflyttades på ett nytt 80 kan. skepp. Att det nya *Sverige* redan 1685 fick byta namn med sitt jämgamla systerfartyg *Göta Rike* sammanhängde med den nu

påbjudna indelningen av flottan i tre eskadrar, som enligt amiralens mening gjorde en dylik omkastning av namn önskvärd.

Då ett nytt 80 kan. skepp 1692 skulle tilldelas namn, ansåg man sig icke lämpligen kunna uppkalla detta efter den då blott fyraåriga *Prinsessan Ulrika Eleonora* utan överflyttades *Drottning Ulrika Eleonoras* namn till det nybyggda skeppet under det att det gamla fick åtnöja sig med prinsessans namn.

Tillkomsten 1694 av en fyrdäckare om ej mindre än 108 kanoner gav upphov till högst omfattande namnskiften, ty självfallet skulle det nya och stora skeppet bära konungens namn. Genom nådigt brev den 30 september s. å. bestämde Karl huru namnförskjutningen denna gång skulle genomföras. Men sedan konungen blivit uppmärksamgjord på det till synes något oegentliga förhållande, som uppstått genom de två senast anbefallda namnskiftena, i det att prins Karls och prinsessan Ulrikas namn kommit att bäras av fartyg, äldre än de furstliga personerna själva, företog han redan den 21 därpå följande oktober en grundlig revision av senast utfärdade bestämmelser allt i enlighet med här bifogad tablå.

Att de sålunda företagna namnskiftena givit upphov till många missförstånd och därav föranledda felaktigheter inom den sjöhistoriska litteraturen bör ju ej förvåna. Man behöver ju endast peka på hurusom det år 1678 byggda skeppet *Carolus* sedermera och under loppet av ej stort mer än ett decennium successivt seglat under namnen *Sverige*, *Wenden*, *Prins Karl* och så ännu en gång *Sverige* för att få ett värtaligt belägg på vilken tilltrasslad härva denna fråga i själva verket utgör. Det är för att för kommande forskare underlätta arbetet på dennas lösande, som denna utredning kommit till stånd.

G. Unger.



**Under perioden 1683–1694 anbefallda ombyten av skeppsnamn.**

1678 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	1680 <sup>25</sup> / <sub>8</sub>	1682 <sup>5</sup> / <sub>7</sub>	1683 <sup>20</sup> / <sub>5</sub>	1684 { <sup>27</sup> / <sub>7</sub> / <sup>26</sup> / <sub>8</sub> }	1685 <sup>4</sup> / <sub>8</sub>	1686 { <sup>9</sup> / <sub>5</sub> / <sup>13</sup> / <sub>8</sub> }	1688	1690 <sup>10</sup> / <sub>8</sub>	1692 <sup>21</sup> / <sub>4</sub>	1694 <sup>20</sup> / <sub>9</sub>	1694 <sup>21</sup> / <sub>10</sub>
Carolus XI <sup>1)</sup>			Sverige	Wenden						Pr. Karl	Sverige
Dr. H. El. <sup>2)</sup>										Sverige	Småland
Dr. Ul. El. <sup>3)</sup>									Pr. Ul. El.		Victoria
		Pr. Karl <sup>4)</sup>									Stockholm
			Carolus XI <sup>5)</sup>								Dr. H. El.
			Göta Rike <sup>6)</sup>	Sverige							Dr. Ul. El.
			Sverige <sup>7)</sup>	Göta Rike							Pr. Karl
					Pr. H. Sofia <sup>8)</sup>						Karlskrona
					Karlskrona <sup>9)</sup>						Göta
						Småland <sup>10)</sup>					Wenden
							Victoria <sup>11)</sup>				Pr. Ul. El.
								Dr. Ul. El. <sup>12)</sup>	Wenden		Pr. H. Sofia
										Konung Karl <sup>13)</sup>	

- Även kallat Kung Karl; sänkt 1724 utanför »Slitaget» å Lindholmen.
- Sänkt 1730 SO om nuv. inventariiekammaren n:r 1 i Karlskrona.
- Sänkt 1714 vid bron till Söderstjerna.
- Före stapelavlöpingen benämnt Småland; sänkt 1710 norr om Smörasken.
- Även kallat Kung Karl; sänkt 1712 mellan Smörasken och Söderstjerna.
- Före stapelavlöpingen benämnt Göta; sänkt 1712 mellan Smörasken och Söderstjerna.

- Före stapelavlöpingen benämnt Wenden; sänkt 1724 norr om Kungshall.
- Sänkt 1730 vid nuv. inventariiekammaren n:r 1 i Karlskrona.
- Första på Lindholmsvarvet byggda skepp; sålt på auktion 1779.
- Sänkt 1734 vid nuv. inventariiekammaren n:r 1 i Karlskrona.
- Grundstött och bränt i Köge bukt den 25 september 1710.
- Förslorat i slaget i Femer Bält den 14 april 1715.
- Även kallat Carolus Rex.

Anm. Av äldre skepp omdöptes 1685 Venus till Finland, 1687 Saturnus till Bohus samt 1689 Jupiter till Upland.

## Sveriges sjöintressen.

Föredrag hållet av kapten *D. Landquist* i Flottans  
Reservofficersförbund.

---

Herr Ordförande, mina herrar!

Då jag nu framträder inför detta nybildade förbund med avsikt att framhålla några synpunkter i fråga om »Sveriges sjöintressen» — eller som man ock kan säga »Sveriges intressen till sjöss» — så har jag en känsla av, att åtskilliga av mina åhörare utgå från, att jag med Sveriges sjöintressen menar det-samma som och ingenting annat än »Sveriges behov av ett starkt sjöförsvaret».

Men, mina herrar, så är icke fallet.

Sjöförsvaret är icke och vill icke vara något annat än ett försvar i händelse av neutralitetsskydd och krig för intressen till sjöss — och det kan icke någonsin täcka själva begreppet »sjöintressen» i och för sig betraktat.

Följande ord av amiral Mahan i hans arbete »Sjömaktens inflytande på historien» må i sammanhanget anföras: »Behovet av en örlogsflotta uppstår därför med tillvaron av en egen handelsflotta och upphör med dennas försvinnande. . . .»

Då jag för första gången — för ett par och 20 år sedan — läste denna sats, gav den mig åtskilligt att tänka på och den föreföll mig först nästan oriktig. Är det möjligt, frågade jag mig, att örlogsflottans omfattning, ja, t. o. m. dess existens kan bero av någonting så skenbart ovidkommande som handels-

flottan? Äro inte handelsfartygen egentligen bara i vägen? Vad ha de att göra med striderna till sjöss, med de nattliga torpedbåtsanfallen, med ubåtsanfallen under dager?

Världskriget har dock mycket tydligt ådagalagt det innerliga sambandet mellan och det inbördes beroendet i krig av örlogsflottan och handelsflottan (inbegripet fiskeflottan) och detta måhända till förvåning för många militära yrkesmän t. o. m. i England, där man nog alltför mycket låtit sig influera av doktrinen om sjöslaget i och för sig, »die Doktrin von der Schlacht an sich».

Örlogsflottans uppgift är emellertid icke *uteslutande* den att skydda sjöfarten, ty den har ock en mycket viktig uppgift däri att tillsammans med andra försvarsgrenar söka avslå överskeppningsföretag, invasioner över sjön — men *en* av dess huvuduppgifter är i varje fall såväl i fred som vid neutralitetsvakt och vid krig att bereda allt möjligt stöd och skydd åt sjöfarten, som utgör det städse påtagliga uttrycket för och bäraren av landets sjöintressen.

Då det, som nu, gäller att något närmare analysera begreppet »Sveriges sjöintressen», så framträder det, att dessa sjöintressen bero av ett flertal faktorer, av vilka åtskilliga synas vara en gång för alla givna, medan andra synas mer eller mindre föränderliga och beroende av läget inom åtskilliga andra grenar av mänsklig verksamhet.

Till faktorer av det förra, det mera beständiga slaget höra t. ex. Sveriges geografiska, topografiska och klimatologiska förhållanden.

Redan av en flyktig blick på kartan framstår Sveriges halvö-karaktär, vilken ytterligare understrykes av landgränsernas till Norge och Finland övertvägande otillgänglighet, karga natur och delvisa belägenhet norr om polcirkeln (till ungefär 35 å 40 %). Även t. ex. Italien och Spanien äro på samma sätt geografiska halvöar men av en helt annan art, enär deras bergiga landfästen vetta mot rika och starkt befolkade delar av Mellaneuropa.

Av den geografiska belägenheten beror ock det kustklimat, som råder i hela Sverige utom i ett långsmalt bälte längs norra gränsen till Norge. Den avgörande faktorn är härvid Golfströmmen, men av betydande vikt — särskilt för Norrland — är även tillvaron av de temperaturutjämnande vattenreservoarer, som utgöras av Bottenhavet och Östersjön.

En närmare blick på Nordens karta ger emellertid anledning att förmoda, att Sveriges intressen vid kusten och av havet måste vara ännu större än som angives av sjö- och landgränserna inbördes storleksförhållanden. Det framträder sålunda, att kustlandskapen utgöra de utan gensägelse bördigaste och tätast befolkade delarna av riket.

Jag har härmed kommit fram till den viktigaste omständighet, som är föranledd av vårt lands geografiska och topografiska förhållanden, nämligen förefintligheten av en smal *kustzon*, som inom sig rymmer större delen av Sveriges värdeföremål.

Denna kustzon kan anses bestå av alla till kusten gränsande härad (el. tingslag el. skeppslag) samt i dessa belägna städer. Denna kustzon har en medelbredd av 35—40 km. och inrymmer  $\frac{1}{5}$  (noga taget 19,9 %) av rikets areal.

Inom denna kustzon lever emellertid i det närmaste hälften av rikets befolkning (noga taget 48,6 % år 1930). — Med andra ord: inom en kustzon, som utgör 20 % av rikets ytvidd, leva 50 % av rikets invånare.

Antalet invånare inom kustzonen är därjämte under ökning relativt sett. Från år 1910 till år 1930 ökades rikets befolkning i dess helhet med 11,2 % — under samma tidsrymd ökades befolkningsantalet enbart inom kustzonen med 15,3 %.

Inom kustzonen ligga dessutom rikets sex största städer, flertalet av dess större kraftstationer, stenkolsgruvorna i Skåne, omkring  $\frac{2}{3}$  av mejeriproduktionen och likaledes omkring  $\frac{2}{3}$  av industriens saluvärden.

Den svenska kusten är slutligen även lättillgänglig och bevärd med ett mycket stort antal hamnar samt flera segelbara älvar, floder och insjöar, vilket allt synes böra bidra till

svenskarnas benägenhet för kommunikationer över vattnet och till sjöss.

Av de faktiskt föreliggande förhållandena ledes man till slutsatsen, att kustzonen utgör landets viktigaste del, eller — som man en smula paradoxalt skulle vilja säga — dess hjärta.

Frågan är nu: har denna uppenbara orientering av det svenska folket och dess värdeföremål till kusttrakterna satt spår i folklynnet? Äro svenskarna ett sjöfarande folk, ett folk som i sjöfarten och dess upprätthållande ser ett livsvillkor? Man är benägen att svara både ja och nej på den frågan. Visserligen intager Sverige, jämte övriga skandinaviska länder, en bland de främsta platserna bland jordens alla länder i fråga om såväl den procentuella storleken av den sjöfarande befolkningen som ock i fråga om antalet bruttoton av handelsflottan per capita av invånarantalet. Men det synes stanna därvid. För mig åtminstone förefaller det, som om svenskarnas stora flertal ännu ej alls fått ögonen öppna för det uppenbara faktum, att Sveriges sjöintressen samtidigt äro dess livsintressen. Det förefaller, som om den maritima tanken ännu ej fullt slagit rot inom Sverige.

Det är emellertid kanske ej så svårt att finna en förklaring till detta förhållande. Ett land kan ha ett halvö- eller t. o. m. ett öläge, dess folk kan i förbindelserna sjöledes finna de bästa kommunikationerna, och såväl dess folk som dess värdeföremål kunna vara till övervägande del samlade till kusttrakterna — alla dessa omständigheter kunna föreligga, utan att folket i fråga ändock i sjöintressena ser sina livsintressen. Förklaringen härtill skulle vara, att folket i fråga i stort sett *är självförsörjande*, att det icke har behov av import annat än i avseende å några få varor — oftast lyxvaror — samt att dess export inskränker sig till ett fåtal, mindre skrymmande men rätt värdefulla överskottsvaror, varav världen i övrigt är i behov.

Men sådan var just Sveriges belägenhet intill omkring 1850-talet. Åttio procent av landets befolkning voro sysselsatta inom de jordbundna näringarna jordbruk, fiske och skogsbruk. I fråga om spannmålstillgången hade Sverige tidigare varit ett

ömsom exporterande ömsom importerande land; fr. o. m. 1830-talet intill 1880-talet översteg dock utförseln åter införseln. De viktigaste importvarorna på t. ex. 1790-talet voro spannmål och salt, kvantiteterna per år voro dock ej större än omkring 60,000 respektive 90,000 ton — några 10-tal fartygslaster per år enligt nutida begrepp. De viktigaste exportvarorna voro, på 1600-talet koppar och järn samt på 1700-talet järn; årskvantiteterna voro dock på 1790-talet ej större än omkring 60,000 ton för stångjärn, och för koppar en obetydlig siffra på några 100-tal ton.

Fr. o. m. 1850-talet inträder emellertid en förändring i Sveriges belägenhet — en förändring, som allt mer accentueras. Då börjar den moderna industrialismen här sitt genombrott. Inom äldre svenska industrigrenar, sådana som textil-, järnvaru- och pappersindustrin förmärkas då en verksamhet efter större linjer. Vid samma tid framträder sågverksrörelsen och organiseras en trävaruexport i stort. Senare framväxte nya, betydande industrigrenar: på 1870-talet uppkom den senare så omfattande pappersmasseindustrin, på 1880-talet särskilt sten-, cement-, superfosfat- och elektricitetsindustrierna; 1890-talet är den tid, då sockerindustrin får storindustriell betydelse, och då den mekaniska verkstadsindustrin — vilken eljest i huvudsak daterar sig från 1840-talet, — framträder i främsta planet, åtminstone som exportnäring; 1900-talet slutligen har medfört ett kraftigare liv speciellt på de kemiska industriernas område.

Under åren 1850 till 1910 minskas procenttalet för den del av Sveriges folkmängd som livnärde sig av jordbruk, fiske och skogsbruk från 81 till 48 %; samtidigt ökas procenttalet för den del av det svenska folket, som fann sin utkomst av industri och bergsbruk, från 9 till 32 % — för år 1920 föreligger siffran 35 %, häntydande på en alltjämt fortgående ökning.

Mina herrar, just i dessa siffror, just i denna industrialismens genombrott för en 80 år sedan och sedan fortgående utveckling i Sverige ligger den enda möjliga förklaringen till, att

man dels tidigare icke beaktat sjöintressena, dels numera icke ännu fått ögonen fullt öppna för den utveckling, som ägt rum och alltjämt äger rum.

Man torde på åtskilliga håll i vårt land ännu leva i en föreställningsvärld, som hänför sig till förhållandena för 80 å 100 år sedan; men betraktar jordbruket m. m. som den allt annat överskuggande huvudnäringen, och man betraktar export-industrin, utrikeshandeln och sjöfarten såsom någonting, som är bra att ha, men vilket i nödfall kan till större delen undvaras.

Den i vårt land på flera håll ännu förefintliga likgiltigheten för landets sjöintressen kan i själva verket få sin förklaring endast på sätt som nu angivits — d. v. s. i den mänskliga trögheten vid erforderlig anpassning efter nya och alltjämt under ändring varande förhållanden.

Ty om man betraktar den svenska industriens, utrikes-handelns och sjöfartens förhållanden, sådana de i detta nu äro, så framstår det i öppen dag, att Sveriges sjöintressen, som alltid latent förelegat i geografiska m. fl., av naturen givna omständigheter, numera äro livsintressen, som under inga omständigheter kunna förvisas från främsta platsen.

Ett intressant men också ganska komplicerat spørsmål i fråga om industriens förhållanden är det om industriens *lokalisering*, d. v. s. de orsaker, som verkat till att en viss framgångsrik industri fått sitt säte på en viss plats eller ort.

Stundom ha härvid verkat rent mänskliga eller personliga faktorer såsom t. ex., att i en viss trakt länge förefunnits hem-industri av visst slag, som så småningom utvecklats till fabriks-industri. Den sedan århundranden förefintliga och fortplantade yrkesskickligheten har sålunda utan tvivel i hög grad spelat in vid bibehållandet av järnhanteringen i Mellansverige, av glasindustrien i Småland, av textilindustrien i södra Västergötland. I några fall torde t. o. m. blott företagarens, ledarens bostadsort ha bestämt platsen för industriföretagets läge.

De merendels verkande och i regeln viktigaste faktorerna vid industriens lokalisering torde emellertid ha varit råvarutill-

gången, transportläget samt, i vissa fall, läget i fråga om krafttillgång.

Ett typiskt exempel på samverkan av dessa faktorer erbjudes av det norrländska kustlandets trä- och massaindustris be-lägenhet. Den viktigaste råvaran tillföres billigt på av naturen i stort beredda flottningsleder, krafttillgång föreligger i varan själv eller i form av också förefintlig vattenkraft, eventuellt omdanad i elektrisk kraft, och ett gynnsamt uttransportläge beredes av kustens många hamnar och lastageplatser, varifrån med ett och samma transportmedel kunna nås jordens mest avlägsna hamnar.

Men det kommer — i förbigående sagt — härvid också an på att medelst omfattande statlig isbrytarhjälp i samverkan med lokala isbrytarresurser bereda den norrländska sjöfarten tillfälle att fortgå året runt så mycket som möjligt är.

I ett visst fall, nämligen i fråga om utnyttjande i största skala av våra järnmalmtillgångar, har bristen inom landet på stenkol lett till att den svenska råvaran, järnmalmen, exporteras till det utländska stenkolet för att undergå förädling. Den motsatta gången, d. v. s. stenkolets förande till malmen, angives vara oekonomisk. Brytningen och utförseln av Sveriges järn-malm utgör dock en svensk exportindustri av rätt stora mått.

Den svenska industrien i sin helhet sysselsätter något över 450,000 arbetare, av vilka  $\frac{2}{3}$  (noga taget 65 %) kunna sägas arbeta för hemmamarknaden och  $\frac{1}{3}$  (noga taget 35 %) för den utländska marknaden, d. v. s. i exportindustrierna.

Sjötransportvägarnas lättillgänglighet är av största betydelse både för hemmamarknadsindustrien och för exportindustrien i fråga om tillförsel av bränsle, såsom stenkol, koks och flytande bränsle, men även i fråga om tillförsel av åtskilliga andra råvaror, som Sverige saknar. Sjötransportvägarnas lättillgänglighet är för exportindustrien därjämte av ögonskenlig betydelse.

Det förefaller som om denna, om jag så får säga, sjötransporttekniska faktor på senare år i hög grad inverkat på den svenska industriens lokalisering. Sålunda har från år 1913 till år 1928 antalet industriarbetare i kuststäderna ökat med 41,5

%, medan den samtidiga ökningen av arbetarantalet för riket i dess helhet endast utgjort 21,6 % — antalet arbetare i kuststäderna har sålunda ökat i dubbelt starkare takt än det totala arbetareantalet.

På tal om den svenska industriens av transporttekniska skäl föranledda orientering mot havet bör slutligen givetvis omnämnas varvsindustrien, icke blott därför att den är av sjöfartens egen industri utan därför, att den är en »nyckelindustri» i särskilt framträdande grad.

I fråga om Sveriges varuutbyte med utlandet föreligger till en början dessa fakta, att detta varuutbyte innefattar en kvantitet av 25—30 millioner viktston och ett värde av 2,5—3 miljarder kronor per år samt att det till närmare hälften försiggår på svenska kölar.

Fråga är emellertid i detta sammanhang närmast, huru stor del av detta, även relativt sett mycket betydande svenska varuutbyte med utlandet, som försiggår sjöledes. Svaret är, att Sveriges varuutbyte med utlandet praktiskt taget *uteslutande* försiggår sjöledes. Varutrafiken över landgränsen till Finland är praktiskt taget ingen — här inverkar bl. a. olika spårvidder på järnvägarna — och varutrafiken över gränsen mot Norge är mycket liten med undantag för järnmalmsexporten över Narvik.

Sveriges varutrafikproblem vis-à-vis utlandet är praktiskt taget *uteslutande* ett sjötrafikproblem.

Men man skulle i alla fall kunna tänka sig, att Sveriges varuutbyte med utlandet inlednings- och avslutningsvis försigginge landledes, t. ex. vad exporten från Norrland angår över Göteborg och vad importen till Stockholm och ostkusten över huvud taget angår likaledes över Göteborg eller västkust- och Sundshamnar i allmänhet, eftersom varuutbytet i alla fall i stor utsträckning är inlänkat västvert. Detta är måhända utförbart i fråga om mindre kvantiteter av högvärdigt gods, men det är, ekonomiskt sett, absolut icke utförbart i fråga om det tunga godset, vilket å andra sidan utgör huvudmassan av Sveriges export- och importvaror. Sjötransporternas kostnad är blott en ringa bråkdel av järnvägstransporternas och »det är uppenbart»,

framhåller professor Högbom i sitt arbete om världssjöfarten, »att vid transporter, som uteslutande kunna följa sjövägen, för det tunga godset betala sig nästan vilka omvägar som helst». Han anför som exempel, att före Panamakanalens öppnande kunde tunga varor sändas från Förenta Staternas ostkust till dess västkust med större fördel runt Kap Horn än via de transkontinentala järnvägarna.

I detta sammanhang framträder återigen behovet av att med all makt stötta vintersjöfarten på Norrland.

Av föreliggande statistiska data framgår emellertid, att Sveriges varuutbyte med utlandet — alldeles oavsett den isbrytarhjälp som hittills kunnat givas — till övervägande del faktiskt försiggår över landets ostkust samtidigt som detta varuutbyte är till större delen inriktat västerut. Av en år 1929 verkställd utredning i kommerskollegium framgick sålunda, att 68,2 % av Sveriges export och import utgick från eller inkom till hamnar mellan Haparanda och Trälleborg, en kvantitet av 17,5 millioner viktston. Av andra föreliggande siffror kan man draga den slutsatsen, att den svenska östersjökustens utrikes- trafik till åtminstone och minst 70 % är inriktad västerut; huvudsakligen på England, Amerika och europeiska västkustländer.

Jämsides med utrikessjöfarten pågår emellertid en annan mycket omfattande sjötrafik längs våra kuster, nämligen kustsjöfarten, vilken tidigare icke särskilt uppmärksammats, huvudsakligen av det skälet, att mera kända siffror härom icke förelegat. Man torde dock städse haft på känn, att denna kustsjöfart för Sveriges vidkommande varit av betydande vikt och omfattning. Genom särskilda undersökningar, utförda av dåvarande docenten vid Stockholms handelshögskola dr. O. Jonasson, publicerade våren 1933, har man numera dock fått fastare grunder för en uppskattning av denna kustsjöfartens omfång. Det har därvid framgått, att den svenska kustsjöfartens omfång kan uppskattas till en varuomflyttning inom riket av omkring 10 milj. varuton per år, varav återigen inemot 70 % torde falla på ostkusten.

Den svenska utrikeshandeln omspannar hela jordklotet, och den svenska handelsflottan går till nära hälften i oceanfart. Man bör emellertid icke förbise, att den svenska utrikeshandeln i stor och övervägande utsträckning är anknuten till östersjöhamnar och är bärare av den svenska ostkustens — närmast norrlands-kustens — exportvaror. Östersjön är å ena sidan endast en etapp i den långväga sjöfarten på Sverige; men om man å andra sidan lägger till samman siffrorna å de varumängder, som i svenskt intresse forslas inom Östersjön i kustfart längs Sverige, i Östersjöfart och i vidsträcktare fart, så kommer man upp till mycket stora, ja, rent av förbluffande tal.

Jag ber att i detta avseende få återge några uppgifter, som för en månad sedan framlades av förste auktarier i kommerskollegium, dr. Eneborg vid ett föredrag i Sjöofficerssällskapet.

Det till Östersjön ur ekonomisk och samfärdselgeografisk synpunkt anknutna landområdet av norra Europa kan anses inom sig inrymma omkring 100 millioner människor. Godstrafiken i Östersjöns hamnar för detta områdes räkning uppgår, utan dubbel räkning, till omkring 60 millioner godston per år, varav inemot hälften eller närmare 30 millioner ton komma för Sverige. Ungefär  $\frac{1}{4}$  består av inre regional trafik mellan de olika östersjöländerna, ytterligare ungefär  $\frac{1}{4}$  består av kustfart, och återstoden, d. v. s. hälften utgöres av trafik med utombaltiska områden.

Den från Östersjön utgående och till Östersjön inkommande fartygstrafiken går nära uteslutande genom Öresund och Kielkanalen. Vardera av dessa trafikleder är i fråga om den genompasserade tonnage-mängden per år jämförbar med Panamakanalen och Suezkanalen — det rör sig härvid om 20 — 25 millioner nettoton. Öresund har dock mer än de andra trafiklederna, nämligen år 1933 27 millioner nettoton. I fråga om den genom Öresund och Kielkanalen årligen genompasserande godsmängden är dock endast Öresund jämförbart med de stora världstrafiklederna med en godsmängd per år av omkring 23 millioner godston, en siffra som endast med ett par enheter

understiger de nämnda världsstråkens, Kielkanalens godstrafik uppgick det nämnda året endast till ungefär  $\frac{1}{3}$  av Öresund.

Det märkligaste i dessa nu anförda siffror är onekligen Sveriges stora andel i Östersjöområdets trafik. Sverige har blott 6 millioner invånare av det antagna områdets 100 millioner, men ändock kommer inemot hälften av Östersjötrafiken — omkring 30 millioner godston — på Sverige. Sverige har alltså en ovanligt stor utrikeshandel per capita av befolkningen, och är således i synnerligen hög grad beroende av sjötransporter.

Utrikeshandelns båda grenar, importen och exporten, bära väga jämt i värdehänseende. Så är emellertid i regeln icke fallet, och ofta inträffar, att importens värde överstiger exportens. Till handelsbalansens återställande eller rent av till dess nedvägande i gynnsam riktning kunna emellertid verka flera faktorer, och den förnämsta av dessa är den egna sjöfarten, som står som mottagare av de fraktkostnader, som ändock i varje fall måste betalas och vilka, om ingen egen sjöfart funnes, skulle gå helt i utländska fickor.

Jag har tidigare nämnt, att sjöfarten under svensk flagg ombesörjer omkring hälften av rikets varuutbyte med utlandet. (I själva verket är siffran något under 50 %; den varierar från år till år mellan 45 och 50). Man kunde önska, att procent-siffran vore högre, men sådan den är, så utgjordes dock under åren 1922—1929 den svenska sjöfartens nettofraktinkomster av i medeltal 162 millioner kronor per år, vilken summa direkt kunnat läggas till inkomsten av exporten för att uppväga importkostnaden. Under den nämnda 8-årsperioden utgjorde den sammanlagda nettofraktinkomsten nära 1,300 mill. kr. — ett ej föraktligt belopp, som också rätt väl illustrerar den svenska sjöfartens betydelse för landet.

Om man betraktar sjöfarten som en transportindustri och jämför dess inkomster med andra svenska industrigrenars, skall man ock finna, att sjöfarten därvid kommer närmast efter de tre största och dominerande industrierna, nämligen pappersmasse- och pappersfabrikerna, de mekaniska verkstäderna och träindustrin samt framför t. ex. mejeri- och malmindustrin.



Såsom ett direkt av havet beroende näringsfång må slutligen ock nämnas saltsjöfisket, som livnär 13,000 människor och lämna en avkastning av 25 millioner kronor per år.

Jag har härmed försökt lämna en översikt av de svenska sjöintressena ur olika synpunkter. Det återstår att därav draga några slutsatser.

Om ingenting händer till sjöss, om ingenting hotar de svenska intressena till sjöss, så är allt gott och väl, och vi kunna i lugn och ro, jag skulle vilja säga i all bekvämlighet emotse framtiden.

Men i själva verket ha vi under de senaste två årtiondena emottagit tre olika varningar om vad som eventuellt kan hända, varningar om sådana möjliga lägen och förhållanden till sjöss i framtiden, som förbjuda allt liv i bekvämlighet och som kräva utomordentliga insatser av såväl statsmakterna som de enskilda individerna.

Dessa tre varningar äro: världskriget 1914—1918, isblockaden 1929 och den nuvarande, ännu pågående krisen inom världssjöfarten.

Icke någonsin under världskriget utsattes vårt land för en fullständig avspärrning: varuutbytet med utlandet fortgick hela tiden, om än i avseende å vissa varor i väsentligt minskad omfattning. Tillgången på arbetskraft var oförminskad eller kunde vid behov ökas; inga armar togos från näringslivet för krigiska ändamål. Konsumtionen av varor ökades icke på grund av särskild åtgång eller förstörelse i samband med krigföring; allt gick blott ut på erforderlig *fredsförsörjning* av det svenska folket.

Och ändock minnas vi alla, med vilka svårigheter Sverige hade att kämpa under dessa krisår, och vilken betydande rationering av livets nödtorftsvaror, som här måste genomföras, utan att ändock säkerhet förelåg för att var man fick sin rättvisa andel.

Jag vill blott giva ett exempel, nämligen i fråga om Sveriges ~~livs~~livsmedelsförsörjning under 1914—1918. *Före* kriget tillgodosågs befolkningens totala näringstillgång medelst inhemsk nettoproduktion till 77 % i fråga om vegetabiliska och 91 % i fråga om animaliska livsmedel eller gemensamt för båda grupperna 82 %, allt räknat i kalorier; med ett ord Sveriges totala livsmedelsförbrukning härrörde till omkring  $\frac{4}{5}$  av landets egen alstring av födoämnen.

Därjämte importerades livsmedel; under kriget även under de svåraste åren 1917—1918. Sålunda importerades under åren 1917—1918, huvudsakligen från Danmark, fläsk, kött och smör till myckenheter, som med 157 % i genomsnitt *överstego* 1913 års siffror. Importen av spannmål och produkter därav understeg visserligen väsentligt 1913 års siffror; men den uppgick ändock år 1918, när den var som lägst, till 22 % av fredstids-siffran.

Importen var att betrakta som ett överskott över den inhemska tillgången, som redan den i stort sett uppgick till  $\frac{4}{5}$  av behovet; men ändock hade vi brödkort från januari 1917 t. o. m. juli 1919, smörkort från december 1917 t. o. m. maj 1919 och fläskkort från februari 1918 t. o. m. februari 1919.

Hur kunde detta komma sig, då vårt land ju var nära nog självförsörjande? Förklaringen är dock rätt enkel. Den inhemska produktionen nedgick, bland annat på grund av minskad import av gödningsämnen, jordbruksmaskiner och brännolja. Den minskade tillgången föranledde prisstegring, varav följde lagring i jobberislyfte; varorna försvunno ur öppna marknaden. Bristen på drivmedel försvårade slutligen även kommunikationerna och därmed även livsmedelsdistributionen.

Man tar nog till slut icke fel, om man såsom en världskrigets lärdom för oss *främst angiver*, att bristen inom Sverige på stenkol, bränn- och smörjolja samt bensin, för vilka varor ersättning inom landet endast till ringa del kan beredas, nödvändiggör för oss att med alla medel söka hålla sjön öppen. Detta är framträdande redan i fråga om folkförsörjningen, men det är absolut oundgängligt, därest vårt land skulle självt vara

krigförande — särskilt för sjö- och luftkrigsföringens vidkommande men även för lantkrigsföringens och för krigsindustriens.

Isblockaden 1929 varade blott 7 veckor och berörde endast en del av Sveriges kust, nämligen de sydsvenska hamnarna och västkusthamnarna, vartill är att märka att blockaden av Göteborg endast varade några dagar.

Men denna blockad var, till skillnad från världskrigets handelsavspärrning, *fullständig* och blev därför mycket snabbt kännbar. Vårt lands ekonomiska förluster genom blockaden uppgingo till åtskilliga millioner kronor — summan är dock naturligen svår att fixera. Jag vill blott anföra ett enda exempel. En kolimportfirma i mellersta Sverige angav sin förust till 285,000 kronor, varav i ökade fraktkostnader 187,000 kronor.

För den, som vid Sveriges Allmänna Sjöfartsförenings årsmöte för en vecka sedan åhörde direktör Gunnar Carlssons föredrag om »aktuella internationella sjöfartsproblem», torde det stå klart, att världssjöfarten alltjämt befinner sig i ett krisläge, som nu t. o. m. förefaller mera akut än någonsin tidigare. Åtskilliga länder hava redan beträtt den direkta subventionens väg och andra, bland dem Storbritannien — vars åtgärder i detta hänseende äro av betydande vikt för alla nationer — synes å färde med att slå in på liknande eller parallella vägar. Det synes sålunda t. ex. icke alldeles otänkbart, att en återgång äger rum till den engelska navigationsakten av år 1651, enligt vilken varor fingo införas till England endast med engelska skepp eller skepp från varans ursprungsland samt engelska varor endast fingo utföras med engelska skepp.

Slutsatsen blir, att det förefaller nödvändigt även för oss i Sverige att taga i betraktande och eventuellt förverkliga statsingripande i väsentligt högre grad än nu är fallet för att stödja sjöfarten och därmed de svenska sjöintressena.

Då Sveriges sjöintressen onekligen hava en så vägande betydelse, att de utan vidare kunna betecknas såsom nationella livsintressen, så må det till slut anses riktigt att draga de tre följande slutsatserna:

1) Utrikeshandeln och dess bärare, sjöfarten, måste i fred statligt stödjas på allt sätt närhelst behov härav uppstår;

2) Utrikeshandeln och sjöfarten måste både stödjas och skyddas, om krigstillstånd inträder å de oss omgivande vattnen; härför kunna marinen och, i viss mån, flygvapnet träda i bräschen såsom neutralitetsvörn;

3) Utrikeshandeln och sjöfarten måste i möjligaste mån skyddas och upprätthållas, om vårt eget land meddrages i krig; härvid träder i verksamhet landets försvarskraft i dess helhet — men det ligger i sakens egen natur, att marinen och därnäst flygvapnet närmast beröras av dessa ifrågavarande försvarsuppgifter.

Men den i längden bästa garantien för ett verkningsfullt stöd och skydd för samt upprätthållande av Sveriges sjöintressen ligger dock däri, att vårt folk kommer till full insikt om vårt maritima läges både betydelse, möjligheter och risker. Jag uttalar detta ej blott för örlogsflottans egen skull, ej heller för handelsflottans egen skull eller för alla de näringsgrenar, som därav bero, utan för landets egen skull — ty Sverige, vårt eget land, kan numera icke andas och sålunda icke heller leva utan förbindelser över sjön.

---

## Utdrag ur kungjorda patentansökningar

meddelade genom Th. Wawrinskys Patentbyrå, Stockholm.

Datum	Diarie-nummer	Uppfinningens art
23/5—35	5038/33	Propellerblad. The Manganese Bronze & Brass Co. Ltd., London.
»	1865/33	Av centrifugalkraften drivet mekaniskt tidbrandrör. Schwob Frères & Cie. S. A., La Chaux-de-fonds, Schweiz.
»	2287/33	Kopplingsanordning i temperingsmaskiner för urverksbrandrör med framskjutande temperingsaxel. Schwob Frères & Cie. S. A., La Chaux-de-fonds, Schweiz.
»	2792/33	Anordning för fjärrmätning. L. L. E. Chauveau, Paris.
»	797/34	Blinksignalanordning. N. V. Machinerieën-en Apparaten Fabrieken, Utrecht.
2/5—35	2682/34	Akterskepp vid fartyg med flera propellrar. Deutsche Werke Kiel A. G., Kiel.
»	4337/33	Föremål såsom båtar, fartygsskrov, tunnor, rör, master o. dylikt. Fabriksab. S:t Per, Uppsala.
29/5—35	2059/33	Båtutställningsanordning. A. P. Schat, Utrecht.
»	2408/33	Med tungt slutstycke försett automatiskt eldvapen, avsett för skjutning med patroner av olika kalibrar. R. von Frommer, Budapest.
»	1866/33	Mekaniskt tidbrandrör för artilleriprojektiler. Schwob Frères & Cie, S. A., La-chaux-de-fonds, Schweiz.
»	3991/33	Ljussignalanordning. Telefonab. L. M. Ericsson, Stockholm.
4/7—35	2665/33	Pansar. A. H. Adelsohn, Stockholm.

Datum	Diarie-nummer	Uppfinningens art
11/7—35	4757/33	Drivanordning, särskilt för torpeder. J. G. Lindmark, Stockholm.
»	165/34	Automatiskt skjutvapen med vridbart, med låsklackar försett slutstycke. Waffenfabrik Solothurn A/G., Solothurn, Schweiz.
20/7—35	2711/33	Trefotslavett för maskingevär. Società italiana Ernesto Breda per costruzioni meccaniche, Milano.
25/7—35	1971/35	Anordning vid inbyggnad av skjutvapen i flygplan. E. Knoller, Wien.
»	2350/33	Anordning vid luftpropellerdrivna båtar. S. O. Pettersson, Göteborg.
»	4202/34	Automatisk däckert för livbåtar. A. Pampinella, Rom.
»	530/35	Betongankare. C. J. F. Westman, Stockholm.
»	448/32	Elektrisk drivanordning för fartyg. A/G. Brown, Boveri & Cie., Baden.
»	1187/34	Kopplingsanordning vid nödstyrningsapparater för fartyg. C. P. Nilsson, Bjärred.
1/8—35	4473/34	Andningsfilter för gasmasker. Degea A.-G. (Auergesellschaft), Berlin.
»	181/33	Säkringsanordning för anslagsbrandrör. Schneider & Cie., Paris.
17/8—35	2977/33	Akustisk signalapparat. N. V. Machinerieën-en Apparaten Fabrieken, Utrecht.

# Th. Wawrinskys Patentbyrå <sup>A/B</sup>

(Verkst. dir.: Civilingeniör H. ALBIHN)

**Kungsgatan 4 A, Stockholm.**

Telegrafadress: WAW, Stockholm.

Telefoner: 231910 (växel)

GRUNDAD 1891.

Ombesörjer uttagning av patent och registrering av varumärken, mönster och modeller i Sverige och utlandet.

Verkställer tekniska översättningar och utredningar rörande intrång i patenträtt, patents rättsliga omfattning, giltighet m. m.

**Filial i Göteborg: Drottninggatan 37.**

**„ Malmö: Stortorget 17.**

