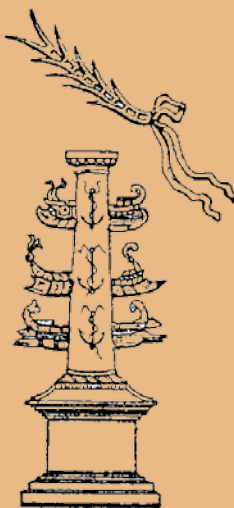


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1938.

101:e årgången.

Häfte N:r 8

Årsberättelse i navigation och sjöfart.

Angiven av ledamoten i KÖMS, kaptenen vid flottan *C. A. Simonsson*.

(Forts. från häft. 7, sid. 489.)

II. Sjöfart.

Sjöarbetstidslagstiftningen.

Närmast föregående årsberättelse i navigation och sjöfart (TiS 1937 sid. 501) berörde vissa å sjöfartskonferensen i Genève år 1936 antagna konventionsförslag och rekommendationer rörande sjöarbetstid, bemanning å fartyg, semester åt sjöfolk, minimiålder för användning i skeppstjänst m. m.

Frågan angående sjöarbetstiden och därmed sammanhängande frågor hava i Sverige visat sig vara mycket svåra att avgöra. Den första lagen om arbetstid å svenska fartyg trädde i kraft den 1 januari 1920. Denna lag hade provisorisk karaktär med giltighet endast under en tid av tre år. Sedan lagen undergått smärre förändringar förlängdes giltighetstiden år 1923 till den 31 december 1926. Efter av kommerskollegium verkställda utredningar framlades för 1926 års riksdag ett definitivt lagförslag, vilket i huvudsak var byggt på 1919 års lag. Riksdagen antog förslaget med vissa ändringar, men endast för en period av fyra år, detta med hänsyn till lagens svårbedömliga karaktär och den försiktighet vartill de internationella förhållandena på området gävo anledning. När ärendet 1930

åter förelades riksdagen fattades beslut om ytterligare prolongering intill utgången av år 1933 med motivering att en internationell reglering av sjöarbetstidsspörsmålet, som upptagit av internationella arbetsorganisationen och 1929 förevarit vid dennas generalkonferens (tredje sjöfartskonferensen) i Genève, inom en nära framtid kunde väntas få sin lösning. Någon dylik kom emellertid ej till stånd och år 1933 förlängdes giltighetstiden genom riksdagens beslut ännu en gång, nu med ett år, till den 31 december 1934.

Samma års riksdag uppdrog åt kommerskollegium och socialstyrelsen att slutföra en redan påbörjad utredning dels angående lagens tillämpningsområde och dels om 8-timmarslagen kunde bringas i utsträckt tillämpning ombord å svenska fartyg. Beträffande dessa frågor kommo ämbetsverken till i huvudsak negativt resultat, varför desamma i stort sett avstyrkte en utsträckning av 8-timmarsprincipens tillämpning utöver vad som gällde enligt 1926 års lag, utom med avseende å vissa styrmän samt kökspersonal.

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 10 november 1933 ansåg emellertid föredragande departementschefen att ämbetsverkens förslag icke vore tillräckligt vittgående. Jämlikt be-myndigande uppdrogs därför åt särskilt tillkallade sakkunniga att verkställa en överarbetning av förslaget. Resultatet härav framlades därefter som proposition till 1934 års riksdag. Departementschefen anförde härvid: »Att avvakta godkännande och ratifikation i större utsträckning av den tilltänkta konventionen om arbetstiden skulle kunna innebära åtskilliga års dröjsmål med en revision av den svenska lagen». Det ifrågasvarande lagförslaget innebure en utsträckt tillämpning av 8-timmarslagen, sakliga ändringar i ett flertal lagbestämmelser samt en formell överarbetning av lagen i dess helhet. Lagrådet hade med hänsyn till att motsvarande inskränkning i arbetstiden icke tillämpades å andra nationers fartyg icke ansett sig kunna tillstyrka längre gående begränsning av arbetstiden än i enlighet med det av ämbetsverken utarbetade förslaget.

När frågan behandlades vid 1934 års riksdag kommo åter

de internationella synpunkterna i förgrunden, och den internationella regleringen av arbetstiden å fartyg tillmattes därvid grundläggande betydelse. Följden blev, att propositionen avslogs, och att 1926 års alltjämt gällande lag för tredje gången erhöll förlängd giltighetstid till den 31 december 1937.

Den internationella handläggningen av spørsmålet upptogs slutligen vid konferenser i Genève åren 1935 och 1936. Vid den förra förelåg till behandling även frågan om semester för sjöfolk. Vid den senare antogos de konventioner och rekommendationer, vilka omnämnas i närmast föregående årsberättelse i navigation och sjöfart.

Med anledning av dessa konventionsförslag hölls den 22—30 januari 1937 en konferens i Stockholm mellan representanter för svenska, danska, finska och norska regeringarna, i avsikt att åvägabringa överensstämmande regler i de nordiska ländernas lagstiftning rörande sjöarbetstid, bemanning av fartyg, minimiålder för användning i skeppstjänst samt semester för sjöfolk. Enighet nåddes härvid i huvudsak i fråga om arbetstid, semester och minimiålder, varjämte formerna för sådana författningsbestämmelser, som kunde påkallas av föreskrifterna i 1936 års konventionsförslag rörande bemanningen diskuterades.

I proposition till 1937 års riksdag föreslog regeringen en ytterligare förlängning av 1926 års sjöarbetstidslag till den 31 december 1938 med motivering, att konventionsförslagen ännu icke hunnit tillräckligt prövas under medverkan av intresserade parter, samt att det nordiska samarbetet i frågan borde följaktligen följaktligen förlängdes lagens giltighetstid därmed för fjärde gången under loppet av sju år.

De vid den nordiska konferensen framkomna förslagen hade under tiden gjorts till föremål för inom berörda länder enhanda upplagt utredningsarbete, allt i anslutning till konventionsförslagen. I Sverige utarbetades sålunda under våren 1937 av 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunnige förslag till bl. a. sjöarbetstidslag, lag angående semester för

sjöfolk och ändrad lydelse av vissa paragrafer i sjömanslagen, det senare avseende bl. a. ett fastställande av minimiålder för användning i skeppstjänst. Det förstnämnda förslaget var uppgjort i anslutning till 1934 års förslag men omfattade även bestämmelser angående arbetstiden å fartyg i sådan fart, som kan undantagas från konventionerna. Vidare utarbetades av samma sakkunnige bl. a. preliminära beräkningar angående bemannings- och kostnadsökning för svenska handelsflottan vid tillämpning av sjöarbetstids- och bemanningskonventionen samt förslag till bemanningsförordning och vissa ändringar i befälsförordningen. Samtliga dessa förslag remitterades jämte konventionsförslagen därefter till kommerskollegium och socialstyrelsen för yttrande.

Sedan dessa i sin tur berett samtliga ifrågakommande redare- och sjöfolksorganisationer tillfälle att yttra sig, inkomma ämbetsverken i juni månad 1937 med ett gemensamt förslag och betänkande i vilket bl. a. anfördes följande: »Det synes ämbetsverken för den skull angeläget, att Sverige, innan det ratificerar dessa båda konventioner (angående arbetstid å fartyg och bemanning samt angående semester för sjöfolk), förvisar sig om att åtminstone de andra nordiska länderna — Danmark, Finland och Norge — Nederländerna och Sovjetunionen samt Storbritannien komma att ansluta sig till konventionerna. Sakliga skäl skulle givetvis motivera, att även Tysklands anslutning till konventionen förutsattes för svensk ratifikation. Tyskland är emellertid icke medlem av den internationella arbetsorganisationen, varför en ratifikation från dess sida icke torde kunna förväntas — ett förhållande, som är ägnat att skapa vissa betänkligheter mot en ratifikation från svensk sida, även om konventionerna vinna anslutning i nyss angiven omfattning.

Den nämnda anslutningen från utlandets sida till konventionerna angående sjöarbetstid och bemanning samt angående semester för sjöfolk utgör enligt ämbetsverkens mening huvudförutsättningen för att Sverige skall ratificera de båda konventionerna och ämbetsverken hava vid bedömande av de på dessa konventioner grundade författningsförslagen,

som i det följande äger rum, utgått från att denna förutsättning förverkligas».

Efter att hava framhållit det artificiella tillstånd som råder inom internationell sjöfart, på grund av de i vissa länder förekommande subventionerna samt möjligheterna av att i framtiden behöva bedöma subventionsfrågan från andra synpunkter än dem, som hittills företrätts av Sverige och övriga nordiska länder, mana ämbetsverken till viss varsamhet med avseende på genomförandet av författningar rörande ifrågakommande spörsmål.

Det berörda betänkandet jämte förslagen överlämnades därefter åter till de sakkunnige, som med ledning av desamma överarbetade det ursprungliga förslaget. Konferenser ägde sedermera rum i Oslo i september och i Köpenhamn i november och vid årsskiftet 1937—1938 överlämnades en proposition i ärendet för yttrande till lagrådet. Propositionen avser emellertid endast lag angående sjöarbetstiden (sjöarbetstidslag) och innebär en praktiskt taget fullständig anpassning av sjöarbetstiden till 8-timmarsprincipen. Någon proposition i bemanningsfrågan (bemanningsförordning) torde ej komma att framläggas för 1938 års riksdag. Dock avser årets proposition vissa ändringar i befälsförordningen för möjliggörande av sjöarbetstidslagens tillämpning. Frågan om minimiålder för skeppstjänst är avsedd att framläggas i samband med vissa ändringar i sjömanslagen, och frågan om sjöfolkets semester avses bli upptagen i samband med en allmän lag angående semester för arbetare.

Den kostnadsökning för hyror och kosthåll, som genom lagens antagande skulle komma att drabba rederinäringen, beräknas av statsmakterna till omkring 1,8 och av Sveriges redareförening till 3,7 millioner kronor per år under förutsättning, att även de tilltänkta förändringarna i bemanningsbeståndet vidtagas. De nämnda siffrorna torde ej vara fullt jämförbara med hänsyn till att de beräknats efter något olika grunder. Dock visa siffrorna storleksordningen av de ytterligare bördor, som genom lagens ikraftträdande skulle komma att belasta svensk sjöfart. Departementschefen yttrar i denna fråga, att

enär lagförslag angående bemanningens ökning nu ej framlägges, »erhåller sjöfarten en övergångstid med något lägre kostnader».

Huruvida svensk utrikessjöfart tål vid den nu föreslagna, eller en i framtiden ännu större belastning med hänsyn till den internationella konkurrensen beror naturligtvis i hög grad på huru subventionspolitiken kommer att utveckla sig. Departementschefen anför till nu ifrågavarande proposition i detta avseende följande: »Skulle det oaktat svensk sjöfart genom subventionsåtgärder för främmande länders fartyg eller på grund av andra omständigheter försättas i så oförmånligt läge, att dess konkurrensförmåga och ekonomiska bärkraft icke skulle förslå, torde frågan om lämpliga anordningar från det allmännas sida till stöd för sjöfartsnäringsen få tagas under prövning».

Rörande anslutningen till de internationella konventionerna har departementschefen anfört, att Sverige bör förbehålla sig handlingsfrihet i lagstiftningshänseende i hithörande frågor, men även samtidigt förordat, att såsom villkor för svensk ratifikation bör uppställas fordran på motsvarande åtgärd från såväl de nordiska ländernas som Nederländernas, Sovjetunionens och Storbritanniens sida. Av kommerskollegiums och socialstyrelsens betänkande framgår, att dessa myndigheter däremot visserligen förordat lagstiftning i anslutning till föreslagna konventioner men endast under förutsättning av ratifikation från de nämnda staternas sida. Skulle emellertid redan dessförinnan bestämmelser, överensstämmande med konventionernas innehåll, hos oss erhålla karaktär av lag, torde departementschefens förordande av ratifikation i själva verket sakna varje reell innebörd.

Krigsförsäkring m. m.

Med anledning av den osäkerhet inbördskriget i Spanien medförde för besättningarna å fartyg, som trafikerade Spanien, ingav Sveriges Redareförening den 15 december 1936 en

skrivelse till Konungen med begäran om lagstiftningsåtgärder rörande krigsförsäkring av ombord anställda. Denna skrivelse fick i början av 1937 efterföljare från andra sjöfartssammanslutningar, vilka krävde en allmän revision av gällande bestämmelser med hänsyn tagen till krigsförhållanden i allmänhet och icke blott det pågående spanska inbördeskriget.

I avvaktan på lagförslag upptogos i januari månad 1937 förhandlingar mellan ombordanställda och redare för ordnande av krigsförsäkringsfrågan. Enighet uppnåddes så småningom och den 14 januari och 22 mars ingingos avtal mellan Sveriges Redareförening å ena sidan, samt Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewartföreningen och Sveriges radiotelegrafistförening å andra sidan. Avtalen avsågo i stort sett ett återupplivande av de bestämmelser som tidigare varit gällande vid världskrigets slut.

Proposition i ärendet (N:r 313) förelades 1937 års riksdag, med huvudsakligt innehåll att lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete skulle kompletteras så till vida, att ombordanställd måtte tillförsäkras högre ersättningsbelopp än det i olycksfallsförsäkringslagen föreskrivna, om han drabbades av olycksfall, förorsakat av krigsåtgärd. I Danmark och Norge funnos redan liknande lagbestämmelser, tillkomna den 19 december 1936 respektive 12 mars 1937. Propositionen betonade dock, att staten icke borde annat än i undantagsfall genom lag tillerkänna viss grupp arbetare olycksfallsersättning, som vore större än den, som lagligen tillerkändes övriga arbetare. Ett sådant undantagsfall ansågs emellertid föreligga vid krigsförhållande. Med tillämpning av allmänna olycksfallsförsäkringslagen skulle krigsförsäkringen principiellt meddelas av riks-försäkringsanstalten och de ömsesidiga olycksfallsförsäkringsbolagen.

Efter behandling av ärendet (andra lagutskottets utlåtande n:r 53) biföll riksdagen den 5 juni 1937 (riksdagens skrivelse n:r 405) propositionen i fråga och den 11 juni 1937 utfärdades »Lag om krigsförsäkring för ombord å fartyg tjänst-

görande personer» (SFS n:r 348/37). Härigenom upphörde ovannämnda avtal mellan redare och ombordanställda att gälla.

Lagen har form av fullmaktslag. Konungen äger sålunda bestämma inom vilket område och under vilken tid lagen skall äga tillämpning, varigenom densamma kan sättas i kraft om krigsfall gör detta erforderligt. Lagen är tillämplig på person, som tjänstgör ombord å svenskt fartyg (ej krigsfartyg), och som drabbas av olycksfall i arbete (i vissa fall även utom arbete) till följd av krigsåtgärd, under förutsättning, att personen jämväl är försäkrad enligt lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete. (Ombord å svenska fartyg tjänstgörande personer äro obligatoriskt försäkrade enligt denna lag). Ersättning utgår enligt krigsförsäkringslagen i form av sjukpenning eller livränta vid sjukdom respektive invaliditet samt i händelse av dödsfall även till närmare angivna anhöriga, med tillämpning i övrigt av vad i lagen den 17 juni 1916 föreskrives. Arbetsgivaren är pliktig erlagga premietillägget för krigsförsäkringen. Lagen är dock ej tillämplig om skadan uppkommit såsom följd av Sveriges deltagande i krig.

Samtidigt med lagen utgavs en kungörelse (SFS n:r 350/37), vilken som krigsförsäkringszon angav vissa vattenområden, sträckande sig från spanska kusten ut till sjöss. På ostkusten var vattenområdets gräns dragen ost om Balearerna.

Under juli och augusti månader tilltog den s. k. »piratverksamheten» i Medelhavet, och dessutom tillkom en riskzon i Ostasien såsom en följd av det kinesisk—japanska kriget. På grund härav framfördes krav, att riskzonen skulle utsträckas till att omfatta hela Medelhavet samt dessutom Marmarsjön, Svarta Havet och vissa farvatten i Ostasien. Samtidigt framkommo även önskemål om ökade hyror vid fart eller uppehåll inom av krig berörda farvatten.

Vid en konferens mellan representanter för svenska, norska och danska redare- och befälssammanslutningar träffades en överenskommelse i Göteborg den 17 september 1937, varigenom hyrorna under vissa tidsperioder i närmare angiv-

na spanska och kinesiska krigsfarvatten ökades med 50—200 % enligt fastställda regler. Dessa bestämmelser hava senare utsträckts att gälla även övrig ombord anställd personal.

Genom kungörelse (SFS n:r 863/37) den 5 november 1937 har slutligen föreskrivits, att lagen om krigsförsäkring skall tillämpas även utanför den kinesiska kusten på närmare angivet farvatten, vilket sträcker sig ungefär från Peipings parallell i norr till Kantons i söder.

Noninterventionen och sjöfarten på Spanien.

Sedan inbördeskrig utbrutit i Spanien den 18 juli 1936, hänvände sig den franska regeringen, efter samråd med den brittiska, i början av augusti månad samma år till övriga europeiska regeringar med förfrågan, huruvida de voro villiga att ingå en överenskomst, avsedd att förhindra inblandning i Spaniens inre angelägenheter. Överenskommelsen skulle baseras på ett principuttalande om avstående från direkt och indirekt inblandning, samt förpliktelse att förbjuda utförsel av vapen, ammunition, krigsmateriel m. m. till Spanien. Svenska regeringen förklarade sig beredd att ansluta sig till ett dylikt avtal om detsamma biträdde jämväl av brittiska, franska, italienska, portugisiska, sovjet-ryska och tyska regeringarna. Samtidigt framhölls emellertid, att utförsel från Sverige av i överenskommelsen nämnda varor vore underkastade licenstväng, och att utförsel till Spanien tills vidare icke medgaves.

I slutet av augusti meddelade franske ministern att nyss nämnda regeringar anslutit sig till avtalet. Samtidigt föreslogs tillsättande av en non-interventionskommitté, vilken lämpligen borde få sitt säte i London. En dylik kommitté sammanträdde även på nämnda plats första gången den 9 september 1936. I densamma voro Europas 29 stater representerade utom Schweiz och Spanien. Dess uppgift var att insamla upplysningar rörande vidtagna åtgärder samt att granska och praktiskt lösa de olika frågor, som sammanhängde med de överenskomna bestämmelsernas tillämpning. Under oktober

månad behandlade kommittén ett flertal klagomål rörande påstådda överträdelser. I samtliga fall bestredos dessa anklagelser. Ett effektivt genomförande av det ingångna avtalet visade sig möta oväntat stora svårigheter.

Med anledning härav tog brittiska regeringen initiativ till ett förslag angående övervakning av avtalets efterlevnad med hjälp av opartiska kontrollagenter placerade i införselhamnar i Spanien. Men då detta land icke medgav dylik kontroll inom eget territorium omarbetades förslaget så, att övervakningen skulle äga rum utanför det nämnda territoriet. Förslaget upptogs till behandling av kommittén och utökades med ytterligare ett förslag, avseende att hindra s. k. frivilligas inresa i Spanien i syfte att delta i inbördeskriget.

Den 28 januari 1937 infor drades regeringarnas yttrande rörande förslagen. Från svensk sida tillkännagavs beredvillighet att biträda förslagen med förbehåll om riksdagens godkännande. I detta syfte framlades den 22 februari proposition (n:r 125) med förslag till lag i frivilligfrågan. Lagförslaget godkändes av båda kamrarna den 3 mars 1937 och den 5 mars utfärdades därefter »Lag angående åtgärder för att förhindra frivilligas deltagande i inbördeskriget i Spanien m. m.» (SFS n:r 61/37). Vissa delar av denna lag beröra svensk sjöfart på Spanien och skola därför i detta samband något närmare beaktas. Lagens §§ 4 och 5 hava följande lydelse.

§ 4.

»I fråga om svenskt fartyg som anlöper Spanien åligger det befälhavaren

att tillse att å fartyg icke medtages passagerare med bestämelseort i Spanien, där ej passageraren innehar tillstånd, varom i 3 § sägs,

att, utan hinder av bestämmelserna i 51 § andra stycket sjömanslagen och 10 § sjöarbetstidslagen, förbjuda besättning landstiga i Spanien, där ej tjänsten så kräver, samt

att tillse att annan, som medföljer fartyget icke landstiger i Spanien, med mindre han innehar tillstånd, varom i 3 § sägs.

Åsidosätter befölvare vad i denna paragraf är stadgat, straffes med dagsböter.

§ 5.

I fråga om svenskt fartyg som anlöper Spanien äger Konungen föreskriva,

att fartyget på resan skall anlöpa viss hamn för att taga ombord eller ilandsätta särskilt utsedda kontrollörer,

att sådan kontrollör skall vara berättigad att medfölja fartyget och enligt vad närmare stadgas, kontrollera last och passagerare, samt

att befälhavaren skall vara pliktig tillåta att genom krigsfartyg, tillhörande av Konungen angiven stat, undersökning verkställas, huruvida kontrollör finnes ombord.

Åsidosätter befälhavare vad med stöd av bestämmelserna i denna paragraf föreskrives, straffes med dagsböter.»

Genom kungörelse (SFS n:r 62/37) av samma dag fastställdes lagens ikraftträdande till den 7 mars 1937, och genom ytterligare en kungörelse (SFS n:r 63/37) ävenledes av samma dag utfärdades särskilda bestämmelser i anledning av lagen. Sistnämnda kungörelsens § 5 är av betydelse för sjöfarten och har följande lydelse.

§ 5.

»Skall fartyg avgå från svenskt tullområde för att anlöpa Spanien, åligger det befälhavaren att till tullanstalt, där fartyget skall utklaras, avlämna förteckning över de passagerare, som hava bestämelseort i Spanien eller, om sådan passagerare ej skall medfölja, skriftlig anmälan därom. Vid avlämnande av förteckning skola däri upptagna passagerares pass eller andra legitimationshandlingar företes.

Innan handlingar, som i första stycket avses, mottagits och granskats av tullanstalten, må utklaring ej ske. Finnes vid granskningen, att fartyget skall till Spanien medföra passagerare, som ej innehar tillstånd, varom i 1 eller 4 § sägs, må fartyget ej heller utklaras, därest sådan passagerare kvarstannar ombord.

Lämnar befälhavaren mot bättre vetande eller av värdslöshet oriktig uppgift i förteckning eller anmälan som i första stycket sägs, straffes med dagsböter.»

Den 16 april 1937 utkom en kungörelse (SFS n:r 133/37) innehållande bl. a., att svenskt fartyg förpliktigades ombordtaga en eller flera kontrollörer (observing officers) före anlöpandet av Spanien eller vissa av dess besittningar. Kontrollören berättigades kontrollera fartygets last och passagerare, att anlita fartygets radiotelegraf- och radiotelefonanläggningar m. m. samt medgavs rätt till kost och bostad ombord. Kommerskollegium ägde meddela för tillämpning av kungörelsen erforderliga föreskrifter. Dylika utgavos av kollegiet i en kungörelse likaledes den 16 april 1937, enligt vilken befälhavare bl. a. ålades att ombordtaga kontrollörer i någon av hamnarna Gibraltar, Dover, Cherbourg, Brest, Le Verdon, Palermo, Oran, Marseille, Cette, Madeira eller Lissabon, allt efter olika avgångs- eller destinationsorter. Kungörelsen innehöll vidare detaljföreskrifter angående kontrollörs rätt till granskning av pass och identitetshandlingar, handlingar rörande last samt rätt till närvaro vid lossning m. m. Vidare ålades befälhavaren att låta franska, engelska, italienska och tyska örlogsmän förvissa sig om svenskt fartygs identitet, om fartyget befunde sig inom ett avstånd av 10 nautiska mil från spanska kusten, samt att inom nyssnämnda område föra viss vimpel som tecken på att kontrollör vore embarkerad m. m. Kontrollören skulle ilandsättas antingen i någon av ovan angivna hamnar eller i annan hamn, dock att den seglade distansen i sistnämnda fall härigenom icke finge ökas med mer än 50 nautiska mil.

Genom kungörelse (SFS n:r 150/37) den 23 april 1937 förordnades, att lagen den 5 mars skulle äga tillämpning å fartyg, som anlöpte vissa spanska besittningar, endast i den mån kommerskollegium bestämde, och genom kungörelse (SFS n:r 275/37) den 28 maj 1937 skärptes lagens § 4, i det att befälhavaren jämväl ålades att tillse, att med fartyg icke fördes krigsmateriel till Spanien och ännu en kungörelse (SFS n:r 276/37) av sistnämnda dag definierade begreppet krigsmateriel.

Den 14 september 1937 ingicks i Nyon en överenskommel-

se mellan Storbritannien, Bulgarien, Egypten, Frankrike, Grekland, Rumänien, Turkiet och Jugoslavien, vilken bl. a. innebar, att åtgärder skulle vidtagas med hjälp av sjöstridskrafter för att skydda handelsfartyg, som ej tillhörde de stridande parterna i Spanien, från de allt oftare inträffade rättsstridiga anfallen från undervattensbåtar. Överenskommelsen innebar hudsakligen, att varje land skulle övervaka eget territorialvatten, men Frankrike och England skulle dessutom prestera en allmän kontroll över förhållandena i Medelhavet. Alla undervattensbåtar, som ej iakttog föreskrifterna i Londonflottfördraget skulle behandlas som pirater.

Med anledning av denna överenskommelse ålades engelska handelsfartyg att begagna vissa bestämda färdvägar i Medelhavet. Dessa angavos i svenska »underrättelser för sjöfarande» för år 1937 § 2865. Först meddelas häri belägenheten av fjorton orter benämnda A—N och därefter 13 olika rutter benämnda 1—13, vilka till sin sträckning angivas med hänvisning till nyssnämnda orter t. ex. rutt 1, Gibraltar—Port Said (eller östra Medelhavet): passera genom orterna A, B, C, D, E och M. Dessa rutter användes även av fartyg tillhörande övriga makter som undertecknas Nyonöverenskommelsen. Även svenska handelsfartyg hava tillräts följa desamma.

Kommerskollegium har slutligen i en kungörelse den 25 september 1937 utfärdat kompletterande bestämmelser i anslutning till tidigare omnämnda kungörelse den 16 april 1937. Svenska medborgare hava tidvis tjänstgjort som kontrollörer.

Sjöfartstatistik.

⚡ Sifferuppgifterna i nedanstående tabeller hava välvilligt ställts till förfogande av förste aktuarien i Kungl. Kommerskollegium, korresponderande ledamoten av Kungl. Örlogsmannasällskapet fil. d:r H. G. E. Eneborg.)

Vid 1936 års slut bestod den svenska handelsflottan av nedanstående antal handelsfartyg, därvid inberäknat de far-

tyg, som ej äro registreringspliktiga men dock återfinnas i fartygsregistret.

Tab. I.

Fartygsslag	Antal	Bruttoton	Nettoton
Ångfartyg	959	919,057	623,073
Motorfartyg	389	570,660	398,695
Segelfartyg med hjälpmaskin ...	877	75,946	56,027
Segelfartyg, övriga	28	6,747	5,735
Summa	2,248	1,572,410	1,083,530

Vid 1937 års slut voro motsvarande (preliminära) siffror:

Tab. II.

Fartygsslag	Antal	Bruttoton	Nettoton
Ångfartyg	927	889,242	601,650
Motorfartyg	414	601,834	419,729
Segelfartyg med hjälpmaskin ...	932	79,007	58,135
Segelfartyg, övriga	20	4,155	3,531
Summa	2,263	1,573,738	1,083,045

Arten av dessa förändringar inom handelsflottan under år 1937 framgår i detalj av efterföljande tabell.

Tab. III.

	Ångfartyg			Motorfartyg			Segelfartyg med hjälpmaskin			Segelfartyg, övriga		
	Antal	Bruttoton	Nettoton	Antal	Bruttoton	Nettoton	Antal	Bruttoton	Nettoton	Antal	Bruttoton	Nettoton
<i>Tillkommit:</i>												
Nybyggda inom riket ...	3	3,978	2,690	30	41,437	28,920	6	924	603	—	—	—
Nyregistrerade äldre svenska fartyg	1	991	662	7	365	219	2	86	57	—	—	—
Förvärvade från utlandet	9	16,238	11,153	3	2,048	1,241	20	2,296	1,651	1	53	37
Förändring av art	—	—	—	1	183	105	7	590	415	—	—	—
Summa:	13	21,207	14,505	41	44,033	30,485	35	3,896	2,726	1	53	37
<i>Avgått:</i>												
Förolyckade	3	2,671	1,857	2	145	88	2	124	91	1	2,142	1,843
Kondemnerade	1	176	107	—	—	—	2	144	108	—	—	—
Slopade	11	1,161	683	—	—	—	3	286	217	1	210	177
Övergångna i utländsk ägo	29	46,831	33,176	9	12,917	9,169	3	281	202	—	—	—
Förändring av art	1	183	105	5	297	194	—	—	—	2	293	223
Summa:	45	51,022	35,928	16	13,359	9,451	10	835	618	4	2,645	2,241

Antalet ångfartyg har sålunda under år 1937 minskats med 22 st. och antalet segelfartyg med 3 st., representerande 29,815 respektive 2,592 bruttoton. Samtidigt har antalet motorfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin ökats med vardera 25 st., representerande 30,674 respektive 3,061 bruttoton. Anmärkningsvärt är det stora antalet inom Sverige nybyggda motorfartyg, nämligen 30 st., vilka representera i medeltal 1,381 bruttoton per fartyg. Segelflottan är alltjämt i minskande. Vid 1937 års slut återstodo endast 20 fartyg med en medeldräktighet av c:a 208 bruttoton. Antalet till utlandet försålda och därifrån förvärvade ångfartyg har även under 1937 varit relativt stort, nämligen 29 respektive 9 st.

Beträffande handelsfartygsbeståndet i några *Sverige närliggande länder* visar statistiken följande ställningar och förändringar (fartyg om 100 ton och däröver):

Tab. IV.

	Ångfartyg				Motorfartyg				Segelfartyg			
	Antal	Brutto- ton	För- ändring		Antal	Brutto- ton	För- ändring		Antal	Brutto- ton	För- ändring	
			+ el. -	Brutto- ton			+ el. -	Brutto- ton			+ el. -	Brutto- ton
<i>Danmark</i>												
1936/37	454	610.391	-18	37.598	241	523.638	+14	21.081	6	1.485	-4	1.010
1937/38	436	572.793			255	544.719			2	475		
<i>Finland</i>												
1936/37	257	404.177	+35	75.811	46	21.192	+5	4.734	56	56.115	-11	12.889
1937/38	292	479.988			51	25.926			45	43.232		
<i>Norge</i>												
1936/37	1377	1.952.101	-20	41.250	480	2.101.554	+62	334.377	2	830	0	0
1937/38	1357	1.910.851			542	2.435.931			2	830		
<i>Ryssland</i>												
1936/37	523	894.281	+14	29.376	126	320.656	+10	9.511	2	2.970	+3	1.442
1937/38	537	923.657			130	330.167			5	4.412		
<i>Tyskland</i>												
1936/37	1433	2.923.306	+37	127.240	652	784.896	+63	92.474	9	10.215	-3	890
1937/38	1470	3.050.546			715	877.370			6	9.325		

Den *minskning* av ångfartygsbeståndet som kunde konstateras i Sverige, Danmark och Norge under år 1936 har sålunda fortgått även under år 1937, liksom *ökningen* av samma bestånd i Finland, Ryssland och Tyskland. Antalet motorfartyg har ökat i samtliga länder, kraftigast i Tyskland och Norge med 63 respektive 62 st. Anmärkningsvärt är att medeltonnaget per nybyggt motorfartyg i Tyskland har varit endast c:a 1,470 bruttoton mot c:a 5,390 i Norge. I Sverige har motsvarande bruttototal varit c:a 1,230. Segelfartygen hava även i Sverige närliggande länder blivit allt färre, utom i Ryssland, där antalet har ökat från 2 till 5. Undantages Finland, som alltjämt äger 45 segelfartyg, räknas dessa i övriga länder blott i ental, vilket tydligt visar hän mot segelfartygens totala försvinnande såsom transportmedel.

Storleken av världstonnaget och vissa länders tonnoge vid nedan angivna tidpunkter var, uttryckt i millioner ton, följande:

Tab. V.

	1927/29	1936/37	1937/38	Förändring	
				1927—37	1936—37
Världstonnaget	65.19	65.06	66.29	— 0.13	+ 1.23
Danmark	1.06	1.14	1.12	+ 0.08	— 0.02
Estland	0.04	0.16	0.17	+ 0.12	+ 0.01
Finland	0.24	0.48	0.55	+ 0.24	+ 0.07
Frankrike	3.47	3.00	2.87	— 0.47	— 0.13
Hölland	2.65	2.51	2.63	— 0.14	+ 0.12
Italien	3.48	3.10	3.21	— 0.38	+ 0.11
Japan	4.03	4.22	4.48	+ 0.18	+ 0.26
Lettland	0.09	0.17	0.18	+ 0.08	+ 0.01
Norge	2.82	4.05	4.35	+ 1.23	+ 0.30
Polen	—	0.09	0.09	—	0
Ryssland	0.31	1.22	1.26	+ 0.91	+ 0.04
Spanien	1.16	1.16	1.05	0	— 0.11
Storbrittanien o. Ir- land	19.31	17.29	17.54	— 2.02	+ 0.45
Sverige	1.37	1.51	1.50	+ 0.14	— 0.01
Tyskland	3.36	3.72	3.94	+ 0.36	+ 0.22
U. S. A. (utom Stora Sjöarna o. Philip- pinerna)	12.07	9.90	9.80	— 2.17	— 0.10

En jämförelse med siffrorna för närmast föregående år (1936) visar, att siffrorna för världstonnaget allttjämt äro i stigitande i likhet med siffrorna för tonnaget i Estland, Italien, Japan, Norge, Ryssland och Tyskland, medan motsvarande siffror allttjämt äro i sjunkande i Frankrike, Spanien, U. S. A. och Sverige. I Danmark har 1936 års tonnagestegring förbytts i minskning. Däremot hava minskningar eller oförändrade lägen under 1936 övergått i ökningar i Finland, Holland, Lettland och England. I Polen har ingen förändring inträtt sedan 1936.

Handelstonnagets ålder, som får anses äga väsentlig betydelse för den internationella sjöfartskonkurrensen, visade vid årsskiftet 1937—1938 följande procentuella fördelning för ång- och motorfartyg.

Tab. VI.

	0—9 år	10—24 år	25 år eller mer
Världstonnaget	26.5 %	54.5 %	19.0 %
Danmark.....	36.0 %	52.0 %	12.0 %
Frankrike	29.0 %	61.0 %	10.0 %
Holland	38.5 %	53.5 %	8.0 %
Italien	14.5 %	61.0 %	24.5 %
Japan	31.0 %	53.0 %	16.0 %
Norge	47.5 %	41.0 %	11.5 %
Spanien	26.0 %	45.0 %	29.0 %
Storbritannien och Irland	36.0 %	55.0 %	9.0 %
Sverige	26.0 %	43.0 %	31.0 %
Tyskland.....	30.5 %	56.5 %	13.0 %
U. S. A. (utom Stora Sjöarna och Philippinerna)	9.5 %	81.5 %	9.0 %

Såsom framgår av ovanstående tabell äro Norge och Sverige allttjämt de nationer, som ha de högsta procentsiffrorna

för fartyg i åldersgrupperna 0—9 år respektive 25 år eller mer. Det senare är värt att beaktas så tillvida som den internationella konkurrenskraften i icke ringa grad kan sägas stå i omvänt förhållande till tonnagets ålder. Skall svensk sjöfart inom en nära framtid betungas med ytterligare pålagor torde en välbehövlig och kraftig förändring till det bättre i oöfvannämnda hänseende knappast vara att förvänta. En jämförelse med motsvarande tabeller för närmast föregående år visar nämligen, att procentsiffrorna variera inom jämförelsevis snäva gränser, trots den till synes intensiva nybyggnadsverksamheten. Någon förbättring inträdde emellertid för Sveriges del under år 1937, då procentsiffrorna voro respektive 26, 43 och 31 mot 24, 44 och 32 år 1936.

Skeppsbyggnadsverksamheten i världen belyses av nedanstående siffror, vilka angiva antal m. m. under byggnad varande fartyg *den sista december 1936 respektive 1937* i följande länder.

Skeppsbyggnadsverksamheten i samtliga angivna länder har sålunda ökat med undantag av i Tyskland, där den under året nedgått med c:a 10 %. I övriga länder har *ökningen* i förhållande till 1936 års verksamhet i hela tal varit: Danmark 32 %, Frankrike 4 %, Holland 92 %, Italien 215 %, Japan 51 %, Norge 116 %, Storbritannien och Irland 17 %, Sverige 4 %, U. S. A. 86 % och i samtliga även ovan ej angivna länder 26 %. Nybyggnadsverksamheten var sålunda, procentuellt sett, i Danmark och Norge 8 respektive 29 gånger så stor som i Sverige.

Skeppsbyggnadsverksamheten vid kvartalsskiftena under åren 1936 och 1937 belyses av följande siffror.

Tab. VIII.

Datum	Sverige				Samtliga länder			
	1936		1937		1936		1937	
	An-tal	Brutto-ton	An-tal	Brutto-ton	An-tal	Brutto-ton	An-tal	Brutto-ton
31/3	23	112.750	29	112.050	537	1.820.114	703	2.452.051
30/6	24	124.250	32	138.720	588	1.951.005	815	2.882.860
30/9	25	111.860	27	114.020	581	2.111.437	788	2.902.345
31/12	28	123.796	30	128.980	618	2.251.221	763	2.900.184

Antalet under byggnad varande fartyg har sålunda såväl i Sverige som i samtliga länder vid vardera av årets kvartals-skiften varit större än vid motsvarande tidpunkter föregående år. Medeltonnaget för under byggnad varande fartyg var vid årsskiftet 1937—1938 i Sverige c:a 4,127 bruttoton och i samtliga länder c:a 3,800 bruttoton. Motsvarande siffror voro för år 1936 4,420 respektive 3,640 bruttoton.

	31/12 1936		Ångfartyg		Motorfartyg		Segelfartyg		31/12 1937	
	An-tal	Brutto-ton	An-tal	Brutto-ton	An-tal	Brutto-ton	An-tal	Brutto-ton	An-tal	Brutto-ton
Danmark	17	75,950	3	10,274	17	89,882	—	—	20	100,156
Frankrike	12	66,876	3	36,080	6	33,250	—	—	9	69,330
Holland	53	150,850	5	36,750	87	252,188	—	—	92	288,938
Italien	7	33,830	2	8,800	9	98,050	—	—	11	106,850
Japan	63	203,146	53	178,345	29	126,515	1	600	83	305,460
Norge	19	19,762	15	25,905	11	16,900	—	—	26	42,805
Storbritannien och Irland	237	963,642	143	606,242	98	516,158	15	3,026	256	1,125,426
Sverige	28	123,796	2	3,300	28	125,680	—	—	30	128,980
Tyskland	115	408,465	36	74,397	78	294,957	—	—	114	369,354
U. S. A.	37	110,356	27	180,981	13	20,295	5	2,558	45	204,134
Samtliga länder (även ovan ej upptagna)	618	2,251,221	308	1,197,017	430	1,693,787	25	9,380	763	2,900,184

Tab. VII.

Storleken av upplagt svenskt tonnage den 1 januari 1938 framgår av nedanstående tabell, i vilken upptages jämväl ång- och motorfartyg om 100 bruttoton och däröver, vilka vid angiven tidpunkt lågo upplagda för reparation eller klassning med besättningen avmönstrad, samt fartyg, vilka upplagts för vintersäsongen.

Tab. IX.

Tonnagegrupp	Antal fartyg	Summa bruttoton	Summa d. w. ton
100—1000	16	9.237	8.543
1000—2000	3	4.260	3.150
2000—3000	—	—	—
3000—4000	1	3.994	2.950
4000—5000	—	—	—
5000—	—	—	—
Summa:	20	17.491	14.643
Summa 1/1 1937	38	62.274	64.596

Antalet upplagda fartyg har sålunda minskats även under 1937. Medeltonnaget per upplagt fartyg var vid årets ingång c:a 1,640 och vid dess utgång c:a 875 bruttoton.

Storleken av Grängesbergsbolagets skeppningar ger i viss mån en bild av den svenska sjöfartens konjunkturutveckling under senare år. Nedanstående tabell anger bolagets malm-skeppning per månad sedan 1931 i 1,000-tal ton.

Tab. X.

Månad	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Januari	464	708	363	150	180	178	463	659	696
Februari	438	646	306	160	198	196	442	686	786
Mars	449	674	305	158	211	395	539	751	958
April	891	723	314	155	220	491	574	748	980

Månad	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Maj	1.007	927	357	163	209	571	484	744	835
Juni	904	803	459	159	242	606	459	948	1.098
Juli	1.128	773	453	231	266	580	563	905	1.228
Augusti	1.036	675	270	208	297	568	585	751	1.231
September	922	632	219	190	273	557	506	861	1.134
Oktober	803	511	74	138	220	421	515	902	987
November	756	410	144	191	321	456	474	806	1,062
December	768	470	239	210	245	546	612	632	989
Summa:	9.544	8.582	3.503	2.116	2.882	5.675	6.214	9.393	11.984

De årliga skeppningstalen äro alltjämt i stigande sedan 1932, och varje enskild månadssiffra är högre för 1937 än för motsvarande månad 1936. Skeppningarna under vintermånaderna äro avsevärt lägre än för sommarmånaderna. Sålunda var skeppningen i augusti nära 1,3 gånger så stor som i januari.

Svensk fraktindex slutligen framgår av nedanstående tabell, som avser senast tilländalupen 10-årsperiod (1913 = 100).

Tab. XI.

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Generalindex	128	134	105	106	106	101	103	102	115	160
Infrakter	112	115	81	89	89	84	86	89	104	161
Utfrakter	143	154	129	123	124	117	119	115	127	160

Under år 1937 har index åter stigit över 1929 års nivå. Generalindex har stigit fr. o. m. 1935, index för infrakter fr. o. m. 1933 och för utfrakter fr. o. m. 1935. Uppgången under året har varit kraftigare än övriga variationer under den sist-förflutna 10-årsperioden.

»Flaggans hängande under fockstaget».

*Bruk och missbruk under 1800-talet, ett bedrövelsens kapitel
i flaggans historia.*

Av redaktör *Georg A. Gustavsson.*

Nittonhundra-trettioåtta lämnar oss ett minnesvärt bidrag till historien om Sveriges flagga som vår samlande symbol. Måhända kommer framtiden att mera än nutiden förstå innebörden av, att en svensk flagga fördes i spetsen för årets 1-maj-tåg i huvudstaden. Vi böra dock redan i dag försöka uppskatta detta tidens tecken. Det är nämligen icke utan sin mening, att den blågula duken får ett rum bland de hundratals röda flaggor, fanor och standar, som bäras vid arbetarnas årliga uppbåd. Och vi må också anteckna svenska flaggans framskjutna plats vid metallarbetarnas masståg till 50-årskongressen i Stockholm i juli. Sveriges flagga har länge varit *landets* symbol, den har nu äntligen även blivit *hela folkets*. Det betyder icke så mycket, att de socialistiska och kommunistiska partierna alltjämt hålla sig utanför dem, som känna sig som ett med landet och folket.

*

Vi veta tyvärr icke, hur den svenska flaggan uppkommit. Den, som det uppges, ännu i Småland levande sägnen om Erik den heliges syn vid landstigningen i Finland 1157 är vacker:

Från nord till syd, från ost till väst
det gyllne korset synes fäst
på himmel azurblå.¹⁾

Men — det är en sägen, fast den mycket väl kan vila på ett alls icke okänt meteorologiskt fenomen, vädersolen, en halo. Dannebrogen dalade icke lika naturligt ned från den estländska himmeln 1219.

Inom historiens rāmärken kunna vi förena den blågula symbolen med Gustav Vasas befrielseverk, och det är ju också som den tillkämpade frihetens tecken vi hylla flaggan varje år den 6 juni. Som ett sådant tecken har flaggan nu fått en djupare betydelse. Ty den verkliga innebörden av dess förekomst i spetsen för demonstrationståget är väl ingen annan än den, att ett stort folkskikt kämpat sig fritt från ett förvillande främmande ideologiskt inflytande, som hittills hindrat detta folkskikt att känna fullt svenskt.

Det har varit lång och mödosam väg dit. Men det har också varit lång och mödosam väg till återställandet av de rena och — som man på goda grunder tror — ursprungliga färgerna i vår svenska flagga: ljusblått och guldgult. Det skedde med flagglagen den 22 juni 1906.

*

Flaggan i nutida mening fördes sannolikt tidigast endast på fartyg. Det väckte på sin tid stort uppseende, när Oscar II lät hissa den på kungl. slottet. Seder och bruk, som äro förknippade med flaggan, ha också till övervägande del utbildats på sjön. Men det har icke skett utan omgång, oarter ha icke saknats och — även oavsett färgerna — har utseendet växlat. 1800-talet är ur dessa synpunkter ett bedrövelsens kapitel.

Före flagglagens tillkomst rådde mycken förbistring, och detecknande är, att reglerna för flaggans förande delvis återfinnas i en lokal författning, visserligen fastställd av K. Maj:t.

¹⁾ Knut Nybloms uppsats i *Vår Flagga*, Stockholm 1926.

Ett av de mera intressanta bidragen till svenska flaggans historia finna vi därför i ett nu helt säkert alldeles glömt betänkande, som skrevs av en 1846 tillsatt kommitté med uppgift att avge förslag till ny hamnordning för Stockholm. Betänkandet trycktes 1852 och den därpå grundade hamnordningen utfärdades den 5 juli 1856.

*

På äldre bilder, där handelsfartyg förekomma, kan man se en tvåtungad flagga blåsa under gaffeln eller från flaggspelet akterut. Rätt att föra sådan flagga hade handelsfartyg icke. Det var — på ett par undantag när — en självtagen frihet.

Redan på 1600-talet försökte man sätta stil på flaggans förande och strävandena i denna riktning fortsatte på 1700-talet. I såväl plakatet den 6 november 1663 som i kungl. brevet den 17 oktober 1751 samt även i K. Maj:ts påbud den 19 november 1756 är bruket av vimplar och kluvna flaggor förbjudet. Ej heller senare författningar ge bruket stöd. Enklast vore det väl, om man antog rena högfärden som bevel-segrund till förbudsbrottet. Kanske är denna förklaring riktig i fråga om lustfartyg och en del andra fartyg. Men tiden var orolig och ond. Ett handelsfartyg seglade icke alltid säkert, och örlogsflottans flikade flagga gav mera trygghet än kofferdistens tvärskurna duk.

Troligen bidrog just den omständigheten till att Ostindiska kompaniet på sina fartyg fick föra en tvåtungad flagga aren 1746—1770. Det 1786 bildade andra Västindiska kompaniet, vars verksamhet upphörde 1905, hade t. o. m. privilegium på att föra örlogsflagga i västindiska farvatten, men det är betecknande, att denna flagga icke fick hissas i närvaro av örlogsfartyg.

*

Norges förening med Sverige gav upphov till en rad förordningar om flaggan, vilka icke voro ägnade att skänka den

helgd och vördnad. Respekten blev ringa för den flagga, vars utseende var än si, än så, än annorlunda.

Förordningar följde slag i slag. Den 7 mars 1815 fastställdes genom kungl. resolution en för Sverige och Norge gemensam örlogsflagga, som utgjordes av den svenska med den skillnaden, att i övre inre hörnet insattes ett rött fält med ett snett (diagonalt) vitt kors (kryss). Som handelsflagga fördes under unionens första år i bägge länderna den blågula svenska handelsflaggan. Efter den 19 juli, då en kungl. kungörelse rörande de förenade rikenas handelsflagga utfärdades, funnos i Sverige-Norge icke mindre än tre handelsflaggor: en rent svensk, en rent norsk samt en, som kallades »den förenade» svenska och norska flaggan, lik den dåvarande gemensamma örlogsflaggan men självfallet tvärskuren. Den »förenade flaggan» skulle föras i farvatten bortom Cap Finisterre, varjämte medgavs, att bägge rikenas handelsfartyg inom angränsande farvatten fingo föra antingen »den förenade» eller den svenska resp. norska flaggan. Genom kungl. brev den 20 juni 1844 erhöll Norge sin särskilda örlogsflagga och samtidigt ändrades övre inre fältet i såväl örlogs- som handelsflaggorna till ett unionsmärke, som bildades av en symetrisk sammanställning av de båda rikenas flaggfärger. Allt detta famlande hade givetvis sina politiska skäl. I detta sammanhang äro dock dessa data av intresse som bakgrund till hamnordningskommitténs arbete.

*

Hamnordningen den 23 april 1822 för Stockholms stad innehöll ett förbud för coopvaerdi- och privata fartyg att föra örlogsvimpel eller kluvna flaggor, ett förbud, som föll tillbaka på 1756 års kungörelse. Kommittén är skönjbart road av sitt ämne och dess ledamöter logo troligen, då de måste konstatera, att man på senare tid »påhittat en medelväg i så måtto, att s. k. bruten vimpel får begagnas på handelsfartyg».

Med bruten vimpel förstås, heter det, en vimpel, »som

på $\frac{1}{3}$ av sin längd, inifrån räknat, är avklippt och färgerna omkastade, så att de stå korsvis mot varandra, då däremot färgerna på örlogsvimpeln fortgå utan avbrott, så lång han är. Uti bägge fallen är likväl vimpeln kluven på $\frac{1}{3}$ av längden, räknat utifrån. Ett annat skiljetecken ligger ock däri, att örlogsfartyg ganska sällan hava flög ovan vimpeln, vilket däremot nästan alltid är fallet på handelsfartyg. Beträffande åter flaggan, så skall denna på handelsfartyg vara tvärt avskuren på ändan. Detta oakttat, är det ej ovanligt att nu för tiden se t. ex. Segelsömmarskyltar och Speljachter hava den blå färgen fortlöpande och tillspetsad i två tungor; men den gula är dock alltid tvärt avskuren. Emellertid vill det synas, som skulle, under senare tid, förbudet mot detta missbruk, som visserligen är ganska oskadligt, hava blivit mindre strängt tillämpat, vilket ock utan tvivel är det klokaste.»

Då lagen kvarstod föreslogo kommitterade ett stadgande och detta fick i 1856 års av K. Maj:t fastställda förnyade hamnordning för Stockholms stad följande lydelse:

»Befälhavare åligger:

— — —
att på Svenska handelsfartyg icke föra örlogsvimpel och kluven flagga, utan skall vimpeln vara bruten samt flaggan och gös jämnt avskurna på ändan, vid ansvar, som i särskild författning äro bestämda.»

Bland sjöfarande nationer har det blivit sed för länge sedan att i hamn vid solnedgången hala ned flaggan, därför att flaggor och vimplar med svårighet och endast på nära håll kunna synas. Kommitterade lyckades emellertid få in ett stadgande, som lydde:

»Vid insegling till hamn åligger befälhavaren att, då tullstation eller kastell passeras, hava fartygets flagga hissad; och bör den förbliva tillsatt intilldess tullvisitation erhållits, även om befälhavaren skulle nödgas vänta därpå över natten.»

Kommitterade anse, att de böra förklara detta »måhända av en eller annan utan vidare betänkande som kuriöst nog ansedda stadgande». Så sker också: »Detta stadgande skall

av den erfarna skeppsbefälhavaren visserligen icke alls befinnas mera besynnerligt, än vad honom ålägges i brasilianska hamnar; nämligen, att under hela den tid lossningen pågår, föra flagg på toppen om dagen och, natten igenom, föra en lysande lykta på toppen». Tullverkets »rundbåt», som om nätterna rodde omkring i hamnen, hade »därigenom god rättelse och anvisning på det fartyg, på vilket den i synnerhet bör fästa ett vaksamt öga,» och dessutom hade »varje annan i hamnen roende båt däruti den bästa varning, att icke taga fart eller gå ombord; på det fartyg som nattetid har flaggan tillsatt; så kärt dem är, att undgå de böter av 50 r:dr B:ko, som nu gällande Kongl. Seglations -Ordnings 13 § ålägger».

Ett annat ännu märkligare stadgande om flaggans bruk infördes också i denna hamnordning i och med föreskriften, att när befälhavare »sitt fartyg till mätning anmält, tillkännagiva sådant genom flaggans *hängande* (kurs. av förf.) under fockstaget». »Detta bruk iakttages allmänt i hamnar, där många fartyg ligga, och innebär verkligen en ganska god ledning för skeppsmätaren,» upplyste kommitterade.

*

Bruket av nationalflaggan var sålunda mångskiftande, och blev det på sätt och vis i än högre grad i och med Kungl. förordningen den 7 maj 1897. Genom denna förordning upphörde nämligen flaggan att genom sitt utseende vara signatur enbart för örlogs- och handelsfartyg, den blev också genom särskilda symboler signatur för postförande fartyg, post-, tull- och telegrafverk samt statens järnvägar. Denna splittrade symbolik — om uttrycket tillåtes — försvann med 1906 års flagglag. Som lagens komplement står dock de nu rotfasta och av sjöfolket utbildade ceremoniella traditioner, som i våra dagar spritt sig över hela landet, låt vara att man ännu här och där »firar upp» och »hissar ned» vår flagga. Ceremonielet har dessutom berikats och anpassats för bruket i land

av Svenska Flaggans Dag, som på ett lyckligt sätt förmått samla svenskarna kring sin symbol.

*

Vår flagglag är icke gammal. Men den genom denna införda rena flaggan har ändå redan en ärorik historia. Under denna flagga har Sveriges sjöfart brutit sig nya vägar och Sveriges handel har framgångsrikt följt flaggans väg. Under världskriget kämpade svenska sjömän tappert under den blå-gula duken för folkförsörjningen med en förlust av 794 män och kvinnor i döda. Den hårda neutralitetsvakten kostade även örlogsflottan många döda, därav 29 enbart vid minolyckor. I dag hissar ett folk, nyss splittrat, Sveriges flagga — nationellt enat.

Uppgifter angående främmande mariner (UF M n:r 8/38)

hämtade ur fack- och dagspress av Marinens pressdetalj
under tiden 13 juli—12 augusti 1938.

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

Aktuella spörsmål, översikter, jämförelser m. m.

Svenskt flottbesök i Helsingfors.

Ett svenskt flottbesök i Helsingfors föranleder Helsingin Samomat att i en ledare framhålla, att man icke behöver söka länge efter former för praktiskt samarbete när det gäller Sveriges och Finlands flottor. Näst Tyskland och Sovjetunionen är Sverige den största sjömakten vid Östersjön, och dess flotta bildar den väsentligaste stommen, icke blott i de nordiska, utan i alla de »neutrala» Östersjöländernas sammanlagda sjöstridskrafter:

»Då sjöstridskrafterna i dessa tider åter erkänts sin forna betydelse och då sjömakterna på detta område etablerat en häftig tävlan i upprustning, är det naturligt att även de mindre staterna få lov att börja stärka sina flottor inom ramen för sina ekonomiska resurser. Av de nordiska länderna har Sverige de största möjligheterna härtill. Sveriges flotta har under tider för vår gemensamma historia ärofullt försvarat Finlands kuster, och finska män ha tjänat som dess amiraler. Finlands flotta firar också dagen för en av den svenska flottans segrar som sin egen högtidsdag. Det är svårt att tänka sig ett starkare band mellan två självständiga staters militära krafter.»

(Östergötlands Dagblad den 15 juli 1938.)

Folket och flottan.

Folket kan aldrig se för mycket av flottan — eller kanske det skulle vara mera riktigt att säga, att flottan aldrig kan visas för mycket för folket. Om verklig statistik kunde föras över det antal människor på detta öland, vilka aldrig se ett örlogsfartyg från det ena året till det andra, skulle resultatet bli förvånande, och summan av dem som aldrig sett ett örlogsfartyg i hela sitt liv skulle bli ganska förbluffande.

I nuvarande tid är det sannolikt ej så nödvändigt som tidigare varit fallet, att upplysa allmänheten om sjömakternas oerhörda betydelse, men huru länge detta tillstånd, som i betydande utsträckning kan tillskrivas det långvariga och tålmodiga upplysningsarbetet, som Navy League under gångna år utfört, kommer att räcka, är svårt att förutskicka. Såsom den numera avlidne Ramsay MacDonald sade till folket i USA, när han besökte detta land: »Vår flotta är vi själva».

(The United Services Review den 14 juli 1938.)

Kupprustningen till sjöss.

I jämförelse med föregående år ha äskandena för de stora sjömakternas flottbudgeter för budgetåret 1938—39 ökat från 5,3 till 5,8 milliarder mark, heter det i det tyska konjunkturforskningsinstitutets senaste veckorapport. Den största procentuella stegringen utvisar England, som ökar sin flottbudget med 20 procent. Frankrikes och USA:s flottbudgeter komma att överskrida äskandena, enär dessa makter planera tilläggbyggen.

I fråga om nybyggnadstonnaget har England ett stort försprång före de övriga stormakterna, förklaras i rapporten. England har 1938 omkring 80 procent mera krigsskepp på stapel än 1937, och i jämförelse med 1933 har dess nybyggnadstonnage tolvdubblats. England har nämligen 440,000 ton under byggnad mot endast 38,000 ton 1933. Även USA och Italien ha ökat nybyggnadsverksamheten, men ej i samma utsträckning som England. För första gången sedan världskriget överstiger det totala under byggnad befintliga tonnaget i år milliongränsen.

Under åren 1929—37 gingo kurvorna för krigsfartygsbyggen och världsproduktionen ungefär parallellt, men i år har krigsfartygsbyggandet ytterligare ökat, så att det är av ungefär dubbelt så stor omfattning som 1929, medan den industriella världsproduktionen minskats, så att den numera nått och jämnt överstiger 1929 års nivå.

Även om de absoluta siffrorna för nybyggnaderna under 1914 och 1938 icke kunna jämföras utan vidare på grund av att tonnageräkningarna ändrats, så visar tonnagets fördelning på olika fartygstyper likväl, vilken grundläggande förändring som inträffat i fråga om flottbyggnadspolitik. 1914 voro efter tonnaget räknat 85 procent av alla under byggnad befintliga krigsfartyg slagskepp och slagkryssare, men 1938 är motsvarande siffra endast 40 procent. Kryssarnas och jagarnas andel har tredubblats, varjämte en betydande tonnageandel faller på hangarfartyg. Ubåtarnas andel har i jämförelse med 1914 ökat med 68 procent.

Procentuellt ha England, Italien och Tyskland 1938 ungefär lika många fartyg under byggnad som 1914, medan Frankrikes andel endast är hälften så stor och USA:s fördubblad. Betecknande för rustningsfebern är enligt veckorapporten, att byggnadstiden för en t. ex. 3000-tonkryssare nu pressats ned till 27 månader mot 30—36 hittills. En ubåt blir nu färdig på 18 månader mot förut 24.

Sammanlagt förfoga de stora sjömakterna, inberäknat Tyskland, för närvarande över ett aktionsdugligt totaltonnage av 3,7 millioner ton, vilket är omkring 600,000 ton mindre än 1914. Kvalitativt sett är emellertid den nuvarande krigsfartygsmaterielen starkt överlägsen den från 1914. Sprängverkan, träffsäkerhet och artilleriets räckvidd ha avsevärt ökat, bepansringen har förstärkts och maskinernas prestationsförmåga höjts. Till följd härav ha även byggnadskostnaderna ökat. Ett engelskt slagskepp kostade i slutet av förra århundradet 50—60 pund per ton, under sista årtiondet före kriget 80—100 och nu avsevärt över 200 pund, varvid dock valutadeprecieringen spelar in.

När det gäller förhållandet mellan de olika ländernas totaltonnage har en märkbar förskjutning inträtt till Englands nackdel. 1914 ägde England 39,8 procent av totaltonnaget men i år endast 30 procent. USA har ryckt upp från 14,7 till 23,1 procent, Japan från 9,5 till 20, Italien från 4,6 till 10,3 och Frankrike från 12,8 till 13,8. Tyskland, som 1914 stod på andra plats med 18,6 procent, står i dag på sista plats bland de stora sjömakterna med 2,8 procent. Enligt den tysk-engelska flottöverenskommelsen har Tyskland dock rätt att upprusta till 35 procent av Englands totaltonnage.

I rapporten konstateras till sist, att flottrustningarnas kulmen benbarligen ännu ej nåtts. I början av 1939 kommer de stora sjömakternas under byggnad befintliga tonnage av allt att döma att överskrida årets siffra.

(Svenska Dagbladet den 23 juli 1938.)

Det polsk-brittiska flottavtalet.

Det avtal, som den 27 april avslutats mellan Polen och Storbritannien, följer i huvuddrag Londonavtalet av den 25 mars 1936 med undantag av att maximikalibern för artilleriet fastställts till 40,6 cm.

Polen reserverar sig för att efter den 31 december 1942 ha full frihet att bygga örlogsfartyg även inom zonen 8,000—17,000 ton.

(Dansk Tidskrift for Søvaesen, juli 1938.)

Kostnader för olika fartygsslag.

Chefen för franska marininstaben, amiral Darlan, har i en artikel i »Revue militaire générale» bl. a. framlagt vissa siffror, som belysa kostnaderna för slagskepp relativt andra fartygstyper.

Han framhåller, att priset per ton utgör:

för slagskepp	6,000 kronor,	
» jagare	15,000 »	och
» ubåtar	15,000 »	.

Livslängderna äro för slagskepp 26, för jagare 16 och för ubåtar 13 år.

Ett slagskepp på 26,000 ton kräver en besättning på 35 officerare och 1,200 man, under det att 26 st. ubåtar om 1,000 ton (sålunda motsvarande deplacement) kräva 104 officerare och 1,500 man.

(Dansk Tidskrift for Søvaesen, juli 1938.)

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

Storbritannien.

Storbritanniens örlogsflotta fördubblas.

När England, under abessinska konfliktens redan halvt om halvt bortglömda dagar, efter NF:s första misslyckande övervägde den allvarliga frågan, om man skulle våga fortsätta den politiska konflikten också med andra medel, avgav den förste lorden i amiralitetet det beskedet, att den engelska flottan ej var färdig för ett krig. Därmed bekräftade han den av opartiska människor yttrade meningen: »Englands armada består huvudsakligast av simmande likkistor». Särskilt slagskeppen voro utan skydd mot bombanfall. Den panik, som

då uppstod i tongivande kretsar, har ännu i dag ej helt övervunnits. Denna utlöste beslutet att så fort som möjligt skaffa en modern krigsflotta. I betraktande av det ännu gällande flottfördraget kunde man endast förbereda nybyggnader, men inte börja dem. Under tiden blevo alla viktiga fartyg helt och till oerhörda kostnader moderniserade. »Warspite»-klassen fick nya maskiner, förbättrat undervattensskydd och framför allt kraftigt förstärkta pansardäck, luftvärn m. m. Dock voro dessa mått och steg en nödfallsåtgärd. Samtidigt blev ett fullständigt nybygge av brittiska flottan beslutat. Den öjmilitäre korrespondenten i »Daily Telegraph» gav då av genomskinliga politiska skäl en översikt över dessa nybyggnader. Vi upprepa densamma och komplettera med en uppskattning av det under byggnad befintliga skeppstonnaget.

A. Byggnadsprogrammet 1936:

2 slagskepp	på 35,000 ton =	70,000 ton.
2 flygplankryssare	» 23,000 » =	46,000 »
2 kryssare	» 10,000 » =	20,000 »
5 kryssare	» 5,450 » =	27,250 »
9 jagare	» 1,850 » =	16,650 »
8 jagare	» 1,690 » =	13,520 »
7 ubåtar	» ? » =	5,000 »

Summa = 198,420 ton.

B. Byggnadsprogrammet 1937:

3 slagskepp	på 35,000 ton =	105,000 ton.
2 flygplankryssare	» 23,000 » =	46,000 »
5 kryssare	» 8,000 » =	40,000 »
2 kryssare	» 5,450 » =	10,900 »
16 jagare	» 1,690 » =	27,040 »
7 ubåtar	» ? » =	5,000 »

Summa = 233,940 ton.

C. Byggnadsprogrammet 1938:

2 slagskepp	på 40,000 ton =	80,000 ton.
1 flygplankryssare	» 23,000 » =	23,000 »
4 kryssare	» 8,000 » =	32,000 »
3 kryssare	» 5,450 » =	16,350 »
3 ubåtar	» ? » =	2,400 »

Summa = 153,750 ton.

Det sammanlagda nybyggnadstonnaget för 1936, 1937 och 1938 (under byggnad) utgör 586,110 ton. Detta motsvarar, säger den sak-

kunnige i »The Daily Telegraph», nästan en fördubbling av den brittiska örlogsflottan, vars ombyggnad för övrigt ytterligare skall fortsättas. I närvarande stund befinna sig 20 kryssare under modernisering och ändring. Ombyggnadsprogrammet, som angivits ovan, skall vara färdigt inom fyra år, således år 1942. Då skulle den brittiska flottan omfatta omkring 1,2 till 1,4 millioner ton. I dag har emellertid dess beredskapsstyrka ännu icke hälften av denna summa. Man måste nämligen draga bort nybyggnaderna från det till förfogande stående antalet skepp. I övrigt är det intressant att de 20 kryssare, som skola byggas om, avses som luftvärnsfartyg.

(Kieler Neueste Nachrichten den 14 juli 1938.)

Utrustning och utbildning av den brittiska handelsflottan för krig.

Daily Herald's marinkorrespondent meddelar i dag, att däcken på åtskilliga handelsfartyg, som f. n. ligga i docka i London, förstärkas, så att fartygen skola tåla, att 15 cm. kanoner apteras.

Sådana ombyggnader äro att hänföra till de försiktighetsåtgärder som engelska regeringen har beslutat till skydd av brittiska handelsfartyg i händelse av krig.

Under tiden får befälet på fartygen artilleriundervisning i hamnarna London, Glasgow, Cardiff och Hull.

Hittills ha också 4,600 officerare i handelsflottan besökt de av engelska marinministeriet anordnade specialkurserna.

Enligt Sunday Times har också en intim kontakt upprättats mellan marinministeriet och de större skeppsredarna, så att man vid ett krigsutbrott ögonblickligen skall vara på det klara med vad som är att göra.

För detta ändamål ha särskilda organ skapats, vilka enligt tidningen utmärkt gå i land med sina arbetsuppgifter.

Tidningen antyder vidare, att alla anstalter träffats för att man vid ett krigsutbrott skall kunna utrusta alla handelsfartyg med kanoner och kulsprutor.

Kostnaderna för denna utrustning liksom för utbildningskurserna bestridas av marinministeriet.

(Nya Dagligt Allehanda (Londontelegram) den 18 juli 1938.)

U. S. A.

Marinministeriet har på fredagen infordrat anbud från privatvarven på kostnaderna för byggande av tre 35,000-tons slagskepp. Ett fjärde skall byggas på statligt varv.

Enligt New York Times utarbetas f. n. i marinministeriet ritningar till 45,000-tons slagskepp. Ritningarna beräknas vara klara på ett år.

(Dagspressen (TT) den 16 juli 1938.)

Japan.

En rad japanska örlogsfartyg, bl. a. icke mindre än sex kraftiga kryssare på 8,500 ton, ha på grund av felkonstruktioner återförts till varven för ombyggnad.

Två av de nyaste hangarfartygen äro likaledes misslyckade och så ranka i sjön, att man dels får förändra konstruktionen, dels inmontera stabiliseringsanordningar.

Dessa uppseendeväckande upplysningar om den hemlighetsfulla japanska flottan lämnas av Sunday Times' sjömilitäre expert, kapten Kenneth Edwards, känd över hela världen som författare till »Myteriet vid Invergordon».

Sunday Times meddelar sålunda att sjömilitära kretsar i Japan äro synnerligen eroliga på grund av den bristande sjövärdigheten och instabiliteten hos en rad av de nya örlogsfartygen.

De japanska konstruktörerna synas ha bortsett i alltför hög grad från fordringarna på sjövärdighet för att i stället lasta på örlogsfartygen en mängd artilleri, betydligt mer än vad motsvarande enheter inom andra flottor anses kunna bära.

Det första beviset på de japanska fartygens »överbelastning» och bristande förmåga att hålla sjön var torpedbåten Tomozuru, som kantrade under en flottmanöver för två år sedan.

Fartyget var av ungefär halva storleken av en engelsk jagare, men förde fem 13-centimeters kanoner mot fyra tolvor på den engelska typen.

Följden av denna katastrof var, att såväl Tomozuru som dess systerfartyg omedelbart försattes ur tjänst och fingo genomgå en fullständig ombyggnad, varvid artilleriet reducerades till tre pjäser.

Japan förvånade all världens militära skeppsbyggare, när man våren 1934 lade på stapeln den s. k. Mogamiklassen. Denna typ er-

höll ett deplacement på 8,500 ton och bestyckades med icke mindre än femton 15-centimeters kanoner, åtta 13-centimeters luftvärnspjäser samt tolv 53-centimeters torpedtuber.

Dessa japanska kryssarbyggen medförde en fullständig omläggning av den engelska byggnadspolitiken. Under det att amiralitetet planerat kryssare på 7,000 och 5,200 ton, blev man på grund av tillkomsten av de japanska kryssarna tvungen att stapelsätta den s. k. Southampton-klassen på 9,000 ton.

Trots att de engelska kryssarna såledesingo större deplacement än de japanska ansågo sig de engelska konstruktörerna icke kunna placera mer än tolv 15-centimeterskanoner och åtta 10-centimeters luftvärnspjäser samt sex torpedtuber.

I motsats till de japanska fartygen blevo dessa engelska kryssare synnerligen goda sjöbåtar.

Trots den hemlighetsfullhet, varmed alla japanska nyheter från marinen omgärdas, har Kenneth Edwards erfarit, att Mogami-klassen inom japanska sjöflyttkretsar anses fullkomligt misslyckad. Samtliga sex fartyg ha försatts ur tjänst och förts till olika varv för ombyggnad.

Orsaken är framför allt den bristande sjövärdigheten. Man kommer bl. a. att befria fartygen från ett av de fem 15-centimeters-tornen, i varigenom bestyckningen reduceras till tolv medelsvårpjäser.

Omfattande försök verkställas för närvarande med gyro-stabilisatorer, vilkas inmonterande emellertid betyder ytterligare dödsvikt och därmed tvång att inskränka på andra vikter ombord.

De två nya hangarfartygen Hiryu och Soryu, stapelsatta 1934 och 1936 resp. och med ett deplacement på 10,000 ton, skola likaledes erhålla stabiliseringsanläggningar. Liksom kryssarna ha de för stor »toppvikt» och skola bl. a. bestyckas med tolv 13-centimeterskanoner, en bestyckning utan motsvarighet ifråga om hangarfartyg.

För hangarfartyg är sjövärdighet av största betydelse, då det gäller start och landning av flygplan. »Toppvikten» skulle medföra instabilitet och är sålunda direkta orsaken till tvånget att utföra omfattande stabiliseringsåtgärder. Dessa beräknas ifråga om vikt bli så »kostsamma» för fartygen, att icke mindre än tre procent av fartygens totala vikt åtgår.

Emellertid anse engelska fartygskonstruktörer, att stabilisatorer av denna vikt komma att inverka synnerligen ofördelaktigt på skrovets hållfasthet.

Kapten Edwards' slutsatser gå ut på, att även om japanerna bygga till synes synnerligen kraftigt bestyckade fartyg, dessa likväl

på grund av omständigheter i likhet med ovanstående, var för sig äro långt ifrån så värdefulla, som torra siffror om deplacement och bestyckning ange.

Det kan utöver kapten Edwards' reflektioner tilläggas, att stabilisatoranläggningar ombord på örlogsfartyg måste bli minst sagt önskbärliga. En enda träff i deras närhet och hela maskineriet »sprängs» omkring i fartygets inre, spridande fördöelse omkring sig. Att japanerna tvingas till dylika anläggningar tyder på de mest gravrande felkonstruktioner.

(Nya Dagligt Allehanda den 11 juli 1938.)

Frankrike.

De franska sjöstridskrafterna.

Marinminister Campinchi har enligt dekret blivit bemyndigad att stapelsätta två slagskepp, en kryssare, sju ubåtar och ett antal lätta fartyg, små stridsfartyg och hjälpfartyg med ett totaltonnage av 24,000 ton. Samma dekret bestämmer, att dessa nybyggda fartyg skola träda i tjänst före 31 dec. 1942. Vid denna tidpunkt skola de av Tyskland och Italien på det militära området ådagalagda anläggningarna ha burit frukt och programmet i stora delar vara förverkligat.

I slutet av år 1942 beräknas Frankrike komma att disponera över en modern örlogsflootta med ett tonnage mellan 650,000 och 700,000 ton, vilket fördelar sig som följer: slagskepp 193,000 ton; hangarfartyg 76,000 ton; kryssare omkr. 800,000 ton; torpedkryssare omkr. 80,000 ton; jagare 70,000 ton; ubåtar 80,000 ton.

Slagskepp.

Den 31 dec. 1942 skall kärnan i vår flottå bestå av sex slagskepp inom åldersgränsen:

två på 26,500 ton — Dunkerque och Strasbourg,

två på 35,000 ton — Richelieu och Jean-Bart, samt

de två fartygen enligt 1938 års program. Ingen officiell uppgift angående tonnaget på dessa två sista skepp har lämnats. En siffra på 35,000 ton kan — med förbehåll för nytillkomna — tjäna som bas för beräkning.

Hangarfartyg.

Ett transportfartyg för flygplan på 10,000 ton: Commandant-Teste, i tjänst år 1932.

Tre hangarfartyg: Béarn, 22,000 ton, sjösatt år 1920, sedermera omändrat till hangarfartyg och dessutom undergått stora förändringar 1935; de två fartyg, vars byggande har bestämts genom det ordinarie programmet för 1938, och vars tonnage sannolikt kommer att ligga i närheten av det maximitonnage, som fastställts genom London-traktaten.

Kryssare.

Sju kryssare på 10,000 ton: Duquesne och Tourville, i tjänst 1928, Suffren, Colbert, Foch och Dupleix, färdigställda mellan 1930 och 1932; Algérie, i tjänst 1934.

Duguay-Trouin, La Motte-Picquet och Primauguet, 7,500 ton, utrustade åren 1926 och 1927; Jeanne-d'Arc, skolkryssare på 6,500 ton, inträdde i flottan 1931; Pluton, minkryssare, 4,780 ton, 1931; Emile-Bertin, 6,000 ton, 1934; La Galissonnière, Jean de Vienne, Gloire, Mar-seillaise, Montcalm, Georges-Leygues, 7,600 ton, kommo nyligen i tjänst; de Grasse och de två kryssare av samma typ, vilka helt eller delvis beslutats 1938. Det är troligt, att dessa tre sistnämnda fartyg komma att få ett déplacement på 8,000 ton.

Torpedkryssare.

Ingenting har nämnts med bestämdhet angående användandet av de 24,000 ton mindre fartyg och hjälpfartyg, vars stapelsättning har tillkommit genom det nya dekretet.

Med detta förbehåll komma vi i slutet av december 1942 att disponera över ett trettiootal torpedkryssare eller till och med mera.

Sex av Jaguar-klassen, 2,100 ton, i tjänst 1926—1927, komma att uppnå åldersgränsen 1942 och 1943;

sex av klassen Guépard på 2,400 ton, i tjänst 1929 och 1931;

tolv av Aigle-klassen, med ett déplacement på omkring 2,450 ton, uppvisa sinsemellan små skiljaktigheter, i tjänst mellan 1931 och 1934;

sex av klassen Fantasque, 2,600 ton, i tjänst sedan 1935;

Mogador och Volta, 2,900 ton, om vilka marinminister Campinchi nyligen har förklarat, att de överträffa alla fartyg i denna kategori, som byggts i utlandet.

Jagare.

I slutet av 1942 skola i vår flotta inberäknas nära sextio jagare. Men de tolv av typen Bounasque (1,400 ton), som kommo i tjänst mellan 1926 och 1928, komma att uppnå åldersgränsen, och i december detta år skola några redan ha passerat denna.

Inom åldersgränsen befinna sig ännu:

De fjorton jagarna av typen Adroit (1,400 ton),

elva eskaderjagare: åtta på 1,770 ton, typ Hardi, och de tre fartyg, för vars stapelsättning sörjts genom 1938 års program,

sju lätta jagare: fyra av typen Fier och de tre, som tillkommit genom 1938 års program,

tolv jagare på 610 ton av en serie, som förut kallats »escorteurs».

(Vi nämna endast i förbigående Aventurier, Intrépide och Enseigne-Gabolde, som från och med nu falla för åldersstreckket.)

Ubåtar.

I slutet av år 1942 skall vår ubåtsflotta omfatta närmare åttio fartyg inom åldersgränsen.

En ubåtskryssare: Surcouf på 2,800 ton,

trettio ubåtar av serien på 1,500 ton; Roland-Morillot, Praya och en av de fem ubåtar, som tillkommit enligt 1938 års program,

tjugotvå kustubåtar av Argonaute-klassen på omkring 630 ton; Aurore på 800 ton; fyra av Créole-typen på 700—800 ton.

Till denna lista kan tilläggas elva ubåtar enligt helt eller delvis 1938 års program, men åt vilka det ännu icke givits offentlighet till vilken klass eller typ de komma att hänföras.

(Le Temps den 19 juli 1938.)

Polen.

Den polska ubåten »Orzel» har sjösatts i Vlissingen i Holland. En andra båt av samma typ befinner sig under byggnad i Schiedam (Holland). Den tredje båten av denna typ har ännu ej kontrakterats. Tillsammans med de tre i Frankrike 1929/30 byggda båtarna av liknande typ och de vidare tolv planerade på 500—600 ton kommer det polska ubåtsvapnet att uppvisa en aktningvärd styrka.

(Kieler Neueste Nachrichten den 19 juli 1938.)

Turkiet.

Rustningen till sjöss.

En del av den kredit på 6 miljoner pund som brittiska regeringen beviljat Turkiet skall användas för ökning av den turkiska flottan. Tidningarna uppge att de komma att omfatta ett snabbgående »västficksslagskepp», sex jagare, åtta ubåtar och flera armerade hjälpfartyg.

Ett antal jagare och ubåtar ha redan byggts eller hålla på att byggas för Turkiets räkning i Tyskland, Holland och Italien och två ubåtar äro så gott som färdiga på turkiska skeppsvarv.

Det nya läget i Medelhavet efter det italiensk-abessinska kriget och ubåtspiraternas angrepp mot ångare strax utanför turkiska kusten, innan Nyonöverenskommelsen slöts förra året, ha förmått Turkiet att utforma planer på en kraftig ökning av sin flotta.

Turkiska experter anse att flottan bör omfatta åtminstone två slagkryssare, två 10,000 tons västficksslagskepp, 24 jagare och 40 ubåtar. Planerna gå icke endast ut på att låta bygga krigsfartyg utomlands, utan Turkiet ämnar också utveckla sin egen skeppsbyggnadsindustri, och man tror att regeringen inom kort skall ställa ett första anslag på 50 miljoner turk. pund (c:a 170 milj. sv. kr.) till förfogande för ändamålet.

I välunderrättade turkiska kretsar betonar man vikten av samarbete med Storbritannien. En stark turkisk flotta kommer, förklarar man, att bidra till säkerheten i östra Medelhavet och stärka den rådande vänskapen mellan Turkiet och Storbritannien. (Dagspressen (Aftonbladet och Dagens Nyheter) den 7—8 aug. 1938.)

Den första av de ubåtar, som firman Krupp har i uppdrag att bygga åt turkiska flottan har löpt av stapeln i Kiel. Ubåten är det första örlogsfartyg, som för Turkiets räkning byggts i Tyskland efter världskriget. Ubåten erhöi namnet »Saldiran».

(Kieler Neueste Nachrichten den 23 juli 1938.)

Argentina.

Argentinas väl avvägda flotta.

Den nya argentinska kryssaren, La Argentina, vilken har varit under byggnad i detta land (Storbritannien), är nu färdigställd. Den är byggd av Vickers-Armstrong Ltd och kommer att med undantag

av de två slagskeppen bli det största krigsfartyget i den argentinska flottan. På en plattform på omkring 7,000 ton med 31 knops fart har La Argentina nio 15,2 cm. kanoner i tre trippeltorn, fyra 10,2 cm. luftvärnskanoner, sex 53,3 cm. torpedtuber och två flygplan.

Tornens placeringar, två förut och ett akterut och luftvärnskanonernas uppställning akterut giver kryssaren ett utseende som påminner om en större kryssare av den brittiska »Arethusa»-typen, med undantag av att däckets på backen fortsättes akterut i halvdäck; men den kan verkligen jämföras med Amphion och Apollo, vilka också ha ett displacement på 7,000 ton och äro bestyckade med åtta 15,2 cm. kanoner, fyra 10,2 cm. luftvärnskanoner, åtta 53,3 cm. torpedtuber och två flygplan samt med en fart om 32,5 knop.

Liksom alla brittiska kryssare alltsedan »Leander»-klassen, har den två vitt åtskilda skorstenar, mellan vilka katapulten är uppställd. Denna anordning är orsakad av att maskinen och pannrummen äro placerade åtskilda för att minska risken av att alla pannorna skolas skadas samtidigt i händelse av en olycklig träff. Ett annat karaktéristiskt drag i La Argentina är den svampliknande bryggan.

La Argentina är ett värdefullt tillskott till Argentinas väl avvägda flotta, som består av två slagskepp, två tunga kryssare, sexton jagare, tre ubåtar, fyra kustbevakningsfartyg, två eskortfartyg, sexton patrullbåtar och två bepansrade kanonbåtar.

De två slagskeppen, Rivadavia och Moreno, byggdes år 1914 och 1915 resp. De ha ett displacement på 27,940 ton och bära tolv 30,5 cm. kanoner, tolv 15,2 cm. kanoner, fyra 7,6 cm. luftvärnskanoner och två 53,3 cm. torpedtuber samt gör en fart av 23 knop.

De båda tunga kryssarna äro moderna fartyg, färdigställda år 1931. De ha ett displacement på 6,800 ton och äro bestyckade med sex 19 cm. kanoner, icke mindre än tolv 10 cm. luftvärnskanoner, sex 53,3 cm. torpedtuber och två flygplan samt med 32 knops fart.

Fyra av jagarna äro äldre fartyg på omkring 1,000 ton och utrustade med tre 10,2 cm. kanoner och fyra 53,3 cm. torpedtuber; två på 1,650 ton, färdigställda åren 1926 och 1927 och tre på 1,520 ton, byggda 1929 och 1930, ha fem 12 cm. kanoner, en 7,6 cm. luftvärnskanon och sex 53,3 cm. torpedtuber samt 36 knops fart; och sju jagare, som hålla på att byggas i England, komma att erhålla fyra 12 cm. kanoner och åtta 53,3 cm. torpedtuber på en plattform på 1,375 ton med samma fart.

De tre ubåtarna byggdes år 1932. De ha ett displacement på 775—920 ton och äro bestyckade med en 10,2 cm. kanon, en 37 mm. luftvärnskanon och åtta 53,3 cm. torpedtuber.

Två kustbevakningsfartygen äro de gamla bepansrade kryssarna Belgrano och Pueyrredon. De ha ett displacement på 6,100 ton

och bära två 25,4 cm. och åtta 12 cm. eller 15,2 cm. kanoner samt göra 18 knops fart. De två andra äro jämförelsevis små fartyg på 2,595 ton med två 23,9 cm. och fyra 12 cm. kanoner.

De två eskortfartygen äro under byggnad på flottans varv i Rio Santiago. De komma att bli på omkring 1,000 ton.

Sju nya patrullbåtar på 450 ton ha två 10 cm. kanoner och en fart på 14 knop; och nio gamla fartyg, f. d. tyska minsveparna M 1—M 9, ha ett displacement på 479—580 ton, tre 7,6 cm. kanoner och 16 knops fart.

(Raymond V. B. Blackman i The United Services Review den 21 juli 1938.)

Kungl. Örlogsmannasällskapets Bibliotek.

Nyförvärv $\frac{1}{4}$ — $\frac{30}{100}$ 1938.

+ betecknar bok etc., som erhållits såsom gåva.

- Rosenthal, Max, **Volkskunde und Brauchtum der Schifffahrt und des Schiffers.** Schönebeck 1937.
- Bauer, (Herman), **Das Unterseeboot, seine Bedeutung...** Berlin 1931.
- + **R(oyal) N(avy) and R(oyal) M(arines) Sports Handbook.** London (1938).
- Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf den deutschen Seewasserstrassen. (Seewasserstrassenordnung).** Berlin 1935.
- Schulze-Altenburg, Georg, **Seefahrt-Ahoi. Klaus Hollert geht zur See.** Minden 1937.
- Mantey, Eberhard v., **Seeschlachten-Atlas.** Berlin 1937.
- Anti-gas training.** Issued by the Home Office. London 1938.
- Air raid wardens.** Issued by the Home Office. London 1937.
- Anti-gas precautions for merchant shipping.** Issued by the Home Office. London 1937.
- Decontamination of materials.** Issued by the Home Office. London 1938.
- First aid and nursing for gas casualties.** Issued by the Home Office. London 1938.
- Medical treatment of gas casualties.** Issued by the Home Office. London 1937.
- Organisation of air raid casualties.** Issued by the Home Office. London 1937.
- Organisation of decontamination services.** Issued by the Home Office. London 1938.
- Personal protection against gas.** Issued by the Home Office. London 1938.
- Rescue parties and clearance of debris.** Issued by the Home Office. London 1937.

- + Heimburg, Heino von, **U-Boot gegen U-Boot.** Berlin 1917.
 + Selow-Serman, K. E., **Blockade-Brecher.** Berlin 1917.
 + Ludwig, Emil, **Die Fahrten der Goeben und der Breslau.** Berlin 1916.
 + Heydemarck, **Doppeldecker »C 666«.** Als Flieger im Westen. Berlin 1916.
 + Spiegel von und zu Peckelsheim, **Oberheizer Zenne, der letzte Mann der »Wiesbaden« . . .** Berlin 1917.
 + Selow-Serman, K. E., **U-Boot-Abenteuer im Sperrgebiet.** Berlin 1917.
 + Dohna-Schlodien, Nikolaus zu, **Der Möwe zweite Fahrt.** Gotha 1917.
 + Dohna-Schlodien, Nikolaus zu, **S. M. S. »Möwe«.** Gotha 1916.
 + Nerger, Fregattenkapitän, **S. M. S. Wolf.** Berlin 1918.
 + Zobelitz, Fedor von, **Cap Trafalgar. Eines deutschen Hilfskreuzers Glück und Ende.** Stuttgart 1915.
 + Henkelburg, Hans, **Als Kampfflieger am Sues-Kanal.** Berlin 1917.
 + Falkenberg, Fredrik, **Biografier över under 1909—1919 avlidna medlemmar av ätten Falkenberg.** Sthlm 1920.
 + Falkenberg, Fredrik, **Biografier över under 1920—29 avlidna medlemmar av ätten Falkenberg.** Sthlm 1930.
 + Falkenberg, Fredrik, **Falkenbergska släktboken.** Sthlm 1937.
 + Falkenberg, Fredrik, **Stamtavla över släkten Falkenberg.** Sthlm 1918.
 + Andrén, B., **Tångeråsa kyrka och dess minnen.** Örebro 1935.
Naval ordnance. A textbook prepared for the use of the midshipmen of the United States Naval Academy . . . Annapolis 1937.
 Brown, L. A., **The Marine's handbook.** Annapolis 1937.
Naval machinery. Annapolis 1935—37.
 Sparre, Pehr, **Den siste friseglaren.** Sthlm 1892.
 Wanninger, Carl, und Füsgen, Peter, **Das Richten der Geschütze.** Berlin 1938.
 Sjöcrona, C. H., **Svenskminnen kring Östersjöns stränder.** Landskrona 1936.
 Kruse, Ernst-Wilhelm, **Neuzeitliche Seekriegführung.** Berlin 1938.
 Govenius, Johan, **Lithografiska skizzer från fregatten Norrköpings expedition till Amerika och Westindien 1861—1862.** Sthlm 1863.
 + König, Paul, **Die Fahrt der Deutschland.** Berlin 1916.
 + Morath, Robert, **Die Versenkung des »Danton«.** Meine U-Boots-

- Erlebnisse von der Ostsee bis zum Mittelmeer. Berlin 1917.
 + Callisen, »V 186«. **Meine Torpedoboot-Kriegsfahrten.** Berlin (cop.) 1917.
 + Forstner, Georg von, **Als U-Boots-Kommandant gegen England.** Berlin 1916.
 + Forstmann, Walter, **U 39 auf Jagd im Mittelmeer.** Berlin 1918.
 Dade, Ernest, **Sail and oar.** A North Sea Sketch book. London 1933.
 Busch, Otto, **Traditionshandbuch der Kriegsmarine.** Unter Mitarbeit von Gerhard Ramlow. München & Berlin 1937.
 (Gosselman, C. A.), **Napoleons graf och Longwood.** Sthlm 1830.
Sveriges krig 1611—1632. Bd. 5. Sthlm 1938.
 + Semb, O., **Maskinbefällets utdannelse og dermed passende lovgivning.** Oslo 1938.
 Wrangel, Herman, **Svenska flottans bok.** Sthlm 1898.
 Söderholm, M. & Hallgren, Y., **Underhållstjänsten i krig.** En applikatorisk studie. Sthlm 1938.
 Bruns, Viktor, **Politische Verträge . . . II: 2. Gretschaninow, Georg von, Materialien zur Entwicklung der Sicherheitsfrage im Rahmen des Völkerbundes.** 1927—35. Berlin 1938.
 Hoch, Ernst, **Die Wehrkraft der Wirtschaft.** Beiträge zur Method wehr- und kriegswirtschaftlicher Lagebeurteilungen. Hamburg 1937.
 Rauscher, E., **Die Umstellung von der Friedens- auf die Kriegsfertigung.** Hamburg 1937.
Högre artilleriläroverket 1818—1819. Sthlm 1918.
Bondetåget 1914. Red. Manfred Björkquist m. fl. Sthlm 1914.
 Busch, F. O., **Unsere neuen Zerstörer.** Berlin 1937.
 + Boström, A., **Handbok uti tackling, och ombord förefallande skeppare-arbeten . . .** (Text, Planscher). Carlskrona & Sthlm 1840.
 Kvam, Kåre E., **Minekrig til Sjø.** D. I. Horten 1938.
 Sorgø, Siegfried, **Der Marineoffizier als Führer und Erzieher.** Berlin 1937.

A. W.

Förteckning

å

under tiden 1—30 april och 22 maj—30 juni 1938 nyinkomna böcker i marinstabens bibliotek.

Förf:s namn	Bokens titel	Anm.
Candace, Gratien Ledebur, Ferdinand v. Philip, G. & Darby Szczepanski, Max v. Drage, Geoffrey U. S. Naval Institute Brandt, Rolf Gadow, R. (utg.)	La marine de la France Militärische Abkürzungen The university atlas Politik als Kriegführung Sea power Naval leadership Um Riga und Oesel Jahrbuch der deutschen Kriegsmarine 1938	
Siewert, Wulf Franzel, Konrad (utg.) ao 2284/1938	Der Ostseeraum Andrees Handatlas 1937 Bestämmelser för utbildning av ingenjörtruppernas befäls- elever	
ao 2285/1938	Bestämmelser för utbildning av ingenjörtrupperna tilldelade värnpliktiga, uttagna till linjetjänst	
lgo 369/1938	Soldatinstruktion. Bil och motorcykel	
Turkiet. Ministère des affaires étrangères	Rapport annuel sur le mouvement des navires — entre la Méditerranée et la Mer Noire	
Bratt, K. A. & Kretz, A. Churchill, Winston Storbritannien Admiralty Hafström, Georg	Luftkrig över Sverige? Stora samtida Admiralty memorandum on naval court-martial procedure Härsfjärden — Medeltidens »Portus danicus»?	

Förf:s namn	Bokens titel	Anm.
Bletterqvist, A. F. m. fl. Edwards, Kenneth Falkenberg, Fr. Luftskyddsinspektionen	Luftfara The grey diplomatists Falkenbergska släktboken Planläggning och organisation av det civila luftskyddet	Gåva
Højgaard, Knud	Dansk forsvars- og udenrigspolitik	
Mannerheim, C. G.	Den svenska insatsen i Finlands frihetskrig	
Sandberg, Harry m. fl. mo 91/1938	Stockholms örlogsstationsfråga Tillägg 1 till Artilleriinstruktion för kustartilleriet. 1938	
go 451/1938	Tillägg 1 till Skjutinstruktion för kustartilleriet. 1938	
go 450/1938	Förslag till Artillerireglemente för kustartilleriet. Del 3 A o. B.	
lgo 778/1938	Soldatinstruktion Tunga vapen för alla truppslag. 1938	
lgo 810/1938	Soldatinstruktion för artilleri. 1938	
ao 2758/1938	Bestämmelser för utbildning av värnpliktiga yrkesmän. 1938	
Arméförvaltningen	Prislista på arméns signalmateriel m. m. 1938	
goF 68/1938	Rekrytundervisning för flygvapnet. 1938	
Flygvapnet	Signalinstruktion för flygvapnet 1938. Bihang 1	
Flygvapnet	Handledning i bombfällningslära och bombfällningsregler	
kbr 1931, 1937, 1938	Reglementsföreskrifter för Sveriges frivilliga motorbåtskår	
Wilek, Tor (red.)	Göteborgs frivilliga motorbåtsflottilj 1913—1938	
Storbritannien Admiralty	Uniform regulations for officers of the fleet. 1937	
Marinförvaltningen	Nautiska tabeller. 1938	

Tidskrift i Sjöväsendet.

Förf:s namn	Bokens titel.	Anm.
Generalstabens Schenström, C. F.	Sveriges krig 1611—1632, Bd 5. Från Breitenfeld till Lech Kungliga Dalregementets histo- ria. Avd. 6 1815—1908	
Sederholm, M. & Hall- gren, Y.	Underhållstjänsten i krig. En applikatorisk studie	
Campbell, Malcolm Industri- och Handels- kammer zu Lübeck	Drifting to war Ostsee Jahrbuch. Die Wirtschaft der Länder im Ostseeraum. 1937	
Schüth, Otto F. (red.) Jensen, Gustav	Köhlers Flottenkalender 1938 Japans Seemacht. Der schnelle Aufstieg im Kampf um Selbstbehauptung und Gleich- berechtigung in den Jahren 1853—1937	
Schuddekopf, Otto Ernst	Die brittische marinepolitik. Wehrgeographische und stra- tegische Grundlagen 1880 bis 1918	
Herre, Paul	Die kleinen Staaten Europas und die Entstehung des Welt- krieges	
V. D. I. Verein deut- scher Ingenieure (utg.)	Neuzeitliche Kampfschiffe	
Gooch, G. P. & Temper- ley, Harold	British documents on the ori- gins of the war 1898—1914. Vol. 10 part 2. The last years of peace	
U. S. naval academy. Departement of lan- guages	Naval phraseology in english, french, spanish, italian and german	
Pahl, Walter	Das politische Antlitz der Erde. Ein weltpolitischer Atlas	

Innehåll i åtskilliga maritima och krigsveten- skapliga tidskrifter.

N:r 4/1938.

Norge.

☛ **Merknings** om Sjöforsvaret og dets virkeområde. Kaptein Th. Schröder-Nielsen. NTS juli 37, s. 274—78. Synpunkter på norska marinens uppgifter samt skärgårdens strategiska betydelse och flottans verksamhetsområden.

☛ **Sjöforsvarets** virkeområde og dets materiell. Kommandør Oppedgaard. NTS sept. 37, s. 329—35. Ytterligare synpunkter på Norges marina försvarsfråga med anledning av en artikel i juliheftet av kaptein Th. Schröder-Nielsen.

Frankrike.

Les mises en chantiers de 1938. H. Bernay. Le Y. okt. 37, n:r 2848, s. 589. Redogör bl. a. för 1938 års program samt berör en del kostnadsfrågor.

England.

☛ **Splice the main brace**. Lieut-commander R. E. Basslen, U. S. N. USNIP nov. 37, s. 1588—92. Ang. groggutdelningen inom engelska flottan.

U. S. A.

The merchant marine personel problem. Lieutenant John G. Stapler, U. S. Army Res. USNIP maj 37, s. 688—93. Några synpunkter betr. amerikanska handelsflottan med hänsyn till disciplin och andra förhållanden.

- Why should the United States have airships? Lieut-commander F. H. Gilmer, U. S. N. USNIP juni 37, s. 806—809. En undersökning ang. USA:s behov av luftskepp.
- Amerikas neustes Neutralitätsgesetz. Ministerialrat Dr. Eckhardt, MR juli 37, s. 399—411. Redogörelse för neutralitetslagen jämte kommentarer.
- The basis of our naval tradition. Fletcher Pratt, USNIP aug. 37, s. 1107—14. Redogörelse för vissa amerikanska mäns inflytande på utvecklingen av Amerikas sjömak.
- Flying boats. Lieutenant Ralph R. Gurley, U. S. N. USNIP sept. 37, s. 1302—04. Utvecklingen av flygvapnet i Amerika beträffande flygbåtar.
- Our armour of selfcontainment. Lieut-commander M. F. Talbot (S. C.) U. S. N., USNIP okt. 37, s. 1381—90. Tävlingskrift 1937, behandlande industriens och självförsörjningens betydelse under krig med hänsyn till förhållandena i Amerika.
- Monroedoktrin und Seemacht der Vereinigten Staaten. Linienschiffsleutnant a. D. Handel-Mazzetti. MR nov. 37, s. 653—65. Redogör för Monroedoktrinen tillkomst samt utvecklingen av Amerikas sjömak.

Speciella frågor: Flotta och flyg.

- Défence d'un »condanné» — Le bâtiment de guerre de surface a-t-il vécu? Lieutenant de vaisseau H. Ballande. RM n:r 210, juni 37, s. 721. Innehåller ett mycket utförligt (70 sidor) bemötande av sakinnehållet i M. Rougerons arbete L'aviation de Bombardement. Systematiskt vederläggs de Rougeronska överdrifterna, ofta med praktiska argument men icke sällan genom påvisande av rena felslut. Några större nyheter presenteras icke, men genom sin sakliga och lugna ton, överskådlighet och framför allt praktiska inställning — i motsats till Rougerons pappersspekulationer — vore den värd att översättas och spridas bland den senares anhängare här i landet.
- Flugzeug gegen Kriegsschiff. Redaktionell. MR aug. 37, s. 467—79. Redogörelse för intressanta uttalanden i »Journal of the Royal United Service Institution» 1936 rörande detta alltid aktuella spörsmål. — Läsverd.
- Aerial attacks on fleets at anchor. Lieut-commander Logan C. Ramsey, U. S. N. USNIP aug. 37, s. 1126—32. Tävlingskrift 1937. Undersökning beträffande anfall av och försvar mot flyg insatt mot en förankrad sjöstyrka.

A pass defense for the battle line. Lieut-commander Russell M. Ihring, U. S. N. USNIP aug. 37, s. 1117—21. Flygvapnets inverkan på utvecklingen av krigsfartygstyperna.

Speciella frågor: Spanska inbördeskriget.

De europeiske staters kontroll av Spaniens land- och sjögränser. Kommandörkaptein Chr. Meyer. NTS nov. 37, s. 423—30. Författaren, som varit chef för kontrollstationen i Brest, redogör för de vidtagna anordningarna.

Speciella frågor: Typutredningen.

Den svenske »Typutredningens betänkande». E. E. NTS okt. 37, s. 380—91. Referat av betänkandet.

Speciella frågor: Kinesisk-japanska kriget.

Japans kontinentale ekspansjon. Den kinesisk-japanske strid. Kommandör Oppegaard. NTS nov. 37, s. 430—39. Resumé över den utveckling, som fört till den nu pågående kampen.

Utrikespolitik.

Bündnisse und Bündnispolitik im Nahen Osten. Major a. D. Otto Wessel. MR dec. —37, s. 755—61. Redogörelse för betydelsen av den pakt, som trätt i kraft mellan de mohamedanska staterna i Främre Asien.

Strategi: Baseringsfrågor.

The pillars of Hercules. Lieut-commander Charles Moran, U. S. N. Res. USNIP jan. —38, s. 57—60. Tävlingskrift 1937. Behandlar Gibraltars och Ceutas strategiska betydelse betr. Medelhavet.

Strategi: Sjökriget i allmänhet.

Kriegskunst-Seekriegslehren. Muhr. MR jan. —38, s. 4—11. Recension av »L'arte della guerra in Mare» av viceamiral Oscar di Giamberardino, Rom 1937. Omfattar följande avsnitt:
Inledning.
Samband mellan politik och krigskonst.
Militärgeografi.
Väderlekens inflytande.
Sea power and world peace. Lieut-commander H. G. Brownson, U. S. N. Res. USNIP dec. —37, s. 1689—1701. Tävlingskrift 1937. Redogör för sjömakts utveckling och betydelse för världsfreden.

Seekriegskunst-Seekriegslehren. Muhr. MR febr. och mars, s. 95—102, 170—176. Fortsättn. fr. föreg. häfte. Omfattar följande avsnitt:

- Förbindelsetjänstmedel.
- Samling och fördelning av stridskrafterna.
- Offensiv och defensiv.
- Samverkan mellan marin och armén.

Marshäftet omfattar:

Operationsplanen och personal.

Läsvärd.

Strategi: Marinpolitik.

Super-Dreadnoughts äro nödvändiga, men hur skola vi skydda dem? Red. USAS mars —38, s. 7. Lejonparten av det stora rustningsanslaget till amerikanska marinen skall användas till byggande av Super-Dreadnoughts å 70 milj. dollars pr styck, men även USA:s sjöflygvapen skall utökas från 1,900 till 3,000 flygplan. Från flyghåll göres gällande att 1,200 bombplan kunna byggas för priset på en super-dreadnought. Vad tjänar det till att bygga den starkaste slagflotta, om den ej förses med ögon, så att den helt kan utnyttja sin väldiga kraft?

Strategi: Kriget i allmänhet.

War and peace. Lieut-commander Roland E. Kranse, U. S. N. USNIP dec. —37. Tävlingskrift 1937. Analys av orsakerna till krig och medel att söka bevara freden.

Framtidskriget.

Science and future warfare. Captain B. S. Haldane. JRUSI nov. —37, s. 713. Rörande de möjligheter, som vetenskapen har att i ett kommande krig underlätta de olika försvarsgrenarnas verksamhet. Mycket läsvärd artikel.

Teknik: Artilleritjänsten. Ballistik.

Lösning av inre ballistikens huvudproblem genom stegvis kalkyl på grundval av förbränningsförsök i tryckmättningskärl. V. Nennen. Art. T. 6. häftet —37, s. 227—41. Omfattar följande avsnitt:

1. Om förbränningslagens koefficient I.
2. Om förbränningslagens uttagning ur tryckdiagrammen.
3. Beräkning av 1. skedets 1. steg.
4. Beräkning av sista steget från $z = 0,95$ till $z = 1$.
5. Förbränningslagen för en krutladdning, bestående av två olika slags krut.

Förtydligas av formler och tabell.

Undersökelse og bestemmelser av norske ballistik-typers eksplosjonsvarme. Kaptein K. Thorkelsen. NTS, s. 107—13, mars —38. Förtydligas av tabeller och diagram.

Luftbombers Virkemulighed. Ørlogskaptajn Bangsbøll. D. T. f. S., s. 105—35, mars —38. Forts. från föregående häfte. Omfattar:

- B. Ballistiska huvuddata.
- C. Anslagsverkan.

Förtydligas av formler och tabeller.

Teknik: Artilleritjänsten. Kanoner, kulsprutor, handvapen.

Small arms and the navy. Harrison P. Martin. USNIP dec. —37, s. 1753—59. Utvecklingen av handvapen inom amerikanska flottan.

Sprängningar i spränggård. E. Kihlbom. Art. T. 1. o. 2. häft. —38, s. 1—30. Redogörelse för sprängningarnas ändamål och utförande. Omfattar följande avsnitt:

1. Sprängningarnas anordnande och utförande.
2. Beräkning av den verkan, som kan påräknas av en enstaka projektil.
3. Beräkning av den verkan, som kan påräknas vid skjutning.
4. Jämförelse mellan olika projektiltyper och apteringsätt.

Förtydligas av figurer, formler och tabeller.

Teknik: Artilleritjänsten. Eldledning och avståndsmätning.

En metod för beräkning av avskärning och inskärning med räknemaskin. Sergeant N. R. Karlsson. Art. T. 6. häftet s. 267. Omfattar följande avsnitt:

- I. Avskärning.
- II. Inskärning.
- III. Exempel.
- IV. Beräkningarnas praktiska utförande.

Förtydligas av figurer och formler.

Der kraeves nøjagtig Afstandsmaaling. Søløjtnant K. Hertz. D. T. f. S. dec. —37, s. 597—605. Påpekar avståndsmätningens betydelse för eldledningen. Avståndsmätningens noggrannhet beror på

1. Instrumentet.
2. Rådande förhållanden.
3. Mätpersonalen.

Om Afstandsmaaling og det menneskelige Øje. Søløjtnant I. O. Marckmann. D. T. f. S. febr. —38, s. 57—68. Undersökning angående samarbetet mellan ögat och avståndsmätningensinstrumentet.

Teknik: Flygtjänsten. Hangarfartyg.

Flugzeugträger. Dipl. Ing. Wilhelm Hackler. MR, s. 82—95, febr. —38. Undersökning ang. fordringarna på flygplanfartygs storlek, bestyckning och fart med stöd av föreliggande uttalanden betr. dessa frågor. Förtydligas av tabeller.

Taktik och teknik: Luftkriget.

Flyganfall till sjöss. Lieutenant de Vaisseau Colas des Francs. RM dec. —37.

Luftbombers Virkemulighed. Ørlogskaptajn Bangsbøll. D. T. f. S., s. 69—86, febr. —38. Sammanställning av tillgängliga uppgifter betr. dels teoretiska utredningar och dels praktiska rön. Omfattar: A. Bombyter. Artikeln kommer att fortsättas. Läsvärd.

Flygmaskiner kunna hejdas. Major Robert N. Macken, CAC, USA. K. T. 2. halvåret —37, s. 37—51. Översättning från en artikel i Coast Artillery Journal, sept.—okt. —37.

The objective in aerial warfare. Lieut-commander M. F. Schoeffel, U. S. N. USNIP, s. 163—74, febr. —38. Undersökning av general Douhets synpunkter beträffande det moderna luftkriget samt deras berättigande med hänsyn till erfarenheterna under och efter världskriget. Läsvärd.

Küstenschutz gegen Luftangriffe. Korvettenkapitän A. von Borries. MR, s. 734—41, dec. —37. Undersökning ang. markluftförsvarets möjligheter, medel och organisation med hänsyn till kustförsvaret. Läsvärd.

Taktik och teknik: Förbindelsetjänsten. Radio.

Signaltjenesten under Jyllandsslaget. Kaptein O. I. Willoch. NTS jan. —38, s. 16—29. Redogörelse för signaltjänsten, särskilt radiopojlingens utnyttjande.

Et nytt »optisk» signalmedel — Duplekstelefoni på ultrakorta vågor. Lieutenant Buchholz. NTS febr. —38, s. 74—78. Påpekar möjligheterna att utnyttja telefonering på ultrakorta vågor i st. f. optiska signalmedel.

Taktik och teknik:**Förbindelsetjänsten; optiska signaltjänsten, hydrofoner.**

Der optische Nachrichtendienst überflüssig. Kapitänleutnant Manhardt von Mannstein. MR mars —38, s. 155—60. Undersökning ang. behovet av optiska signaltjänsten inom marinen.

Undervanns lytte- og peileapparater. Kaptein K. Blich. NTS dec. —37, s. 485—94. Forts. från föregående häfte.

Litt om signaltjenesten i den engelske og tyske marine under Verdenskrigen. Kaptein O. I. Willoch. NTS dec. —37, s. 474—85. Redogörelse i stora drag för signaltjänstens olika delar.

Taktik och teknik: Navigeringstjänsten.

Captain Thomas Hubbard Sumner of Sumner line fame. Lieut-commander P. V. H. Weems, U. S. N. Res. USNIP, s. 61—65, jan. —38. Redogörelse för Sumners metod för att bestämma ett fartygs position till sjöss. Förtydligas av figurer.

Tidevann. Kaptein E. Hostvedt. NTS, s. 78—81, febr. —38. Reflexioner med anledning av den nu utkomna första officiella »Tidevannstabellen for den Norske kyst».

Commercial air navigation. Ensign H. G. Gulbransen, U. S. N. Res. USNIP, s. 1713—21, dec. —37. Redogörelse för luftnavigeringens utveckling med hänsyn till kommersiella flygningen. Förtydligas av figurer och exempel.

Notes on handling 1500-tonners. Commander Robert B. Carney, U. S. N. USNIP, s. 227—33, febr. —38. Synpunkter angående egenkaperna hos och manövreringen av de nya amerikanska jagarna. Förtydligas av skisser.

Taktik och teknik: Sjörättsmål.

En Kollisionssag for Retten i London. Ørlogskaptajn E. J. C. Qvistgaard. D. T. f. S., s. 549—66, nov. —37. Referat av sjörättsförhandlingarna med anledning av kollision mellan engelska flaggskeppet Malaya och en holländsk ångare utanför Portugals kust den 6 febr. 1937. Intressant.

Taktik och teknik: Skeppsbyggnadstjänsten.

The trend of naval construction. JRUSI, s. 103, febr. —37. Artikeln redogör för tendenser i fartygsbyggnadspolitiken. Framhåller att slagskepp och kryssare minska i tonnage och bestyckning på bekostnad av fart och skydd. Flottiljledare och jagaren tendera däremot att öka i båda dessa avseenden. Vid fartygsbyggnader har man gått in för att i allt större utsträckning använda lättmetall. Man sparar vidare vikt genom att använda få och stora pannor i stället för flera och små, genom införandet av högre tryck och överhettning av ångan. Läsvärd artikel.

Personal: Personalfrågor i allmänhet.

Das Grundsätzliche der Mannschaftsausbildung. Korvettenkapitän (E) Glaser. MR, s. 18—23, jan. —38. Synpunkter på utbildningen särskilt med hänsyn till disciplinens betydelse.

Zehn Jahre »Psychologische Prüfstellen der Marine». Konteradm. von Bredow och Regierungsrat Dr. Mierke. MR, s. 161—70, mars —38. Redogörelse för anstaltens i fråga verksamhet. Omfattar följande avsnitt:

1. Fördomar.
2. Utveckling.
3. Organisation.
4. Från det praktiska arbetet.

Fortsättning följer. Läsvärd.

Recreational camps for enlisted men. Commander Pruman Post Riddle (Ch. C.) U. S. N. USNIP, s. 1765—68, dec. —37. Redogörelse för de rekreationsläger, som under de tvenne senaste åren använts vid 13. marindistriktet.

Personal: Off.: Utbildning.

Sjökrigsspil. Kaptein L. Leidits. NTS febr., s. 82—84. Påpekar betydelsen av obligatoriska sjökrigsspel vid sjöförsvaret.

Personal: Stammskapet.

Antagelse af Math-Elever. Örlogskaptajn Frederiksen. D. T. f. S. mars —38, s. 136—51. Redogörelse för de grunder och prov efter vilka stamrekryter antagas vid danska marinen.

Lantförsvaret.

Artilleriets stridsvagnsbekämpning. Nils Ahlgren. Art. T. 6. häftet, s. 242—66. Redogörelse för artilleriets uppgifter i striden mot stridsvagnar och dessas lösande. Läsvärd.

Flygvapnet.

Foreign naval air service. »Navarino». JRUSI febr. —38, s. 157. Granskar organisation av det marina flyget i USA, Frankrike, Italien, Tyskland, Japan.

Sjömätning.

Fra sjömåling ved Svalbard og Grønland 1924—1937. Kommandørkaptein R. von Krogh. NTS, s. 113—27, mars —38. Fortsättning från föregående häfte. Omfattar:

1. Grönlandsexpeditionerna 1932.
2. 1933 »Polarbjörn».
3. Svalbardexpeditionen 1935.
4. Expeditionen med s/s »Kortvik» till Davidssundet 1935.
5. Svalbardexpeditionen 1936.

Die Vermessungen der Kriegsmarine im Jahre 1937. Amtsrat Wolle. MR, s. 46—47, jan. —38. Redogörelse för de mätningar, som utförts av sjömätningfartyget Meteor och Peilboote II och V.

Fra sjömåling ved Svalbard og Grønland 1924—1937. Kommandørkaptein R. von Krogh. NTS, s. 53—73, febr. —38. Uppgifter ang. vad som utförts av norska expeditioner på Svalbard och Grönland samt andra uppgifter ang. de arktiska trakterna. Förtydligas av tabeller och kartor.

Handelssjöfart.

Handelsmaritim översikt. T. B. NTS, s. 36—41, jan. —38.

Handelsmaritim översikt. T. B. NTS, s. 84—87, febr. —38.

Handelsmaritim översikt. E. NTS, s. 138—44, mars —38.

Handelsmaritim översikt. T. B. NTS, s. 503—508, dec. —37.

Scandinavien—Amerika—Linjen. Orlogskaptajn R. Steen Steensen. D. T. f. S., s. 567—88, nov. —37. Historik över ångbåtslinjen, som numera nedlagts.

Tank-ship operation at high speeds. B. Orchard Lisle. USNIP, s. 211—18, febr. —38. Redogörelse för utvecklingen av den moderna, snabbgående tankångaren.

Handelsflottan: Utbildning.

Training the merchant marine naval reserve officer. Lieut-commander Louis di Palma, U. S. N. Res. USNIP dec. —37, s. 1760—61. Synpunkter ang. ovannämnda utbildning.

Civil luftfart.

Den første transantarktiske Flyvning. Kommandørkaptajn H. Bistrup. D. T. f. S. jan. —38, s. 1—20. Utdrag ur ett föredrag hållet av amerikanaren Lincoln Ellsworth över sin flygning över Sydpols havet 23 nov.—5 dec. 1935. Intressant.

Krigshistoria: Utländsk sjökrigshistoria.

The blockade of Tripolis 1801—1802. Lieutenant Felix Howland, U. S. Mar. Corps Reserv. USNIP, s. 1702—1704, dec. —37. Redogörelse för amerikanska flottans blockad av Tripolis kust under kriget mellan Tripolis och Amerika 1801—1805.

Aktstykker vedrørende Norges sjøforsvar under krigen 1807—1814. F. Bentlich. NTS, s. 495—502, dec. —37. Fortsättning. Omfattar: V. Defensjonseskadern.

Aktstykker vedrørende Norges sjøforsvar under krigen 1807—1814. NTS, s. 130—37, mars —38. Fortsättning från 10. häftet 1937. Omfattar: V. »Defensjonseskadern».

Interessantes aus der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine. Konteradmiral a. D. Khuepach. MR, s. 113—125, 177—191, febr. och mars —38. Redogörelse för fartygsförluster inom den forna österrikisk-ungerska marinen genom olyckshändelser från början av 19. århundradet och t. o. m. upphörandet av flottan efter världskriget.

Deutschland und Grossbritannien zwischen 1898 und 1914. Dd. MR, s. 11—18, jan. —38. Rescension av boken »Great Britain and the German Navy» av Woodward, Oxford 1935, jämte kritiska anmärkningar.

The capture of Quebec in 1759. Captain John F. Shafroth, U. S. N. USNIP, s. 187—201, febr. —38. Redogörelse för den kombinerade operation, som ledde till Quebecs fall, varvid särskilt flottans insats påpekas.

Krigshistoria: Utländsk krigshistoria: allmänt.

Die militärische Unternehmung SMSS »Charlotte» und »Stein» gegen Haiti im december 1897. Fregattenkapitän a. D. Rehder. MR, s. 761—65, dec. —37. Redogörelse för ingripandet mot negerrepubliken Haiti år 1897.

Krigshistoria: Världskriget till sjöss.

The sinking of the Alcedo. Carlos C. Hanks. USNIP, s. 1762—64, dec. —37. Redogörelse för sänkandet av U. S. S. Alcedo den 4 nov. 1917 av en tysk ubåt under eskort av tre lastångare.

Der sechste Nordseeband. Konteradmiral a. D. M. von Levetzow. MR, s. 721—34, dec. —37. Rescension av det nyligen utkomna 6. bandet av Der Krieg zur See, Nordsee.

L'escadre des épouvantails. H. Le Masson. RM n:r 214, s. 487, okt. —37. En kortfattad beskrivning över uppkomsten och utnyttjan-

det av de engelska »dummyships» under världskriget. Fotografier. Föga nytt.

La défense de Tsingtao par les Austro-Allemands en 1914. G. Guesdon. RM n:r 218, s. 181, febr. —38. Ett stycke föga känd krigshistoria omfattande strider mellan örlogsfartyg och fort m. m. Berör även något samverkan mellan trupper och fartyg.

Know sunk-German submarine losses, 1914—1918. Robert M. Grant. USNIP, s. 66—77, jan. —38. Redogörelse för anfall och andra motåtgärder mot tyska ubåtar samt antalet sänkta ubåtar.

Krigshistoria: Världskriget i luften.

Ein Kapitel aus dem englischen Geschichtswerk »The war in the Air» von H. A. Jones. Oberstleutnant (E) Breithaupt. MR, s. 26—38, jan —38. Referat av ovannämnda kapitel som bl. a. omfattar de tyska luftskeppsanfallen mot England 1917. Fortsättning följer. Läsvärd.

Ein Kapitel aus dem englischen Geschichtswerk »The war in the air» von H. A. Jones. Oberstleutnant (E) Breithaupt. MR, s. 102—112, febr. —38. Fortsättning och avslutning från föregående häfte. Omfattar luftskeppsens L 45, 54, 53, 55 äventyr jämte sammanfattning ang. verkan och orsaken till förluster m. m. samt de högre militära myndigheternas bedömande ang. anfallen.

Diverse.

Earthquakes and the navy. Captain N. H. Heck, Coast and Geodetic Survey. USNIP, s. 205—10, febr. —38. Undersökning ang. jordbävningars följder och verkan på fartyg. Förtydligas av ett diagram.

Sea language and its origins. Lieut-commander Elliott Ranney, U. S. N. Res. USNIP, s. 9—15, jan. —38. Tävlingskrift 1937. Undersökning beträffande tillkomsten av vissa sjömansuttryck.

Nogle Bemaerkninger om Søofficersskolens Bibliotek og om Marinens Bøger i Almindelighed. Kaptajnlejtant A. Legind. D. T. f. S., s. 21—34, jan. —38. Påpekar bl. a. det lilla intresset för utnyttjandet av tillgängliga böcker.

Utlandet: Ryssland.

Wendung in der sowjetrussischen Marinepolitik. A. Loessner. DW n:r 4, s. 49, —38. Bildandet av ett folkkommissariat för marinen — Det sjöstrategiska läget, — Utökningen av flottan. — De ledande i folkkommissariatet för marinen.

Utlandet: Tyskland.

- Nauticus 1938. G. MR, s. 125—28, febr. —38. Recension av den tyska årsboken för Tysklands sjöintressen.
- Making naval officers in Germany. C. R. W. Thomas, Th. D. USNIP, s. 39—48, jan. —38. Utförlig redogörelse för utbildningen av sjö-officerare i Tyskland. Förtydligas av tabeller över veckotimmar för de olika övningsämnena.
- Deutsche Kriegsschiffnamen. Alfred G. Nagel. MR, s. 38—45, jan. —38. Behandlar de krigsfartyg, vilka burit namnen »Tiger» och »Drache».

Utlandet: Storbritannien.

- British merchant shipping to-day. Sir Archibald Hurd. JRUSI, s. 32, febr. —37. Mot bakgrund av världskrigets erfarenheter granskar författaren den engelska handelssjöfarten av idag samt konstaterar att densamma står inför en allvarlig kris. Krisen berör såväl personal som materiel. Det engelska handelstonnaget har minskat med 1,7 millioner ton från 1914 till 1936. Personalen har utsatts för en motsvarande minskning. Mycket läsvärd artikel.

Utlandet: Italien.

- Seemacht Italien. Gadow. DW n:r 5, s. 67, —38. Nybyggnadsprogrammet. Örlogshamnar och stöddepunkter.
- Hangarfartyg. Red. Aplane, s. 349, mars —38. Understatssekreteraren i italienska marinministeriet, amiral Cavagnari, lämnade vid framläggandet av marinbudgeten en rad uppgifter om marinens nybyggnadsprogram, varvid han särskilt uppehöll sig vid frågan om hangarfartyg. Den italienska regeringen ämnar ej bygga några dylika.

Utlandet: U. S. A.

- Washington navy yard. Lieut-commander Harley F. Cope, U. S. N. USNIP, s. 20—24, jan. —38. Kort beskrivning av varvsanläggningarna och verksamheten därstädes.
- Monroedoktrin und Seemacht der Vereinigten Staaten. Linienschiff-leutnant a. D. Freih. Handel-Mazzetti. MR, s. 742—47, dec. —37. Forts. från föregående häfte. Förtydligas av tabeller.

Utlandet: Japan.

- Die Seemachtstellung Japans. Korvettenkapitän Kreysing. MWR n:r 1, s. 111—136, jan. —38. Avd. 1 innehåller en historisk över-

sikt över Japans expansion under Medeltiden och Nya Tiden fram till 1931. Avd. 2 giver en god inblick i landets möjligheter till självförsörjning och över dess handelsutbyte. Landets nuvarande strategiska och militärpolitiska läge klarlägges i avd. 3 och i avd. 4 redogöres för sjöstridskrafternas baseringsmöjligheter. I avd. 5 slutligen återfinnes uppgift på sjöstridskrafter (år 1936—1937) och marinsamverkande flygstridskrafter.

De japanske (tidligere tyske) mandat-Øyer i Stillehavet. Kommandør Oppegaard. NTS, s. 29—36, jan. —38. Undersökning beträffande öarnas utveckling under Japans mandat samt betydelsen för Japan ur försvarspolitisk synpunkt.

Utlandet: Belgien.

École Royale Militaire de Belgique. Docent Fr. R. Berwald. Art. T., 1. o. 2. häftet, s. 31—40, —38. Resentryck från ett besök vid nämnda militärskola.

Speciella frågor. Kommunism.

Communism in search of a home. Lieut-commander H. M. Kieffer, U. S. N. Res. USNIP, s. 33—38, jan. —38. Undersökning ang. kommunismens uppkomst och utveckling samt framtida möjligheter.

Speciella frågor: Flotta och flyg.

Bakskunkskapen skyndar till slagskeppens försvar. Red. USAS, s. 34, mars —38. Förenta Staternas flottas ledande mäns synpunkter ang. frågan **flyg eller flotta**.

Die Verletzlichkeit von Schlachtschiffen durch Luftangriffe. MR, s. 192—202, mars —38. Översättning av rapporten från »Imperial Defence Committee» underutskott 1936. Läsvärd.

Speciella frågor: Typutredningen.

Naval problems of the Baltic. Vice-Admiral C. V. Osborne. JRUSI aug. —37, s. 546. Artikeln granskar de strategiska förhållandena i Östersjöbäckenet och konstaterar att Sverige sedan gammalt spelat stor roll i dessa trakter. Den svenska försvarsmakten tas upp till kritisk granskning och författaren konstaterar med förvåning att 1936 års försvarskommission icke föreslog några nybyggen för flottan. Om Sveriges maritima motståndskraft brytes och en fiende — Tyskland eller Ryssland — landstiger på svenskt territorium, så sker detta med sådana styrkor att den

av försvarskommissionen föreslagna armén icke kan uträtta mycket för landets försvar. För att stoppa en invasion, som kommit så långt skulle erfordras en svensk millionarmé. Sveriges säkerhet hänger på flottan, vilken således bör moderniseras och förses med artillerifartyg med 28 cm.-kanoner med en fart av c:a 30 knop. Marina experter världen runt avvakta med intresse den behandling, som typutredningens förslag kommer att röna. Mycket läsvärd artikel.

Speciella frågor: Kriget i Fjärran Östern.

Kinas försvar mot den japanske invasion. Kaptein R. Scheen. NTS jan. —38, s. 5—15. Redogörelse för krigsskådeplatsen, de stridandes flotta, flyg, här och operationerna samt lärdomar man kan dra betr. Norges försvarsproblem.

