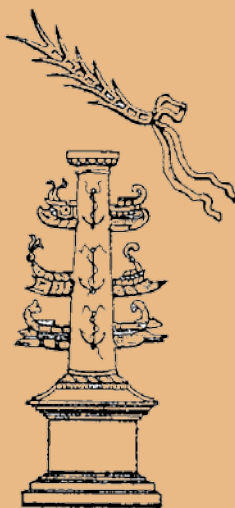


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1930.

93:e årgången.

Häfte N:r 1

TIDSKRIFT

I

SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV

KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I

KARLSKRONA.

93:e



årg.

1930.

KARLSKRONA 1930
K. L. SVENSSONS EFTR:S BOKINDUSTRI-AKTIEBOLAG.

Innehåll i Tidskriftens 93:e årgång.

	Sid.
Kungl. Örlogsmannasällskapets tävlingsämnen för år 1930	1.
Herraväldet till sjöss förr och nu	3.
Fakta och frågor i flottstationsflyttningen	32.
Några iakttagelser i Nautikalalmanackan	42.
Marinens centrala ledning och förvaltning	57.
Några synpunkter på vårt ubåtsvapen med anledning av marinens krigsövning år 1928	70.
Hur bör skeppsgossekåren, om densamma anses erforderlig och lämplig att bibehålla i vår nuvarande marinordning, på ändamålsenligaste sätt organiseras?	86.
Tidskriftens vignett	119.
Herraväldet i luften	121.
Årsberättelse i artilleri	123.
En fråga i lönefrågan	151.
Några synpunkter beträffande minsvepningstjänstens betydelse och önskemål rörande dess organisation....	158.
Striden om Jellicoes och Beattys taktik i Skagerakslaget	175, 247, 305.
Årsberättelse i förbindelsetjänst	201.
Moderna artillerifartyg och några synpunkter på vårt fjärde pansarskepp	271.
De sjökrigshistoriska samlingarna i Karlskrona	288.
Utredning rörande Sveriges försvarspolitiska läge samt behov av försvarskrafter.....	331, 375.
Luftvärnsartilleriets effektivitet	406.

	Sid.
Sjöofficerarnas språkutbildning	412.
Årsberättelse i minväsende	433.
Vikingatidens nordiska skeppstyper	469, 491.
Årsberättelse i navigation och sjöfart	506, 549.
Några erfarenheter beträffande de senare årens rekrytering av flottans sjömanskår i Stockholm	577.
Berättelse över Kungl. Örlogsmannasällskapets arbete under det förflutna arbetsåret	621.
Minnesteckningar	623.
Årsberättelse i Reglementen och Förvaltning	634.
Diskussion med anledning av årsberättelse i reglemente och förvaltning	662.
En föregångsman inom ubåtvapnet	669.
Årsberättelse i skeppsbyggeri och maskinväsende	681.
Flygstridskrafterns användande av kemiska stridsmedel i marinens tjänst	711.
Litteratur	55, 238, 424, 618, 734.
Meddelande från främmande mariner ..	49, 111, 167, 230, 298, 363, 419, 485, 538. 604, 672, 727.
Innehåll i åtskilliga maritima och krigsvetenskapliga tidskrifter	369, 427, 544, 610, 676.
Utdrag ur kungjorda patentansökningar	118, 246, 374, 548, 679.

Utdrag ur Generalorder och Kungl. Brev m. m.

Kungl. Örlogsmannasällskapets tävlingsämnen för år 1930.

1. Flottans uppgifter efter genomförd beslutad minskning av landets försvarskrafter till lands.
2. Riktlinjer för övervattenstorpedfartygs taktiska uppträdande i samverkan med artillerifartyg.
3. Riktlinjer för undervattensbåtars taktiska uppträdande.
4. Riktlinjer för flygplanens strategiska och taktiska uppträdande i samverkan med övriga sjöstridskrafter.
5. Riktlinjer för anordnandet och organiserandet av elledning för luftvärnsartilleriet å fartyg och sjöstyrkor.
6. Minvapnets taktiska användning.
7. Vilka synpunkter böra anläggas med avseende å skydd mot nutida anfallsmedel vid konstruerandet av våra fartyg (med fritt val av en eller flera av de olika fartygstyperna)?
8. De inre förbindelsernas ordnande å våra blivande krigsfartyg (med fritt val av en eller flera av de olika fartygstyperna).
9. Fyllandet av marinens bränslebehov under krig.
10. Flottans behov av operationsbaser.
11. Är en omorganisation inom kustartilleriet av behovet påkallad med hänsyn till de senare årens erfarenheter rörande minvapnets användande?
12. Riktlinjer för luftvärnets organisation inom en kustfästning.

13. Har den tekniska utvecklingen ökat eller minskat en flottas utsikter att framgångsrikt genomföra ett anfall mot av moderna stridsmedel skyddad örlogsbas?
14. Industriens utnyttjande för tillgodoseende av marinens behov under krig.
15. Fritt val av ämne inom området för Örlogsmannasällskapets verksamhet.

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

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

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

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

Såvida författaren av inlämnad tävlingsskrift icke tillkän-nagiver motsatt önskan, förbehåller sig Kungl. Örlogsmanna-sällskapet rättighet att i sin tidskrift offentliggöra skriften.

Karlskrona i december 1929.

Sekreteraren.

Herraväldet till sjöss förr och nu.

Under senare tid hava ett flertal uttalanden varit synliga i pressen och i litteraturen, vari gjorts gällande att herraväldet till sjöss spelat ut sin roll såsom en avgörande faktor i krig-föringen. Det har framhållits, att de moderna kommunika-tionsmedlen till lands, främst järnvägarna, nått en sådan ut-veckling, att havet måst träda i bakgrunden. »Kontinenterna taga nu revansch på världshaven; järnvägarna hava blivit oge-nomträngliga pansar, som skydda kontinenterna från sjömak-ten; spetsarna i Neptuns treudd äro avbrutna». Ungefär så har den italienske historikern Ferrero formulerat dessa nya tankar. Man har vidare velat göra gällande, att flygvapnet givit nationerna ett nytt medel i krigföringen, som tillbaka-sätter både flottor och härar i betydelse, då det gäller att vin-na kriget. »Krigets nya skepnad» — anfall från luften på stridsmedlen till sjöss och lands samt på den civila befolk-ningen och på produktionsorterna — har givits fantastiska former. Krigets karaktär skulle undergått en revolutioneran-de förändring.

Ferreros uttalanden hava återgivits med kommentar i »Ny Militär Tidskrift» n:r 21/1928. De röja en uppfattning om havets och sjömakts betydelse, som förtjänar en närmare granskning.

I vad mån de ovannämnda synpunkterna hava berätti-gande skall därför i det följande behandlas i form av ett be-svarande av frågan: »*Kan de senaste decenniernas utveckling av strids- och kommunikationsmedlen till lands och i luften*

anses hava förminskat det inflytande herraväldet på havet tidigare visat sig hava på krigföringen i stort?»

I. Utvecklingens ståndpunkt.

Ett närmare preciserande av vari den omtalade utvecklingen består synes först vara nödvändigt.

A. Kommunikationsmedlen.

Betraktar man först *järnvägarna*, finner man, att här en kraftig ökning under de senaste årtiondena ägt rum. Dels har järnvägsnätet tätat i de gamla kulturländerna; dels ha nya för exploatering lämpade områden anknutits till civilisationen genom järnvägar.

De nya järnvägslinjernas dragning synes numera vara avpassad mera efter ekonomiska krav än efter militära. Få länder ha sålunda i regel råd att bygga järnvägar endast av strategiska hänsyn, utan det blir kulturutbytet, som oftast bestämmer järnvägarnas utveckling.

Motorismen kan under senare år visa en enorm fram-marsch. Sålunda har antalet bilar i världen stigit från 12,5 mill. 1921 till 27,8 mill. 1927 eller med 122 % på 6 år.

I takt med bilarnas utveckling har landsvägsnätet måst förbättras. För bilarnas utnyttjande i större skala under militära operationer återstår dock ännu mycket att göra i detta avseende. Endast de främsta kulturländerna torde f. n. vara någorlunda väl tillgodosedda härvidlag.

Under de senaste årtiondena har människan även erövrat *luften* såsom medium för samfärdseln. Någon revolution på kommunikationsmedlens område har lufttrafiken hittills icke medfört. Lufttrafiklinjerna hava hittills dragits i huvudsaklig överensstämmelse med gamla färdvägar till sjöss och lands. Först då flyglinjerna börja sträckas över förut otrafikerade områden, särskilt på de stora kontinenterna, synes lufttrafiken kunna bli av större betydelse för den internationella samfärdseln. För övrigt utgöra den korta aktionstiden och den ringa transportkapaciteten ännu så länge alltför stor be-

gränsning. Trafikplanens förnämsta betydelse är därför till-vidare att de kunna omvandlas till krigsflygplan.

Även *förbindelsemedlen* — telegraf, telefon, radio — ha-va utvecklats snabbt under de senaste decennierna. Utveck-lingen karaktär i detta avseende torde vara alltför väl känd för att behöva närmare beröras. Det kan vara nog att på-peka, att den trådlösa telegrafiens tillkomst och uppsving i stort sett tillhör de senaste decennierna. Radion har likväl icke undanträngt trådtelegrafan, utan även denna utvecklas allttjämt. Ett mycket stort antal kablar av internationell be-tydelse gå under havet.

Betraktar man i stort utvecklingen av kommunikations-medlen till lands och i luften synes denna hava verkat till att skapa ett fastare sammanhang inom kontinenterna. Dessa inre delar hava trätt i intimare förbindelse med de yttre och därigenom även med andra kontinenter. I vad mån detta kommer att inverka på krigföringen skall framdeles beröras.

B. Stridsmedlen.

Studerar man utvecklingen av *stridsmedlen till lands*, finner man att denna först och främst gått i riktning mot *materielens* utökning. Sålunda har infanteriet tillförts nya slag av vapen, både lätta och tunga, vilka i avsevärd grad minskat dess rörlighet. Även kavalleriet har tillförts ny materiel, medan artilleriet blivit kraftigt utökat i förhållande till infante-riet. Ett nytt vapen har tillkommit i form av tanks. Resultatet av denna utveckling har i stort sett blivit att arméerna blivit mera beroende av de moderna kommunikationsmedlen såväl för förflyttning som för fyllande av den ökade konsumtionens krav. Järnvägar och motorfordon hava därför blivit av vital betydelse.

De moderna förbindelsemedlen ha tagits i anspråk i *underrättelseväsendets* tjänst, varigenom stora arméers ledande underlättats. Samtidigt har emellertid bildats viktiga knut-punkter i underrättelseväsendet, som äro sårbara.

Följden av denna utveckling torde vara, att etapplinjerna blivit än känsligare områden för arméerna än förr.

Om än materielen blivit enormt utökad, är dock *den levande kraften* i arméerna alltjämt viktigast. I än högre grad än förr måste arméerna tillföras största möjliga del av ländernas vapenföra befolkning genom värnplikt. Någon utveckling i riktning mot de levande stridsmedlens utbytande mot mekaniska kan icke skönjas. Det är blott den levande kraften, som blivit mera beroende av mekaniska hjälpmedel.

Stridsmedlen i luften tillhöra helt de senaste decenniernas utveckling. Under världskriget befann sig flygvapnet ännu i sin linda. Därefter har utvecklingen gått raskt framåt. Flygplanens prestanda befinna sig i en jämn stegring med avseende på fart, aktionstid, förmåga att bära stridsmedel etc. Flygplantyperna hava inriktats på två huvudlinjer. Den ena typen avses för direkt samarbete med sjö- och lantstridskrafter för att höja effektiviteten hos dessa, den andra avses för mera självständig strid med flygvapnets egna stridsmedel. De flesta länder hava flygvapen avsedda för båda dessa huvuduppgifter med tyngdpunkten, kvantitativt sett, i regel förlagd till den samarbetande typen. Tendensen synes emellertid gå mot ökning av den mera självständigt stridande typen. I samband härmed har även förbättrandet av denna typ gått mycket raskt, så att dessa flygplan synas tendera att bliva ett slags luftens slagskepp, alltså både offensivt och defensivt starka. Även möjligheten att i luften sammanhålla och leda stora flygförband har blivit större. Om flygplanen bliva alltmera lämpade för stridens uppgifter, är deras uppträdande dock ännu behäftat med svagheter. Träffprocenten från luften är alltjämt mycket liten. För stor träffverkan fordras stora mängder stridsmedel. Mörker och väderlek äro ännu ej besegrade. Flygstridskrafterna äro vidare i intimt beroende av baser på jordytan, och dessa baser kunna ej ligga långt från operationsmålen. Slutligen besitta de en mycket ringa grad av kapacitet och uthållighet jämfört med de på jordytan uppträdande stridskrafterna. Flygvapnets uppträdande måste därför bliva

av mera momentan natur, en inskränkning i dess användning, vilken tekniken svårligen synes kunna övervinna.

Samtidigt med flygvapnets utveckling har skapats försvarsmedel på jordytan för att förhindra flygplanens användning i strid. Hittills synas emellertid dessa luftvärnsvapen i form av kanoner, kulspurtor och luftspärrar icke hava kunnat hålla jämna steg med ökningen av flygvapnets effektivitet. Det förnämsta stridsmedlet för luftstridskrafter nedkämpande är därför och synes förbli luftstridskrafter.

II. Krigets mål och karaktär.

Söker man att jämföra tidigare och nuvarande inflytande av herraväldet på havet på krigföringen, är det nödvändigt att först klarlägga krigens mål och allmänna karaktär.

Kriget är ju, enligt Clausewitz' ofta citerade ord, politikens yttersta medel att påtvinga en motståndare sin vilja. Denna vilja representeras av staternas regeringar såsom verkställande organ. Medlet i kriget är den väpnade styrkan på haven, på land och i luften. Under kriget gäller det att använda dessa styrkor så att fiendens vilja brytes, m. a. o. han besegras.

Tidigare har det visat sig, att krigen alltid tagit karaktären av *inneslutning* eller av *anfall*, oftast av bådadera i förening. Det har även visat sig, att de krigförande staterna för sin existens äro beroende av kommunikationer, dels *utåt* med andra länder, och dels *inåt*, inom landet självt. Genom inneslutning har man avskurit motståndaren från de yttre kommunikationerna, genom anfall har man riktat sig mot de inre. För att det förra skall vara möjligt har man måst avspärra gränserna, för att möjliggöra det senare har man måst nedkämpa den fientliga armén, vilken hindrat tillträdet till sitt lands inre. Då avspärning lyckats och alltså inneslutningen blivit verklighet, har detta haft till följd att fienden måst giva upp sedan bristen på tillförsel utifrån gjort sin verkan. Då anfallet lyckats, d. v. s. då de inre kommunikationerna blivit

blottade, har den krigförande, som blivit utsatt härför, vanligen måst giva upp omedelbart. Ju flera stater som varit invecklade i konflikten, ju längre har inneslutningen kunnat drivas. Inneslutningen har alltså varit mera verksam under koalitionskrig.

Enär havet tidigare varit den viktigaste kommunikationsvägen utåt, har herravälde på havet varit det förnämsta medlet i inneslutningskriget. Enär vidare flottor icke kunnat kämpa mot härar till lands och icke besätta landområden, ha arméerna varit det förnämsta medlet i anfallet. Dock ha ofta flottor måst bära arméerna till deras mål, och alltså varit av avgörande betydelse även i anfallet. Då havsvägarnas fulla utnyttjande i de flesta fall måst föregås av en *kamp* om herraväldet på havet, har dettas betydelse ofta ej blivit tydlig, ty först sedan sjökriget vunnits har i regel sjöherraväldets inverkan på krigföringen i stort trätt i dagen, under det att en seger till lands oftast skänkt den slutliga segern i hela kriget. Snabbt avgörande i lantkriget har därför oftast eftersträfvats, enär därigenom segern syntts vara närmare inom räckhåll.

Innan i det följande den moderna teknikens inflytande på krigföringen behandlas bör den ofta diskuterade frågan om »*herraväldet i luften*» beröras.

Vid bedömande av luftkrigföringens i ett kommande krig art måste man ihågkomma, att utvecklingen sedan världskriget gått så fort att man måste räkna med att många nya verksamhetsområden och många nya metoder i verksamheten ha va uppstått. Härav följer, att för en stor del av flygvapnets funktioner erfarenheter under krig saknas. Uttalanden om den framtida luftkrigföringens natur och dess resultat kunna därför knappast göra anspråk på att vara annat än förmodanden och bliva följaktligen alltid mer eller mindre subjektiva. Det torde därför vara klokt, så länge verklig erfarenhet saknas, att icke göra kategoriska uttalanden om herraväldet i luften och dess eventuella följder, vare sig i positiv eller negativ riktning. Vad som i det följande säges om luftkrigföringen avser endast att giva uttryck åt en personlig uppfatt-

ning i hithörande frågor och icke att lämna den rätta lösningen av ett debatterat problem.

Herraväldet i luften torde vara det nödvändiga underlaget för det lyckliga genomförandet av flygoperationer i större skala under längre tid. Om detta är riktigt, måste det bli så, att då sådana operationer önskas, en strid om herraväldet i luften kommer att äga rum, likaväl som i sjökriget sjöslaget kan eftersträvas för att vinna herraväldet till sjöss. Men likaväl som det i sjökriget kan vara fördelaktigt och möjligt att under längre tid undandraga sig den avgörande striden kan det i luftkriget vara möjligt att under en viss tid undvika kamp om herraväldet i luften. Styrkeförhållandena och geografiska förhållanden komma att i varje särskilt fall bestämma om vinnandet av herraväldet i luften är möjligt. Någon generell regel härför kan icke uppställas. Metoden för herraväldets tillkämpande torde bliva bombanfall mot flygbaser och fabriker samt luftstrider. Det synes därvid sannolikt att länder med fördelaktigt geografiskt läge kunna med hjälp av sjö- eller lantstridskrafter utnyttja detta så, att ett avgörande i luften aldrig kommer till stånd. Länder med ogynnsamma geografiska betingelser kunna sannolikt icke undandraga sig detta avgörande. Det kan slutligen inträffa fall, då två jämnstarka eller nära jämnstarka motståndare båda eftersträva avgörandet eller då den ena parten av motståndarens flygoperationer tvingas att söka avgörandet. I dessa fall, då kampen om herraväldet i luften av båda parterna eftersträvas, är det helt naturligt att även ett avgörande i kampen kommer att falla. Frågan om herraväldets i luften vara eller icke vara torde sålunda bliva beroende på omständigheterna i varje enskilt fall. Stundom kommer måhända intet herravälde till stånd, stundom kanske kampen om herraväldet blir långvarig. Det torde emellertid vara klokt att räkna med, att under vissa betingelser, avgörandet kan bliva verklighet och kan falla snabbt.

III. Utvecklingens inverkan på krigföringen.

Till besvarande av den uppställda frågan skall betydelsen av herraväldet till sjöss betraktas på följande områden av krigföringen:

- A. Det politiska området;
- B. Det rent militära området;
- C. Det ekonomiska området;
- D. Det moraliska området.

Denna uppdelning av krigföringen synes vara nödvändig för framställningens överskådlighet, även om de olika områdena ej äro skarpt avgränsade från varandra.

A. Krigföringen på det politiska området.

I politiskt avseende har herraväldet till sjöss främst utgjort en maktfaktor, varmed en krigförande kunnat giva neutrala länder belägna vid haven ett synligt bevis på sin styrka. Ju tydligare markerat herraväldet på haven varit ju tydligare har även de neutrala sett vilka frukter, som skördats därmed och ju villigare hava de blivit att taga del i vinsternas inhöstande. De neutrala, som beröras av havet, hava därför hellre gått in i kriget på den sidan, där herraväldet till sjöss varit, än på den motsatta, därför att riskerna på den förra sidan syntts vara minst och vinsterna störst. Andra stater ha avskräckts från att gå in i kriget av sjömaktens tryck. Andra åter ha tvingats tjäna sjömakten utan att direkt gå in bland de stridande.

På grund av de allt längre drivna ekonomiska förbindelserna staterna emellan, varom mera framdeles, har herraväldet till sjöss såsom medel att utöva tryck på de neutrala blivit av allt större betydelse. Man behöver som exempel endast anföra, att Sverige under världskrigets sista del tvingades att tjäna ententens intressen.

De moderna *förbindelsemedlen* hava ökat möjligheterna att påverka de neutrala. Då de viktigaste förbindelselinjerna

oftast gå över havet, har den som behärskar detta även erhållit ökade hjälpmedel för politiken under kriget. Till vilka resultat detta kan leda, visar följderna av ententens propagerade kampanj mot de neutrala under världskriget: 23 stater indrogos i kriget på ententens sida, till stor del tack vare en propaganda, som fördes på av havet beroende förbindelselinjer.

Visserligen ha även kontinenternas förbindelsemedel gått framåt, men det är sällsynt, att en kontinentalmakt behärskar förbindelserna till lands i samma utsträckning som en sjö- makt kan behärska förbindelserna till sjöss. Radion är visserligen oberoende av haven och utgör därför ett medel för den inneslutne att påverka yttervärlden. De övriga förbindelsemedlen giva emellertid intimare kontakt, som det är svårare att undandraga sig. Härpå lämnar världskriget tydliga bevis: den tyska propagandan gjorde föga effekt.

Det kan tänkas, att *flygvapnet* kan användas som politiskt påtryckningsmedel. Det är emellertid osannolikt, att effekten härav bleve stor *under* krig, då ju flygvapnet i första hand måste användas mot fienden. Viktigare synes vara, att man i många fall torde bliva tvungen till inskränkning i flygvapnets användning till följd av hänsyn för mäktiga neutralas intressen i fiendelandet.

Av det nu sagda synes framgå, att det inflytande, som herraväldet till sjöss utövar på krigföringen i politiskt avseende, har ökat.

B. Krigföringen på det rent militära området.

På det rent militära området av krigföringen, d. v. s. i kampen mellan de väpnade styrkorna, har herraväldet till sjöss utövat ett stort, ofta ett avgörande inflytande.

Ur *offensiv* synpunkt har herraväldet till sjöss givit frihet att företaga kombinerade operationer. Därmed har den anfallande fått större initiativkraft och möjlighet att själv bestämna var och i vilken utsträckning lantkriget skall föras samt att operera på de inre linjerna.

Ur *defensiv* synpunkt har herraväldet till sjöss givit frihet från invasionshot över havet och därmed givit möjlighet att inskränka lantkriget till den med fienden gemensamma landgränsen.

Slutligen har sjöherraväldet givit full frihet till utförandet av trupptransporter till eget eller allierat territorium medan fienden ofta kunnat förhindras utföra sådana.

Betydelsen av dessa fördelar har givetvis varit i hög grad beroende av geografiska förhållanden. Ju längre den gemensamma landgränsen har varit, ju mindre inverkan har herraväldet till sjöss haft.

I vad mån ha nu de moderna kommunikations- och stridsmedlen inverkat på dessa förhållanden?

1. Kommunikationsmedlen.

Järnvägar och motorfordon kunna tänkas underlätta möjligheten att möta kombinerade företag.

Med utvecklingen av järnvägs- och landsvägsnätet böra möjligheterna att snabbt framföra trupper för att kasta den landstigande i havet hava ökats. Vissa inskränkningar i dessa möjligheter finnas emellertid. Utrustningens ökade tyngd har minskat arméernas rörlighet mot förr. Kommunikationsmedlen tjäna blott att neutralisera denna minskning, och vinst i rörligheten blir märkbar först vid längre förflyttningar. En uppmarsch är vidare långsam att sätta igång och ytterst svår att kasta om till sin riktning tack vare den detaljerade organisation, som fordras för dess utförande. Ett lyckat skenföretag av den anfallande kan därför underlätta landstigningen. Järnvägs- och landsvägsnätet är ofta icke tillräckligt för större uppmarscher mot kusten. Den försvarande gynnas emellertid av *underrättelseväsendets* förbättring. Den oumbärliga materiella tillförseln efter uppmarschen underlättas även genom kommunikationsmedlen.

Av vad nu sagts synes framgå, att kommunikationsmedlen till lands hava gynnat försvararen vid landstigningsföre-

tag, utförda av den som har herraväldet till sjöss, främst däri-genom att han behöver binda färre trupper till kustens försvar.

2. Stridsmedlen till lands.

Den anfallande vid *kombinerade expeditioner* blir lidande av att utrustningens tyngd ökat. Företaget blir mera omfattande än förr, förberedelserna bliva vidlyftigare, mera tonnage erfordras och mindre valfrihet med avseende på landstigningspunkter förefinnas. Förberedelser och överskeppning kunna emellertid fortgå ostörda, endast landstigningen blir egentligen försvårad. Förhållandena på försvarande sidan ha behandlats i samband med kommunikationsmedlen.

Stridsmedlens utveckling har verkat att *fördröja avgörandena* i lantkrigen. Dessa ha börjat att taga form av utnöttningskrig, och avgörandet har därför i högre grad än förr blivit en fråga om de största resurserna. Tiden har införts som en faktor av stor betydelse i lantkriget på *manövern*s bekostnad.

Ett medel att återvinna härarnas minskade operationsförmåga är utsträckt användning av kombinerade operationer. Ett ytterligare krav på dylika operationer blir i många fall följden av flygvapnets behov av framskjutna baser. Om man emellertid bortser från dessa företag, kommer kriget att få mera karaktär av inneslutning än av anfall. I båda fallen blir följden en *ökning* i betydelsen av herraväldet på havet.

Världskrigets erfarenheter bestyrka riktigheten härav. Trots fyra års upprepade anfall fälldes intet direkt militärt avgörande på västfronten.

Utvecklingens nu angivna karaktär synes vara ogynnsam för små nationer i lantkriget gentemot större. För de små nationerna har det därför blivit än viktigare än förr att kunna genom sjöherravälde begränsa kriget till lands.

Man har sökt göra gällande, att tankvapnet skulle kunna återskänka arméerna manöverförmågan och därmed möjligheten till snabba avgöranden. Då emellertid motmedlen mot tanks utvecklats i motsvarande grad, torde denna åsikt icke

vara bärande. En långt driven motorisering av *alla* vapenslag synes däremot möjligen kunna verka i den åsyftade riktningen. En sådan utveckling tillhör emellertid ännu så länge framtiden.

Ferrero har framkastat det påståendet, att *Dardanellerföretagets* misslyckande utgör beviset på att värdet av herraväldet på havet minskat tack vare järnvägars och härars utveckling. Detta är emellertid oriktigt. Företaget påbörjades nämligen som bekant som ren sjökrigsoperation, i det man försökte forcera sundet med hjälp av enbart sjöstridskrafter. Därvid glömde man den gamla erfarenheten att kustfästningar bäst tages landvägen av härar, framburna av flottan och under stöd av denna. Först sedan försöket att forcera sundet med enbart flotta, som man kunde väntat, misslyckats, verkställdes landsättning av trupper. Då hade turkarna fått två månader till ostörd förberedelse av försvaret till lands. Vidare ledde ingen järnväg från Konstantinopel till Gallipoli, utan kommunikationerna upprätthölls över Marmarasjön, som turkarna behärskade. Förstärkningar från Tyskland kunde ej heller framskaffas, ty järnvägsförbindelsen Berlin—Konstantinopel öppnades först i februari 1916, då de allierade redan uppgivit företaget. Järnvägarna bidro sålunda icke till misslyckandet.

Då Ferrero påstår, att England 1882 bemäktigade sig *Egypten* endast genom att några dagar bombardera Alexandria, gör han sig skyldig till ännu ett misstag. Egypten betvingades först sedan man tack vare sjöherraväldet kunnat landsätta en här om 31,000 man och denna här slagit den egyptiska. Flottor kunde förr lika litet som nu besätta landområden. Fallet Egypten kan därför icke tagas till utgångspunkt, då man jämför tidigare och nuvarande betydelse av herraväldet på havet.

Ferrero har vidare velat styrka riktigheten av sin uppfattning genom att peka på *händelserna i Kina* under senare tid. Tidigare hade England kunnat skaffa sig stora förmåner i Kina genom sjömaktens tryck och med små härar. Numera

är detta icke tillräckligt, utan England har måst slå till reträtt i Kina. — Detta förhållande är visserligen riktigt, men slutsatserna synas mindre riktiga. Att Kina kunde betvingas förr berodde på att *motståndet* då var ringa, och ej på att arméerna voro mindre rörliga då än nu. Förr var Kina ett desorganiserat, gammalmodigt land utan nationell vilja, nu befinner sig ett nytt Kina i vardande kraft av en stark och främlingsfientlig nationalkänsla. Det ökade motståndet beror sålunda på att viljan till motstånd blivit större och ej på strids- och kommunikationsmedlens utveckling. Övervinnandet av detta nya motstånd har ansetts draga för stora konsekvenser, och detta torde vara anledningen till återtaget. Fallet Kina bör därför icke läggas till grund för några generella slutsatser om minskat inflytande av sjöherraväldet.

Slutligen säger Ferrero, att *införandet av värnplik i England under kriget* är ännu ett bevis på att sjöherraväldets betydelse nedgått. Tidigare hade ju England då det deltagit i krigen på europeiska kontinenten kunnat föra lantkriget i mera begränsad skala tack vare sjöherraväldets inverkan.

Detta är visserligen sant, men slutsatserna äro därför icke givet riktiga. Först bör ihågkommas att härens förstärkande genom värnplikten icke på något sätt tilläts försvaga flottan. På dennas avgörande betydelse fanns det ingen av de ledande i England som tvivlade. Sålunda hade England ca 1,5 millioner man i det rena sjökrigets tjänst, vilket tyder på att man lät värnplikten icke blott tillgodose armén. Värnpliktsarmén kallas också av Churchill »our surplus force». Vidare skedde den ökade kraftinsatsen till lands delvis till följd av moralisk påtryckning från bundsförvanterna, som icke ensamma ville bära lantkrigets börda. Det förnämsta skälet synes emellertid vara, att de kontinentala bundsförvanterna denna gång icke visade sig starka nog utan behövde kraftigt understöd till lands. Utan detta understöd syntes en tysk seger på västfronten vara hotande nära och en samlad mot England fientlig kontinent kunnat uppstå. Ett sådant läge skulle vara kännbarare för England nu än förr, därför

att de politiska och ekonomiska intressena i Europa blivit allt större. England självt kunde emellertid icke besegras genom en tysk seger i lantkriget, det hade hela den övriga världen att falla tillbaka på. För England hade det blott blivit nödvändigt att genom slag tillkämpa sig det definitiva herraväldet till sjöss även i Nordsjön. Världskriget hade sålunda icke varit avgjort, utan en ny kamp, lik den som ägde rum 100 år tidigare, mellan sjömak och landmakt hade etablerats. Om utgången av en sådan kamp är svårt att döma, men den tekniska utvecklingen nu synes knappast givit landmakten större möjligheter att segra. Den engelska värnpliktsarmén bör sålunda betraktas som ett kraftöverskott och dess insättande bör främst ses mot bakgrund av de ändrade styrkeförhållandena mellan kontinentalmakterna samt Englands fördjupade engagemang i Europa, förhållanden som icke bero av en generellt minskad betydelse av herraväldet på havet.

3. Stridsmedlen i luften.

Många författare vilja göra gällande, att flygstridskrafternas direkta ingripande i kriget mellan de väpnade styrkorna på jordytan kommer att helt förändra krigets karaktär. Flygvapnet skulle ensamt kunna sätta härar och flottor ur funktion och därmed skapa snabbt avgörande i kriget.

I *sjökriget* kan flygvapnet tänkas insättas dels mot flottorna och deras baser, dels mot överskeppningsföretag. Skulle flottorna kunna förstöras eller överskeppningsföretag kunna förhindras, skulle sjöherraväldets betydelse upphöra eller minskas.

Fredsförsök hava ganska tydligt visat, att *flottor* äro föga sårbara för luftanfall. Örlogsfartyg äro små mål, bestyckade med luftvärnsartilleri, väl skyddade och svåra att sänka. Till ankars äro möjligheterna till betydande resultat större än till sjöss, där rörligheten är det bästa skyddet. Anfallsmöjligheterna kunna vidare reduceras genom motåtgärder, främst spridd ankringsordning och luftförsvar. Att närmare bevisa

riktigheten av dessa påståenden synes vara onödigt. De stödja sig på fakta, som torde vara väl kända. Det torde ej vara överdrift att påstå, att flottor icke förintas av enbart flygstridskrafter. Dessa kunna blott möjligen utgöra ett medel att tvinga en fientlig flotta tillsjöss och utgöra ett bivapen i strid flottor emellan. Den, som vinner herravälde i luften, kan dock förhindra den flygverksamhet, som direkt står i den fientliga flottans tjänst. Därvid kommer denna flottas effektivitet att i viss mån nedsättas. Detta är emellertid av större betydelse i *kampen* om herraväldet till sjöss än vid *utövandet* därav.

Flottorna äro för sin operationsduglighet beroende av *baser*. Dessa utgöra fasta, vidsträckt områden, som visserligen äro lätta att träffa med flygbomber, men mycket svåra att totalt förstöra. Ett deciderat herravälde i luften under längre tid utgör därför villkoret för att vinna resultat av vikt mot örlogsbaser.

Flygvapnet kan även tänkas använt vid *överskeppningsföretag*. Därest den angripande vid dylika operationer innehar herraväldet till sjöss, är flygvapnet för försvararens enda medel att angripa företaget under själva överskeppningen. Transportflottan utgör ett ganska lätt mål för på låg höjd med bomber, kulsprutor och torpeder anfallande flygstridskrafter. Under landstigningen gynnar flygvapnet både anfallande och försvarande men den försvarande mer. De landstigande truperna synas nämligen mera sårbara än försvararens ställningar och uppmarschlinjer. En raid mot transportflotta till sjöss har stora utsikter att vinna framgång med endast en flygning. Flygspaning mot transportflotta kan dessutom tjäna till neutralisering av överraskningsmomentet. För den överskeppande blir det därför en viktig förberedelse att skaffa sig herravälde i luften åtminstone under den tid operationen varar. I varje fall måste man kraftigt bestrida fienden detta herravälde, ty om transporten kan nås av fientliga flygstridskrafter, blir herraväldet till sjöss icke tillräckligt för företagens lyckliga genomförande.

I *lantkriget* kan flygvapnets insättande tänkas återställa de förlorade möjligheterna att vinna snabbt avgörande. Såsom bästa anfallsmål i detta syfte ha utpekats kommunikationslinjerna bakom fronten samt de centra, varifrån arméerna ledas. Dessa mål äro emellertid spridda och svåra mål för flygvapnet, särskilt då man åsyftar större verkan under längre tid, vilket är nödvändigt. Grundvillkoret för stora framgångar blir även på detta område ett deciderat herravälde i luften. Det är vidare ovisst om flygstridskrafterna även med denna förutsättning kunna skänka det eftersträfvade snabba avgörandet. Förhindrande av den fientliga flygverksamheten i direkt samverkan med armén kan dock bidra här till.

En *sammanfattning* av krigföringen på det rent militära området synes giva vid handen, att betydelsen av herravälde på havet i stort sett är oförändrad. Behovet av överskeppningsföretag och därmed av sjöherravälde har ökats, medan dessa operationers utförande har försvårats. Ett visst behov att komplettera herraväldet till sjöss med herravälde i luften har framkommit. De defensiva fördelarna av herraväldet på havet, d. v. s. möjligheten att föra ett begränsat krig till lands och att vara oberoende av invasionshot, äro allt jämt oförändrade. Genom lantkrigets tendens till fördröjda avgöranden har tidens betydelse vuxit.

C. Krigföringen på det ekonomiska området.

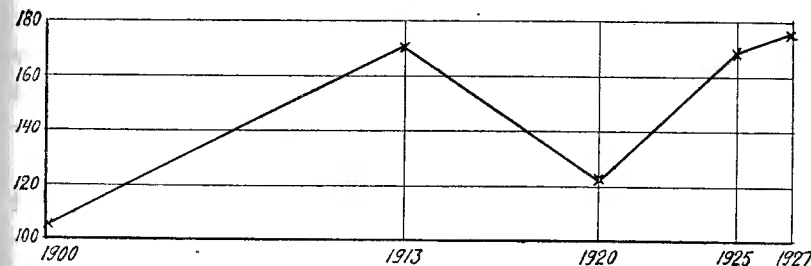
På det ekonomiska området av krigföringen spelar handelsblockaden en dominerande roll. Effektiv handelsblockad har tidigare icke kunnat etableras utan herravälde till sjöss. Handelsblockadens inverkan på krigföringen beror dels av ländernas förmåga till självförsörjning, dels av deras behov av sjökommunikationer för sin utrikes handel.

Staternas förmåga till *ekonomisk självförsörjning* var tidigare stor. Handelsblockad var då mindre kännbar. Industriens uppkomst och utveckling under 1800-talet samt den kraftigt stegrade folkökningen åstadkom en stor förändring

härvidlag. De flesta kulturstater, främst de europeiska, industrialiserades på självförsörjningens bekostnad, samtidigt som konsumtionen ökades. Hela jordklotet blev förenat av ett ekonomiskt system med väl genomförd arbetsfördelning. Vi ha fått industriella och agrariska produktionsregioner, vilka för sin existens äro intimt beroende av inbördes förbindelser.

Ju längre den ekonomiska arbetsfördelningen staterna emellan drives, ju mera bliva staterna beroende av varandra. Detta stegrade beroende återspeglas i följande tablå över världshandelns omsättning.

Världens totala *handelsomsättning* i milliarder riksmark 1900—1927. (1913 års penningvärde).



Före världskriget ser man en stadigt fortgående stegring. Efter världskriget och inflationen och sedan den därav framkallade ekonomiska depressionen övervunnits ser man, huru utvecklingen återtar samma tendens som förut. Med året 1927 har 1913 års omsättning överskridits.

Man kan alltså konstatera, att staterna komma i allt intimare beroende av de yttre kommunikationerna. Dessa kommunikationer erfordras i industristaterna för tillförsel av livsmedel och andra för befolkningens uppehälle nödvändiga varor, av råvaror för industrien samt av krigsmaterial i bearbetad eller obearbetad form. Knappast något land i världen är självförsörjande i alla dessa avseenden. De yttre kommu-

nikationerna erfordras även för export i syfte att finansiellt underlätta krigföringen. Av dessa förhållanden kan man dra den slutsatsen att det blivit allt viktigare att upprätthålla de yttre kommunikationerna även *under krig*. En längre tids avspärrning från dessa kommunikationer kommer att få en ödesdiger inverkan på möjligheten att fortsätta kriget. Det ekonomiska krigets betydelse har växt.

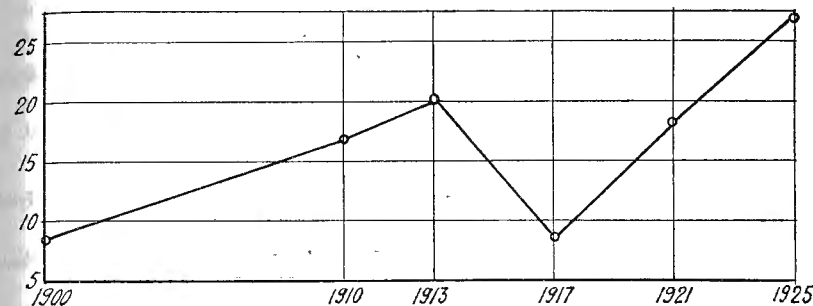
1. Kommunikationsmedlen.

I vilket förhållande stå nu land- och sjökommunikationer till varandra ifråga om utrikeshandeln?

De förnämsta av de förut nämnda industriella och agrariska regionerna äro Nordamerika, Europa, Indien och Ostasien. Därefter komma Laplata-länderna, Sydafrika och Australien. En blick på världskartan torde vara tillräcklig för att konstatera, att huvudparten av transportvägarna mellan dessa regioner måste gå över vatten. Kontinenterna kunna betraktas som öar i världshaven.

Järnvägarnas storartade utveckling, har mera tjänat att förbinda kontinenternas inre med kusten än att förena de olika regionerna med varandra. Regionerna hava därför järnvägsnät, som i stort sett äro sinsemellan isolerade. I vissa fall kan dock järnväg tänkas verkställa en sådan förening. Europa och Ostasien förenas sålunda med Sibiriska banan. En järnväg Europa—Indien är projekterad, men dess utförande är ställt på framtiden. Kap-Kairo-banan kan även vara av betydelse i detta sammanhang. Med sjöfarten i stort kunna dock dessa järnvägslinjer aldrig konkurrera. Kapaciteten är mindre och fraktpriserna högre. Någon inverkan på sjöfarten till följd av dessa järnvägar kan icke spåras. Härpå tyder bl. a. sjötrafiken i Suezkanalen, vars utveckling åskådliggöres i nedanstående tablå.

Trafiken i Suezkanalen i millioner NRT.
1900—1925.



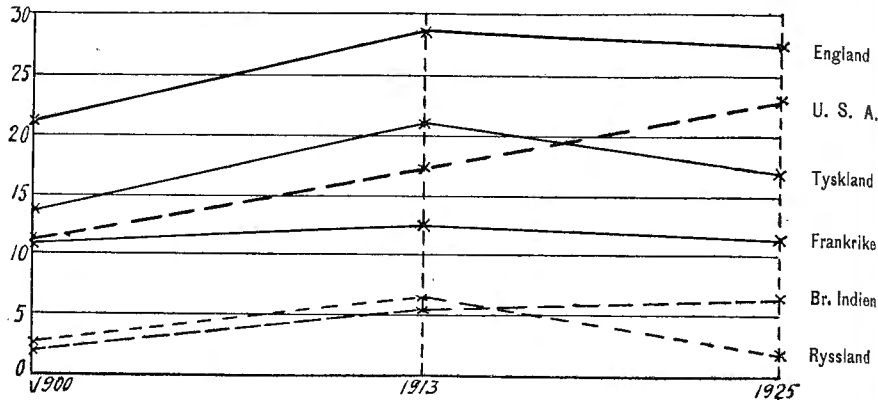
Även vid handelsutbytet mellan staterna inom en industriregion, t. ex. Europa, spelar sjövägen en stor roll. Statistiken visar nämligen, att den totala utrikeshandeln för de flesta länder mera bygger på sjö- än landtransporter. Detta gäller icke blott för stater med typiskt maritimt läge, t. ex. England och Sverige, utan även för kontinentalt betonade stater, t. ex. Tyskland. Förhållandet mellan utrikes land- och sjötransporter i Tyskland före kriget framgår av följande tablå.

År	% sjöhandel	% landhandel
1890	60,7	39,3
1895	64,2	35,8
1900	65,0	35,0
1905	66,1	33,9
1910	67,8	32,2
1913	67,6	32,4

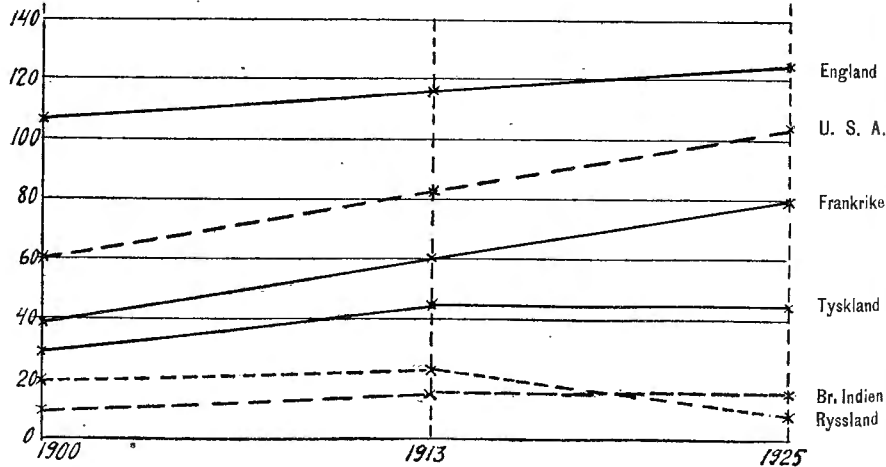
I Sverige gick år 1923 99 % av utrikeshandeln över havet och 1 % över land.

För Tyskland efter kriget och för övriga europeiska stater hava liknande uppgifter ej kunnat uppbibringas. Följande tablå kan dock tjäna till ledning vid bedömandet av proportionen mellan land- och sjötransporter för utrikeshandeln.

a) *Handelsomsättningen* i några viktiga länder i milliarder riksmark (1913 års penningvärde). S:a av exports och imports värde åren 1900, 1913 och 1925.



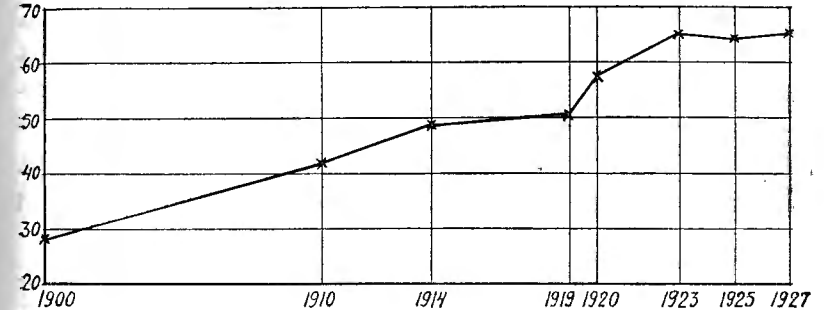
b) *Utrikessjöfarten* i samma länder i millioner NRT. Summa tonnage av ankomna och avgångna lastade fartyg 1900, 1913 och 1925.



Som man ser har, trots att handelsomsättningen ännu ej uppnått förkrigsvärdet i Europa sjöfartens omsättning i regel icke minskat.

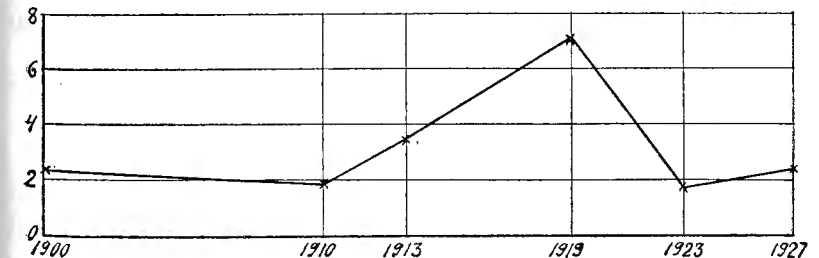
Världshandelns omsättning var 1927 7 % större än 1913, medan sjöfarten ökat med 35 %. Detta tyder i varje fall icke på att järnvägarna tendera att ersätta handelsflottorna. Världshandelsflottan visar också en stadig stegring enligt följande tablå.

Världshandelsflottans utveckling i millioner BRT 1900—1927.



Stagnationen under senaste år torde bero på tonnageöverskott efter kriget samt på att handelsflottan förnygrats och sjöfarten rationaliserats. Det nutida tonnaget är därför betydligt effektivare än det äldre. Nybyggnaden framgår av följande tablå.

Skeppsbygget i världen i millioner BRT av sjösatta fartyg. 1900—1927.



Icke endast för utrikeshandeln är sjövägen av stor betydelse. I många länder verkställas en stor andel av de or-

dinarie transporterna inom landet genom kustsjöfart, vars avspärrande skulle komma att i hög grad belasta järnvägsnätet och fördröja transportererna.

Under vissa geografiska betingelser kan det givetvis bli fråga om att välja mellan järnvägs- och sjötransport. Valet blir då beroende av förhållandet mellan avstånd, restid och transportkostnad. Att de fall, då valet utfaller till järnvägar, nämligen oftast äro av liten betydelse, då man betraktar utrikeshandeln i stort, torde genom det föregående vara påvisat. Först då det gäller person- och posttrafik bliva järnvägarna överlägsna, men detta har ingen betydelse i det ekonomiska kriget.

Motorism och *flygtrafik* hava tillsvidare sin största betydelse för person- och postbefordran. De konkurrera därvid med järnvägarna och icke med sjöfarten.

Man kan i händelse av sjökommunikationernas avspärrning tänka sig en omläggning till landkommunikationer. Stundom kan måhända detta vara möjligt, i de flesta fall troligen icke, enär ett sådant transportsystem ställer alltför stora krav på järnvägarnas kapacitet. Härtill kommer att det i många fall icke är möjligt att landvägen erhålla alla de varuslag, som man i vanliga fall hämtar sjövägen.

Betraktar man spørsmålet »järnvägar kontra handelsflottor», finner man att landkommunikationerna i regel icke konkurrera med sjökommunikationerna. De komplettera varandra i stället, i det järnvägarna skapa uppland för sjöfarten. Den förnämsta transportvägen för in- och utförsel i de flesta av jordens stater är och förblir havet.

2. Stridsmedlen till lands.

Stridsmedlen till lands hava, som förut nämnts, utvecklats i riktning mot mera materiel och större konsumtion. Få länder äro fullt oberoende av tillförsel utifrån, då det gäller att fylla de materiella ersättningskraven.

Tack vare landfronterna kommer en stor del av landgränsen att bli spärrad vid krig med en granne. Möjligheterna till kommunikation utåt över land bliva sålunda minskade.

En sammanfattning av vad som hittills avhandlats på det ekonomiska området synes giva vid handen, dels att betydelsen av de yttre förbindelsernas öppet hållande ökats, och dels att dessa förbindelser huvudsakligen gå över havet, även i många kontinentalstater. Handelsblockadens betydelse har därmed ökats. Då handelsblockaden fortfarande icke kan genomföras i full utsträckning utan herravälde till sjöss, måste dettas inverkan i kriget även hava ökats. Blockadens betydelse växer under koalitionskrig, enär landgränserna då bliva mera spärrade. Det är sannolikt att i nutida krig flera än två stater komma att delta. Även detta pekar på ökad betydelse av sjöherraväldet.

Världskriget bestyrker riktigheten härav. Det torde numera kunna anses bevisat, att det var blockaden som blev grundorsaken till Rysslands och Centralmakternas nederlag, och dock var blockaden icke fullständig. Östersjön var fri för tillförsel från Skandinavien i viss utsträckning, vilket torde hava avsevärt bidragit till att Tyskland kunde hålla ut så länge. Öppnandet av landvägen till Främre Asien hade föga effekt, och livsmedelsimporten från Danmark var i längden ej tillfyllest. Även för Ryssland, som dock var mindre isolerat än Centralmakterna blev blockaden en viktig bidragande orsak till nederlaget. Järnvägarna visade sig här otillräckliga. Samtidigt hade de övriga ententemakterna, som voro mindre självförsörjande än Centralmakterna och Ryssland, tillförseln fri från hela världen. Sjömakterna England, Förenta Staterna och Japan skördade de största vinsterna av kriget. Allt detta kunde äga rum tack vare att ententens flottor besutto herraväldet på haven.

3. Stridsmedlen i luften.

Under den militära krigsföringen avhandlades flygvapnets fångna möjligheter att förstöra det medel, varmed herraväldet

till sjöss upprätthålles, nämligen *flottorna*. Med hjälp av flygvapnet kan därför handelsblockaden icke hävas.

Om man emellertid genom flyganfall kunde förstöra fiendens *sjöhandel*, skulle man kunna återskänka åt en blockerad stat möjligheten till verksam offensiv i det ekonomiska kriget. Ett flyghandelskrig av samma typ som u-båtshandelskriget synes dock hava föga utsikter att lyckas. Att angripa handelsfartygen till sjöss är möjligt endast under synnerligen gynnsamma geografiska förhållanden. I regel komma flygplanens korta aktionsradie och handelsfartygens spridning över stora områden och på många trader att lägga hinder i vägen. Bättre anfallsföremål äro handelshamnarna. Förutsättningen för betydande resultat blir — förutom det geografiska villkoret att samtliga export- och importhamnar kunna nås av flygstridskrafterna — även på detta område ett deciderat herravälde i luften och flygvapnets koncentration på dessa mål under lång tid. I regel torde flyghandelskrig bli va ett slöseri med stridskrafterna utan utsikt till avgörande vinster.

Flygvapnet kan hellre tänkas använt för att genom direkt anfall förstöra fiendens *produktions- och näringscentra*. Man skulle då gå en genväg förbi kommunikationslinjerna och hejda den ekonomiska verksamheten i fiendens eget land.

Åtskilliga faktorer inverka på flygvapnets möjligheter att vinna avgörande i denna form. Staternas sårbarhet för luftanfall mot ekonomiska centra är högst olika. Ofta medgiver aktionsradien icke flygplanen att nå alla de eftersträfvade målen. Koncentration av dessa underlättar flygvapnets uppgift, spridning försvårar den. En utomordentlig noggrann detaljkännedom om fiendelandets ekonomiska geografi fordras för att alla viktiga mål skola bli anfallna och träffade. Varje mål har dessutom stor utsträckning och kan sällan förstöras i endast ett anfall. Avsiktlig spridning över stor yta av varje mål är ofta möjlig såsom motåtgärd. Luftvärnsformationer torde däremot sällan kunna avdelas till dessa orters försvar. Det synes dock sannolikt, att flyganfall av denna art kunna nå

betydande resultat om de kunna utföras i mycket stor skala under lång tid. Skulle alltså ett avgjort herravälde i luften vinnas, kan denna form av det ekonomiska kriget komma att utöva stor inverkan på krigföringen i dess helhet. Hur stor denna inverkan blir beror främst av resurserna i fråga om flygstridskrafter och av de geografiska förhållandena i varje särskilt fall. Små stater synas i regel icke kunna bygga på denna metod bl. a. av hänsyn till mäktiga neutralas intressen i fiendelandet. Det är vidare icke otänkbart, att den internationella storfinansens, vilken är en makt att räkna med, kommer att söka avstyra dylik krigföring. Man bör slutligen komma ihåg, att många länder äro beroende av tillförsel över havet för att över huvud taget kunna hålla flygvapnet igång.

I vissa fall är det emellertid tänkbart att stridsmedlen i luften kunna förminska sjöherraväldets defensiva fördelar i det ekonomiska kriget. Detta inträffar om en blockerad stat vinner herraväldet i luften och under för luftkrigföring mycket gynnsamma förhållanden får möjlighet till en verksam offensiv i det ekonomiska kriget, som eljest icke skulle erbjudas. För den blockerande däremot utgör herraväldet i luften en värdefull komplettering till herraväldet på havet.

D. *Krigföringen på det moraliska området.*

På de hittills behandlade områdena av kriget har målet varit att direkt (genom anfallet) eller indirekt (genom inneslutningen) förstöra fiendens väpnade styrkor, d. v. s. hans fysiska motståndskraft. Det har vidare framhållits, att ett lands förmåga att föra krig beror av dess vilja att fortsätta kriget och att denna vilja kommer till uttryck i regeringarna. Dessa regeringar äro i de flesta moderna länder beroende av folkrepresentationen. Skulle man därför genom kringgående av de på jordytan kämpande väpnade styrkorna kunna angripa folket självt, så att dess krigsvilja lamsloges, då skulle otvivelaktigt och särskilt i demokratiskt styrda länder även regeringarnas krigsvilja upphöra. Det vore då möjligt att vinna

seger genom ett krig riktat mot motståndarens *psykiska* motståndskraft. Det blir då berättigat att tala om en krigsföring på det moraliska området.

Tidigare har herraväldet till sjöss utan tvivel varit ett vapen i denna krigsföring. *Handelsblockaden* har tvingat till djupa ingrepp i det normala livet i staterna. Därigenom har även den psykiska motståndskraften hos individerna nedsatts, och denna moraliska verkan kommer att stegras i takt med den ekonomiska betydelsen av blockaden.

Genom de nutida *förbindelsemedlen* hava möjligheterna till propagandakrig ökat. Propagandan kan över neutrala stater föras in i fiendens eget land och där verka direkt till underminerande av krigsviljan.

I dessa avseenden synes behovet av herravälde till sjöss hava ökat. Avgörande betydelse kan enbart denna form av krigsföring knappast få, men den kan bli en viktig bidragande orsak till segern. Österrikes, Rysslands och Tysklands fall under världskriget synas vara tydliga exempel härpå.

Under senaste tid har på många håll gjorts gällande, att *flygvapnet* blivit ett medel i kriget mot moralen, som kan bli av ensamt avgörande betydelse. Man har sagt, att flyganfall med språnghomber och gasbomber riktade mot den icke väpnade delen av befolkningen och dess kulturcentra, skulle så nedsätta folkens krigsvilja, att regeringarna tvingades uppge kriget. De moderna kulturfolkens individer skulle vara illa rustade att psykiskt uthärda ett dylikt krig mot kvinnor, barn och värnlösa. Flygvapnets ringa träffprocent spelar här mindre roll, då målen äro vidsträckta. På detta sätt skulle kriget kunna vinnas under åsidosättande av både härar och flottor.

Om det berättigade i detta resonemang bryta sig åsikterna. Till att reducera denna krigsförings inverkan synas följande förhållanden bidra.

Krigsföringen utgör ett grovt brott mot folkrättens anda. Även om man tror att folkrätten föga kommer att binda parterna i nutida krig, är det dock säkert, att neutrala därigenom

kunna få anledning att ingripa. Luftanfallen drabba neutrala egendom och neutrala liv lika väl som fientliga. Politiska skäl tala därför för att endast mycket starka stater, som kunna bortse från de neutrala, böra använda denna krigsföringsmetod.

Bombernas träffverkan, särskilt gasbombernas, har i allmänhet betydligt överdrivits.

Befolkningens passiva skydd mot luftanfall kan drivas ganska långt i form av undanförande från centrala punkter, beväpning med gasskydd o. s. v. Fullt effektivt synes detta skydd dock icke kunna bli. Det aktiva skyddet på marken i form av luftvärnsformationer är även av vikt, men kan knappast tänkas bli tillräckligt.

Det torde vara att underskatta de moderna kulturfolkens mentalitet att påstå, att de skulle vara mera känsliga för ett krig mot hemorten än sina förfäder. Här föreligger ju egentligen intet annat än ett upprepande av forna tiders lands- och kustskövlingar genom härar och flottor, varmed man på den tiden icke vann några avgörande segrar. Fråga är, om icke den moderna människan i stället skulle reagera i motsatt riktning, och krigsviljan skulle stärkas. Vid bedömandet härav rör man sig dock på gissningarnas ovissa område. Luftanfallen mot London och Paris m. fl. orter under världskriget utfördes icke i så stor skala och icke så ofta återkommande, att man av dem kan draga några slutsatser om befolkningens sätt att reagera.

Det är tänkbart, att i framtidens krig det demokratiska styrelsesättet kan åsidosättas och regeringarna utrustas med diktatorisk makt för att säkerställa krigets enhetliga ledning på alla områden. Regeringarna bleve då mera oberoende av stämningarna i folkmassorna, samtidigt som de finge större möjligheter att påverka folkopinionen i önskvärd riktning.

Det är emellertid sannolikt, att enstaka luftanfall i nu nämnt syfte icke kunna göra större verkan. Härtill fordras trycket av ett ständigt, obevekligt återkommande luftbombardemang. Av vad förut sagts är därför tydligt, att herraväldet i luften måste utgöra grunden även på detta område av krig-

föreningen. Om detta herravälde vinnes, är det även möjligt, ehuru ovisst, att betydelsen av herraväldet på havet i vissa fall kommer att nedgå.

IV. *Slutsatser.*

En sammanfattning av den nu gjorda undersökningen på krigföringens alla områden synes resultera i följande.

De nutida kommunikationsmedlen ha icke förminskat betydelsen av herraväldet till sjöss. I stället har framkommit ett större behov än tidigare av att hålla förbindelserna över havet öppna. Samtidigt har utvecklingen av *stridsmedlen till lands* gått i sådan riktning att snabba avgöranden i lantkriget blivit svårare att vinna. Kriegen få följaktligen alltmera karaktär av inneslutning, medan staterna ha fått svårare att utvärda en inneslutning. Härav följer att sjöherraväldet utöver en inverkan på krigföringen i stort, som är större än tidigare, så länge man bortser från stridsmedlen i luften.

Stridsmedlen i luften kunna motverka eller förstärka herraväldet till sjöss. För att dessa stridsmedels betydelse skall bli av ensamt avgörande natur fordras herravälde i luften. Herraväldet i luften kan vinnas av båda parterna, men kampen underlättas oftast för den som besitter herraväldet till sjöss, enär han kan skaffa sig framskjutna flygbaser eller hindra motståndaren att ernå sådana. Om den på havet starkaste även vinner herravälde i luften har han därmed vunnit stora fördelar, i det inneslutningen kan göras effektivare och kan kompletteras med anfall. Om åter motparten vinner herraväldet i luften kan han icke därmed upphäva sjöherraväldets inverkan. Däremot kan han understundom genom flyganfall utsätta sjömakten för samma ekonomiska och moraliska påfrestningar, som åstadkommas genom blockaden. I sådant fall kan en minskning i betydelse av herraväldet till sjöss bli följden, i det att dess defensiva fördelar upphöra att gälla. Det kan även tänkas att under vissa förutsättningar ett utnyttjande av herraväldet i luften kan innebära den snabbaste vägen till målet.

Om slutligen intet avgörande i kampen om herraväldet i luften kommer till stånd, eller om kampen kommer att draga långt ut på tiden, torde flygvapnet ensamt icke kunna på ett avgörande sätt influera på herraväldet till sjöss och dess utövande.

Luftkrigföringen måste emellertid för att vinna de stora resultaten föras i mycket stor skala. För många stater, som önska vinna kriget denna väg, torde det därför bli nödvändigt att utöka flygvapnet på de andra vapnens bekostnad, alltså att i viss mån *välja* mellan jordytans och luftens stridsmedel. Det synes sannolikt, att ett sådant val i de flesta fall icke kommer att utfalla till luftstridsmedlens fördel. Härför talar att riskerna äro för stora och de hägrande vinsterna för ovissa. Luftkrigföringens betydelse får alltså icke överskattas, men heller icke förbises.

Betraktar man sålunda det uppställda spörsmålet i stort, synes det vara klart, att sjöherraväldets inverkan i hög grad beror av förhållandena i varje särskilt fall till följd av den mångfald faktorerna, som spelar in.

Om också under vissa betingelser en minskning i betydelse kan bli märkbar, så har dock på många områden en tydlig ökning av sjöherraväldets inverkan på krigföringen givit sig tillkänna. Att vinna herraväldet till sjöss bör därför nu, liksom förr, vara ett av krigföringens förnämsta mål.

G. A. Westring.

Fakta och frågor i flottstationsflyttningen.

1. Kostnaderna för en komplett örlogsstationsanläggning voro, enligt 1917 års kommittés beräkningar, följande:

Stockholm	30,8 milj. kronor.		
Kaknäs	48	»	»
Skuggan	47,7	»	»
Elvvik	65,3	»	»
Södergarn	68,4	»	»
Torsbyfjärd	68,3	»	»

Man torde genast observera den avsevärda stegringen så snart man kommer utanför Stockholm eller dess omedelbara närhet ut till Lidingön eller dess omnejd. Kaknäs och Skuggan torde numera vara ur räkningen, medan andra områden tillkommit t. ex. Sticklinge, Gåshaga-Käppala och Mölna-Skärsättra. År 1917 höllo sig, såsom av ovanstående sammanfattning framgår, Lidingöförslagen i en storleksordning mellan 60 och 70 milj., dock närmare 70 än 60 milj. Vid denna tidpunkt torde dock priserna varit högre än nu liksom även anläggningen bör hava beräknats större än vad nu, efter genomförandet av 1925 års försvarsordning, behöver vara fallet. Bl. a. räknas numera ej med resurser för utförande av även större fartygsbyggnader. Men å andra sidan måste ihågkommas, att varvsanläggningen ej kan i avsevärdare mån förändras eller förminskas i proportion till det antal fartyg, som tilldelas stationen. Det måste ha en kapacitet, som i stort sett är ganska oberoende av smärre variationer i fartygsantalet

och detta desto mera som man i detta fall har att ytterst räkna med mobiliserings- och ej fredskraven. Räknar man emellertid med att dels prissänkningen, dels genomförandet av den nya försvarsordningen måste anses hava medfört en väsentlig minskning av kraven på en ny station, återstår att försöka göra sig en föreställning om, till vilken storlek denna minskning procentuellt bör uppskattas. $\frac{1}{10}$ eller 10 % förefaller rimligt medan $\frac{1}{5}$ eller 20 % bör kunna anses som ett maximum. Räknas emellertid med 20 %, skulle en ny flottstation således kunna beräknas draga en kostnad av 48—56 milj. kronor, dock närmare 56 än 48 milj. Kan den nuvarande utredningen komma under 48 milj. bör den sålunda, såvitt man av ovanstående siffermateriel kan rent objektivt bedöma förhållandena, hava gjort sitt bästa att reducera alla överdrivna anspråk och kommit fram till en ur alla synpunkter ej blott rimlig utan även billig summa.

2. Prutar man emellertid hänsynslöst av ytterligare 3 miljoner, erhålles en beräknad kostnadssiffra av 45 milj. kronor. Denna summa understiger 1917 års Elvvikssumma med 20 milj. och Södergarnssumman med 23 miljoner, d. v. s. en så avsevärd reduktion av dessa båda förslag av år 1917 som med resp. 30 och 34 procent. Har man rätt att antaga, att den pågående utredningen skall kunna driva reduktionerna så långt eller längre om den överhuvudtaget skall kunna prestera en godtagbar anläggning? Räknar man emellertid med, att den nya anläggningen skall kunna hålla sig inom en kostnadsram av c:a 45 milj. kronor, är det av största intresse att söka bilda sig en föreställning om, vad som rimligen kan erhållas för den nuvarande stations- och varvsanläggningens i huvudstaden centralt belägna område. Frågetecknen bliva förvisso många, men så mycket står i alla händelser klart, att korrespondera ej siffrorna på debet- och creditsidan något så när, blir frågan säkerligen ej heller löst denna gång, trots att den haft nära 67 års tid på sig att »mogna», och detta därtill en period, under vilken värdena å Skeppsholms- och Djurgårdsområdena otvivelaktigt stegrats enormt.

Arealerna äro följande:

Stationsområdet å Skeppsholmen	116,922	kvm.
Varvsområdet å Skeppsholmen	49,328	»
Kastellholmen	29,070	»
Galärvarvet	97,651	»
Kyrkogården å Galärvarvet	6,592	»
Djurgårdsstaden	48,459	»
Beckholmen	58,232	»
Summa	406,254	kvm.

Frånräknas till en början alldeles kyrkogårdens område, återstår i runt tal 400,000 kvm. Häri inrymmes sålunda Skepps- och Kastellholmarna, vilka, om *varvsområdet å Skeppsholmen frånräknas*, tillsammans utgöra i runt tal 145,000 kvm. Detta område bör ej betraktas såsom i egentlig mening exploaterbart, ty här hava onekligen såväl staden som staten dyrbara gemensamma intressen, som synes böra gå ut på *dels* att den nuvarande bebyggelsen behålles i stort sett oförändrad och om möjligt med lösande av sjöförsvarets svävande lokalfrågor, varigenom en numerär nära 300-årig tradition vidmakthålles, *dels* att *huvudstaden* erhåller en central *park* med ett utseende och en belägenhet, vartill få huvudstäder torde kunna prestera ett motstycke. Redan detta innebär ett värde, som svårligen låter sig uppskatta i reda penningar. Frånses emellertid även dessa 145,000 kvm. (som dock för huvudstadens invånare i längden böra få ett oskattbart värde), får detta naturligtvis ej anses innebära att detta stora område i huvudstadens hjärta bör alldeles gratis överlämnas till kommunen, utan endast att man av hänsyn till föreliggande gemensamma statliga och kommunala intressen måste räkna med helt andra och avsevärt lägre värden än vad ett studium av i huvudstaden gängse tomtpriser annars lätt giver anledning till. Men från ses, som sagt, alldeles denna eventuella summa, och därmed också de 145,000 kvadratme-

terna, återstår i runt tal 250,000 kvm. fördelade på följande sätt (mycket generöst räknat):

Varvsområdet å Skeppsholmen	49,000	kvm.
Galärvarvet	97,000	»
Djurgårdsstaden	48,000	»
Beckholmen	58,000	»
Summa	252,000	kvm.

Detta område bör vara i egentlig mening exploaterbart, ehuru en ev. bebyggelse ej kan eller åtminstone ej bör drivas till vandalisering med skyskrapor o. dyl. Man torde således ej heller här böra utan vidare räkna med i huvudstaden annars gängse markvärden.

Vilka värden bör man då räkna med? Ja, betraktar man till en början alla flottans åbyggnader å dessa områden såsom för staten *värdelösa* och således saknande allt värde vid en ev. överlåtelse, kunna dessa 250,000 kvm., belägna mitt i huvudstadens hjärta, betraktas såsom *ren råmark*. Hur högt skall ett rundligt tilltaget stycke råmark i stadens hjärta med till detsamma hörande vidsträckt vattenrätt taxeras? Det efterföljande avser ej att lämna ett svar på denna fråga utan endast att relatera vissa siffror och fakta, som böra kunna tjäna till ledning vid ett bedömande.

3. Vad då *Djurgårdsområdena* beträffa, må inledningsvis framhållas, att i ett av en särskild nämnd den 13 nov. 1922 afgivet utlåtande över värdet av G. A. Kyhlbergers tomt å *Djurgården* om 3,240 kvm., åsattes detsamma ett värde av 575,000 kr., d. v. s. mer än 177 kr./kvm. I nämnden ingingo hovrättsrådet Wieselgren, stationsingenjören Holmgren, ingenjören vid Stockholms stads fastighetskontor Eggert, advokaten Dondorff, byggmästaren Ahltin, direktör Johansson och landshövding Kvarnzelius, ordf.

Djurgårdscommissionen värderade för sin del samma tomt till 250 kr./kvm.

Ifrågavarande tomt inköptes emellertid slutligen för en-

dast 400,000 kr. eller något mer än 123 kr./kvm. Detta låga pris torde emellertid uppnått endast tack vare den omständigheten, att, efter Kyhlbergers död, sterbhuset råkat i vissa svårigheter och under dåvarande konjunktur ej kunde avyttra området till annan hugad spekulant. Det torde emellertid vara oomtvistligt, att efter år 1922 inträffat en kraftig och oavlåtlig värdestegring å tomtmark av här ifrågavarande slag, d. v. s. efter sedan ovannämnda, sakkunniga kommission värdesatt området till 177 kr./kvm.

Vid ett ev. övertagande av Beckholmen erhåller staden *en större och två mindre torrdockor*. Det har mycket klagats över huvdstadens brist på dockningsmöjligheter. Den större dockan har kostat staten c:a 4 1/2 milj. kronor. Till vilka värden skola dessa dockor upptagas?

Vederbörande taxeringsmyndigheter taxera f. n. marken å Djurgården till 2 å 300 kr./kvm., varvid man dock ej haft att göra med tomter med sådan förstklassig belägenhet som Galärvarvets, till vilka dessutom kommer en vattenrätt, som ej torde få betraktas såsom alldeles värdelös.

Det kan i detta sammanhang förtjäna påpekas att Stockholms stad själv värderat den s. k. »Fåfången» till 240 kr./kvm. utan *vattenrätt*. Vattenrätten, varom rättslig uppgörelse lär pågå, torde kunna beräknas till ungefär samma medelpris. Till vilket pris skola de otvivelaktigt bättre belägna Galärvarvs-, Djurgårdsstads- och Beckholmsområdena med sin vattenrätt värderas?

Enligt dagspressen har stadens fastighetsnämnd med ägarerna träffat preliminärt avtal om köp för stadens räkning av fastigheterna 9 och 10 i kv. Konsthallen på södra Djurgården vid Falkenbergsgatan, således på gränsen till flottans område. Tomternas areal är resp. 1,052 och 1,448 kvm. Priset är 710,000 kr., vilket utgör 284 kr./kvm. Det bör bemärkas, att dessa tomter sakna vattenrätt. Hur mycket högre eller lägre höra de avsevärt bättre belägna och med vattenrätt försedda tomterna å flottans område värderas?

De här ifrågavarande områdena å Djurgården omfatta,

enligt vad i det föregående anförts, tillsammans något mera än 200,000 kvm. Vilket medelpris skall, om dockorna fränses, kunna anses vara skäligt? Frågan må stå öppen, det kan vara tillräckligt att göra följande kalkyl:

Ett medelpris av 100 kr./kvm. giver en summa av 20 milj. kr.,
» » » 150 » » » » » 30 »
» » » 200 » » » » » 40 » etc.

4. Återstår av de områden, som här bedömts såsom exploaterbara, således *varvsområdet å Skeppsholmen*, omfattande 49,328 kvm., eller för att för en gångs skull göra en avrundning uppåt, i runt tal 50,000 kvm. Vid taxeringen av detta område rör man sig med osäkra och varierande faktorer, men man lär näppeligen kunna taxera det *lägre* än områdena på Djurgården. Några *marktaxeringsvärden* å Blasieholmen torde emellertid i detta sammanhang kunna vara av intresse och äro exempelvis för

Grand Hotell Royal	453 kr./kvm.
Sv. Handelsbankens huvudkontor ..	550 »
Grand Hotell	796 »
Bolinderska huset	712 »
A.-B. Ministerhotellet	600 »
Tyska ministerhotellet	627 »

Verkliga värdet torde vara 50—100 % högre. Nu är det naturligtvis ej fråga om att uppskatta tomterna å Skeppsholmen till ens tillnärmelsevis samma värden, men det faktum att å Blasieholmen finnes mark, som i öppna marknaden kan anses betinga ett pris upp till 1,000 kr./kvm., framkallar osökt frågan hur långt pretentionerna böra reduceras med hänsyn dels till Skeppsholmens större avstånd från centrum, dels till att det på sistnämnda plats är fråga om oreglerad mark. Kan en reduktion med t. ex. 50 % anses lagom? Eller 60, 70, 80 eller t. o. m. 90 %? Även här må frågan stå öppen, men en enkel kalkyl visar att

Ett medelpris av 100 kr./kvm. giver en summa av 5 milj. kr.,
 » » » 200 » » » » » 10 »
 » » » 300 » » » » » 15 » etc.

5. Sammanfattas det ovan anförda befinner, att, sedan ett så pass vidsträckt område som 145,000 kvm. utan någon särskilt beräknad avträdessumma helt lättsinnigt frånräknats, återstå 250,000 kvm. exploaterbart område, fördelade med 50,000 kvm. på Skeppsholmen och 200,000 kvm. på Djurgården. Man finner att medan ett medelpris å de exploaterbara områdena av 100 kr./kvm. med all säkerhet ej räcker att finansiera en ny stationsanläggning, så lämnar däremot ett medelpris av 200 kr./kvm. med visshet fullt tillräckliga medel och mera därtill. Frågan blir således i all enkelhet: Kunna här ifrågavarande områden inom huvudstadens centrala delar och otvivelaktigt utgörande ett av dess vackraste partier, anses vara värda exempelvis ett medelpris av 200 kr./kvm.? Eller mera? Eller mindre? Äro trenne välbelägna dockor värda något därutöver?

Inom den närmaste tiden komma en del större områden i huvudstaden att upplåtas för bebyggelse såsom t. ex. Kristinebergs- och Ladugårdsgärdesområdena. Kan detta faktum komma att medföra en allmän sänkning av i huvudstaden gängse tomtvärden eller är det kanske så, att värdena i de centrala delarna stiga i samma mån som staden utvidgar sig? Å andra sidan bör det naturligtvis stå klart, att man redan på grund av storleken av det område, som så att säga på en gång kastas ut i marknaden, ej kan alltför hårdnackat hålla sig kring de gängse tomtvärdenas övre gränser.

6. Stockholms stad torde böra iakttaga, att nu pågående underhandlingar måste anses vara den absolut sista chansen, att — åtminstone på överskådlig tid — komma i besittning av flottans nuvarande område. Kan nämligen ej en flyttning av örlogsstationen finansieras, måste den ligga kvar, där den ligger. Därmed nödgas också sjöförsvaret för sin del anse, att den sedan 66 år tillbaka svävande stationsfrågan är löst, vil-

ket i sin tur medför, att en del absolut oeftergivliga moderniseringsarbeten å såväl varv som station måste omedelbart genomföras. Dessa moderniseringsarbeten äro planlagda och av vederbörande myndigheter tillstyrkta samt avvakta endast en lösning i ena eller andra riktningen av flottstationsfrågan. De kunna beräknas draga en kostnad av c:a 10 milj. kronor. Nedläggandet av en sådan summa på det nuvarande området kommer givetvis i högsta grad att bidra till att för en lång tid fastlåsa flottan till sagda område ävensom att för staden avsevärt fördyra ett ev. framtida övertagande av detsamma.

Av sistnämnda reflektioner torde framgå, att ytterligare en post erhålles på flyttningens kreditlista. Ty till det belopp, som Stockholms stad ev. kan befinnas villig att betala, kan nämligen alltid läggas det belopp som staten *under alla omständigheter* vid ett kvarblivande måste betala för stationens och varvets modernisering. Ovan nämndes c:a 10 milj. kronor, såsom härför erforderligt belopp. Med denna summa bör emellertid ej räknas, ty *hela* det nuvarande området är ej erforderligt för en moderniserad station i Stockholm, utan torde vissa områden kunna försälas. Räknas med inkomsten av en sådan försäljning, kan man, överslagsvis, beräkna att staten även vid ett kvarblivande måste för sin örlogsstation betala minst 5 milj. kronor.

7. Härmed är man tillbaka till utgångspunkten. En ny station bör, i den mån siffrorna i punkt 1 ovan kunna anses tillförlitliga, draga en kostnad av c:a 45 milj. kronor. Staten har råd att bidra med 5 milj. Återstår för *staden* c:a 40 milj. kr. Kan denna summa med hänsyn till ovan anförda fakta anses orimlig? Eller äro tilläventyrs områdena värda mera?

8. Det får ej förbises, att, ehuru vissa olägenheter otvivelaktigt äro förbundna med den nuvarande anläggningen, detsamma dock fyllt och, sedan vissa moderniseringsarbeten utförts, fortfarande torde komma att i stort sett väl fylla sin uppgift. För flottans del finnes därför ingen anledning att utan vidare *slumpa* bort sitt nuvarande område. Fastmera

kan villkoret för en flyttning sägas vara, att flottan erhåller en ny anläggning, som ej blott i möjligaste mån ersätter den nuvarande utan även lämnar en i alla avseenden förstklassig och modern station, i vilken måste inrymmas mångt och mycket, som ej finnes å nuvarande plats, men som blir nödvändigt på grund av att station och varv överhuvudtaget lämna huvudstadens hank och stör med alla dess resurser. Varje förslag till lösning, som ens giver skenet av att flottan får sitta emellan i dragkampen mellan stat och stad, bör därför ej blott ur riksförsvarets utan även ur enkel och oomtvistlig rättvisesynpunkt anses uteslutet.

Bland flottans personal av alla grader råder utan tvekan den farhågan, att en ev. förflyttning, hur önskvärd densamma än synes mången, med hänsyn till ev. statsbidrag till flyttningen, kan medföra minskning av det anslag, som är flottans innersta livsnerv, nämligen det sent omsider åvägabrakta ersättningsbyggnadsanslaget, hur blygsamt detta än av fackmannen anses. Skall emellertid valet till sist komma att stå mellan å ena sidan en mer eller mindre bristfällig station, kvarliggande i Stockholm, men med goda fartyg, eller en förstklassig, å annan plats belägen station med dåliga fartyg, finnes förvisso ingen tvekan i valet. Denna nu berörda farhåga måste under alla omständigheter på ett bindande och övertygande sätt bringas ur världen. Sker detta, torde de inom flottans krets, som motsätta sig en flyttning på »renhåriga» villkor vara lätt räknade. Men det finnes ju å andra sidan ej heller någon rimlighet i att man för stora belopp uppbygger en ny station, om man samtidigt minskar den faktor, som är stationens enda existensberättigande, nämligen fartygen.

Denna betraktelse utsätter sig medvetet för den berättigade kritiken att ej hava tagit hänsyn till stadsplaner, byggnadsbestämmelser o. dyl., d. v. s. att den kringgår frågan om markens rent affärsmässiga utnyttjande, räntabilitet m. m. En

dylik kritik från sakkunnigt håll är givetvis både nödvändig och välkommen för denna för såväl staten som staden oerhört betydelsefulla frågas fullständiga belysning. Men som av det ovanstående torde framgå, har här ej avsetts annat än att sedan *dels* 145.000 kvm. utan vidare frånräknats, *dels* alla byggnader, utom dockorna, å återstående 250.000 kvm. helt generöst karaktäriserats såsom värdelösa, komma fram till den enkla frågan: Är 250.000 kvm. råmark i huvudstadens centrum f. n. värt ett medelpris av exempelvis 200 kr./kvm.? Eller mera? Eller mindre? Svaret är ingalunda oviktigt, ty på detsamma beror i själva verket helt och hållet det segslitna flottstationsproblemets lösning.

N. N.

Några iakttagelser i Nautikalalmanackan.

I och med att man fr. o. m. den 1 januari 1925 började räkna det astronomiska dygnet från MN (0^t) i stället för som förut från MD (12^t), blev det nödvändigt att addera eller subtrahera 12^t på något stadium under uträkningen av en observation. En annan olägenhet, som man länge fått vidkännas, var att tidsekvationen (TE) — en faktor, som användes i Nautikalalmanackan för att undvika en särskild tabell för sanna solens rektascension ($\odot \mathcal{R}$) — erhållit det tecken, med vilket den borde fogas till sann tid (ST), under det att den i den praktiska navigationen vanligen fogas till medeltid (MT).

Dessa två olägenheter äro nu avlägsnade genom att i »The Nautical Almanac» (förkortade upplagan) fr. o. m. år 1929*) införts tabeller för en »kvantitet R» = medelsolens rektascension ($MS \mathcal{R}$) $\pm 12^t$ och en »kvantitet E» = 12^t — tidsekvationen (TE) i stället för $MS \mathcal{R}$ och TE.

De för navigatören viktigaste himlakropparnas (utom solens) rektascensioner (\mathcal{R}) finnas angivna i Nautikalalmanackan. I stället för $MS \mathcal{R}$ finnes emellertid, som nyss nämnts, numera en tabell för »kvantiteten R» och är förhållandet mellan $MS \mathcal{R}$ och R:

$$R = MS \mathcal{R} \pm 12^t .$$

*) Den förkortade upplagan av »The Nautical Almanac» 1930 överensstämmer i princip med 1929 års upplaga.

För denna formel gälla följande regler:

- om $MS \mathcal{R}$ är $> 12^t$ är $R = MS \mathcal{R} - 12^t$ (fig. 1) och
- » $MS \mathcal{R}$ » $< 12^t$ » $R = MS \mathcal{R} + 12^t$ (fig. 2)
- » R är $< 12^t$ är $MS \mathcal{R} = R + 12^t$ och
- » R » $> 12^t$ » $MS \mathcal{R} = R - 12^t$.

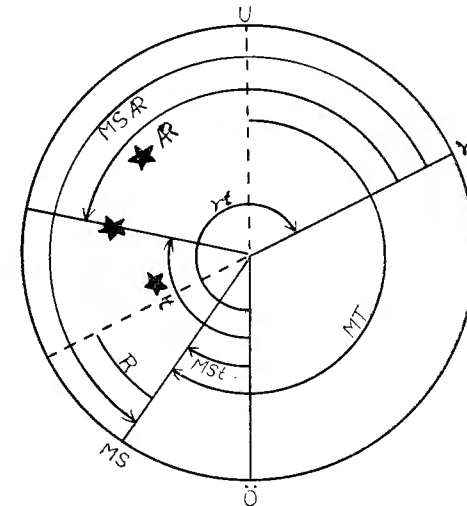


Fig. 1.

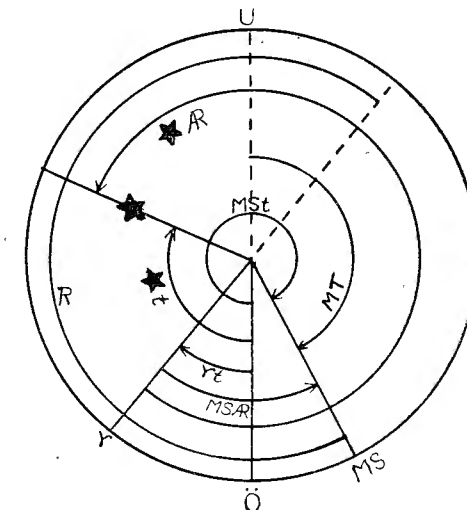


Fig. 2.

»Kvantitet R».

Nedanstående fig. 3 representerar en projektion av himmelssfären på himmelsekvatorns plan där

- P = polen,
- ★ = en himlakropp (fixstjärna, måne eller planet),
- γ = vårdagjämningspunkten,
- MS = medelsolen,
- UPÖ = ställets (observatorns) meridian,
- Px = meridianen genom ★.

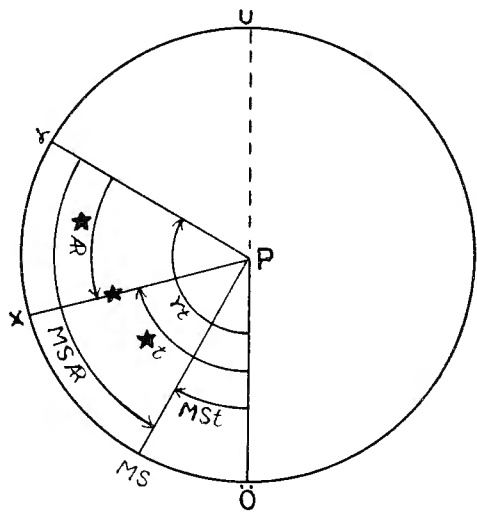


Fig. 3.

I denna figur gäller som bekant formeln:

$$\star t + \star \mathcal{R} = \gamma t = MS t + MS \mathcal{R}.$$

Nu är *alltid* $R = MS \mathcal{R} \pm 12^t$ beroende på om $MS \mathcal{R} < 12^t$ eller $> 12^t$

$$\therefore MS \mathcal{R} = R \pm 12^t \text{ och}$$

$MT = MS t \pm 12^t$ emedan t ej är daterad

$$\therefore MS t = MT \pm 12^t$$

$$\therefore \textit{alltid} \gamma t = R \pm 12^t + MT \pm 12^t$$

$$\therefore \gamma t = R + MT \text{ eller}$$

$$\gamma t = R + MT - 24^t \text{ eller}$$

$$\gamma t = R + MT + 24^t$$

\therefore *alltid* $\star t + \star \mathcal{R} = \gamma t = MT + R (\pm 24^t, \text{ om behövt})$
 ur vilken formel önskad kvantitet löses,
 t. ex. $R = \gamma t - MT (\pm 24^t, \text{ om behövt})$,
 varav framgår att: »Kvantiteten R» är lika med skillnaden mellan γt och MT.

Formeln gäller icke blott för fixstjärnorna utan även för månen och planeterna, om någon av dessa insätts i stället för ★.

Följande regel gäller:

Addera kvantiteten R till MT så erhålles γt . Bli summan $> 24^t$ bortkastas dessa. Om behövt får 24^t när som helst adderas.

»Kvantiteten R» kan även definieras:

bågavståndet mätt på himmelsekvatorn åt väst från medelsolen till vårdagjämningspunktens undre meridian ($\gamma t = MT + R$), eller

bågavståndet mätt på himmelsekvatorn åt öst från vårdagjämningspunkten till medelsolens undre meridian ($MT = \gamma t - R$).

Med kännedom om MT och R kan γ sålunda ytterst lätt utpekas.

En särskild tabell med proportionalparter för »kvantiteten R» medföljer NA. Tabellen innehåller rättelse för varje minut av GMT. Rättelsen skall adderas till närmast lägre GMT.

Fig. 1 och 2 åskådliggöra »kvantiteten R» om $MS \mathcal{R}$ är $> (\gamma t = MT + R)$ eller $< 12^t (\gamma t = MT + R - 24^t)$.

För fullständighetens skull medtages här en förklaring på begreppet tidsekvation (TE). »Kvant E».

Sanna solens timvinkel ($\odot t$) är ibland $<$ och ibland $>$ MS timvinkel. Den kvantitet, som skall adderas till $\odot t$ för att MS t skall erhållas, kallas tidsekvation. TE är även lika med skillnaden mellan $\odot \mathcal{R}$ och $MS \mathcal{R}$.

Av ovanstående framgår att

$$\odot t + TE = MS t$$

(TE får tecknet + om $\odot t < MS t$)

TE » » - » $\odot t > MS t$).

I enlighet med vad som förut nämnts är formeln för »kvantitet E»:

$$E = 12^t - TE \quad (\because E + TE = 12^t)$$

\therefore om TE är positiv är $E < 12^t$ (fig. 4).

» TE » negativ » $E > 12^t$ (fig. 5).

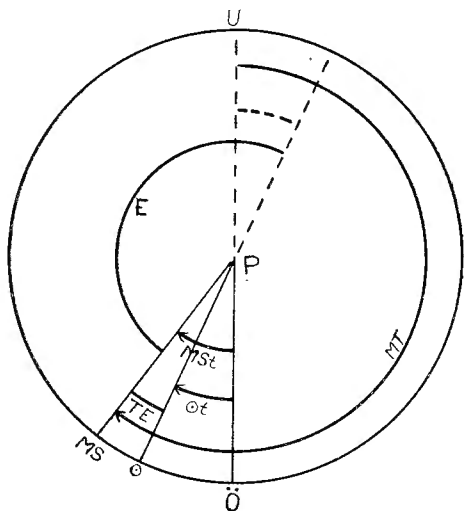


Fig. 4.

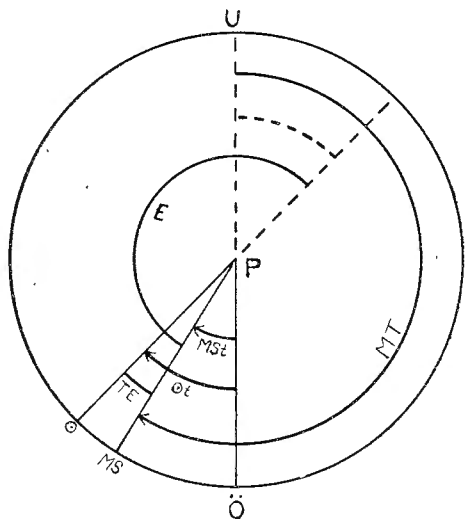


Fig. 5.

Nu är $\odot t = MS t - TE$ och

$MS t = MT \pm 12^t$, med iakttagande av att t ej är daterad.

$$\therefore \odot t = MT \pm 12^t - TE.$$

Men $E = 12^t - TE$ eller $TE = 12^t - E$

$$\therefore \odot t = MT \pm 12^t - (12^t - E).$$

$$\therefore \odot t = MT + E \text{ eller}$$

$\odot t = MT + E - 24^t$, vilket är detsamma, då t ej är daterad.

\therefore är *alltid* $\odot t = MT + E (- 24^t)$ och

$$MT = \odot t - E (+ 24^t).$$

En stor fördel med denna förändring är således att E *alltid* har tecknet $+$, under det att man förut måste vara mycket noga med tecknet för TE .

Följande regel gäller:

Addera »kvantiteten E » till MT så erhålles $\odot t$. Blir summan $> 24^t$, bortkastas dessa.

»Kvantiteten E » kan även definieras:

bågvståndet mätt på himmelskvatorn åt väst från medelsolen till sanna solens undre meridian ($\odot t - MT + E$), eller

bågvståndet mätt på himmelskvatorn åt ost från sanna solen till medelsolens undre meridian ($MT = \odot t - E$).

En följd av dessa förändringar i NA är tydligen att begreppen TE och $MS \mathcal{R}$ ej vidare förekomma i den astronomiska navigationens beräkningar.

Den formel, varigenom man erhåller latituden genom höjd av *Polaris*, är numera:

Latitud
nom höj-
Polar

$$\varphi = h + I + II + III$$

med iakttagande av tecknen för korrektionerna I — III enligt resp. tabeller i NA. Höjden skall sålunda *ej* minskas med $1'$ såsom förut.

Planeternas efemerider. Slutligen må omnämnas att efemeriderna för planeterna Venus, Mars, Jupiter och Saturnus numera äro angivna för MN (0^t) i stället för såsom förut för MD (12^t).

För studium av en del ändringar av mindre betydelse hänvisas till företalet i NA 1929.

C. Palmqvist.

Meddelande från främmande mariner.

Meddelade från Marinstabens Utrikesavdelning.

(December 1929.)

Amerikas Förenta Stater.

(Från Daily Telegraph:s korrespondent).

Större personal, flera fartyg och mer pengar fordras av flottans sekreterare, Mr Adams, i hans årsrapport, som nyligen publicerats. Han gav en varning beträffande de ökade svårigheterna att upprätthålla amerikanska flottan i förstklassigt skick med de otillräckliga anslag, som kongressen beviljat.

Mr Adams rapporterade, att flottan, vars moral stod högt, led brist på officerare och manskap, och han rekommenderade en höjning av lönen för alla grader. Den ökade proportionen av små fartyg i flottan, införandet av nya hjälpvapen och det marina flygväsendets behov fordrade att den gamla proportionen, 4 % stamofficerare i förhållande till rullfört manskap skall ökas till 6 %.

Sekreteraren meddelade att arbetet med moderniseringen av tio av tretton slagskepp, byggda före Jutlandsslaget, snart vore avslutad. De återstående tre, New-Mexico, Mississippi och Idaho kunna icke moderniseras förrän kongressen därtill givit bemyndigande.

De nuvarande planerna, sade Mr Adams, innefatta färdigställande till juni 1933 av de fem första av de femton 10,000-tonskryssare, vartill kongressen lämnat bemyndigande. Två äro redan under byggnad på privata varv, men kölarna till de återstående tre komma icke att sträckas förrän efter London-konferensen.

Kongressen är beredd att bevilja anslag för deras byggande, men det väntas, att det kommer att göras förbehåll för programmets modifiering, om detta blir nödvändigt för att rätta sig efter beslut, som komma att fattas i London.

(Utdrag ur Daily Telegraph, 9 december 1929.)

Trots det faktum att missräkningen med de stora flygplan-kryssarna, Lexington och Saratoga, förnekats av sjöförsvarsdepartementet, är de inget tvivel om, att den allmänna åsikten inom flottan är, att tjänsten fordrar ett anseeligt antal mindre fartyg. Ett dylikt på 13,800 ton har redan beviljats och kommer att stapelläggas mot slutet av juni 1930, men detta tillfredsställer ingalunda tjänstens behov och Mr Charles Adams, flottans sekreterare, gör ett mycket kraftigt inlägg i sin årsrapport för ett anseeligt antal av denna fartygstyp. Han rekommenderar mycket livligt, att Förenta Staterna skall vidtaga omedelbara åtgärder för att bygga flygplankryssare upp till den tonnagegräns, som tillåtes genom Washington-traktaten. Andra myndigheter, förutseende en anseelig utveckling av denna fartygstyp inom de närmaste åren, äro icke fullt så angelägna om omedelbara åtgärders vidtagande och anse, att det för Förenta Staterna vore mycket klokare att ställa sig avvaktande någon tid och iakttaga, huru typen utvecklas. Samma åsikt gör sig även starkt gällande inom engelska flottan.

(Utdrag ur The Naval Chronicle, 20 december 1929.)

England.

Hunter och Wigham Richardson, Wallsend-on-Tyne komma att sjösätta »sloopen» Folkstone den 30 januari och »sloopen» Scarborough i februari. Samma firma har under byggnad för Indiska flottan en »sloop», som kommer att heta Hindustan. Den kommer att sjösättas i maj.

Tjugo kinesiska sjökadetter hava anlänt till Plymouth från Shanghai för att genomgå en tre års kurs i brittiska flottan.

4,000-tonnaren »Bremse» är den första lätta kryssare, som bärgats vid Scapa Flow; den blev sänkt år 1919. Bärgningsarbetena påbörjades i Juli förra året, men stora svårigheter uppstodo vid fartygets lyftande dels på grund av dess läge och dels på grund av den dåliga väderlek, som varit rådande de två sista månaderna. Den blev slutligen i upprätt läge lyckligt bogserad till firmans upphugg-

ningsdepå vid Lyness Pier, Orkney, en distans av 10', varest den kommer att bli fullständigt avriggad och nedskrotad. »Bremse» är det 29:e fartyget, som bärgats sedan arbetena började 1924. Vid början av nästa år kommer man att ägna sin uppmärksamhet åt slagkryssarna Hindenburg och von der Tann

(Utdrag ur The Naval Chronicle, 20 december 1929.)

Undervattensbåtarna Odin, Osiris, Oswald och Otus tillhörande 1926 års program hava fullgjort sina prov i Portland och återvänt till sina respektive byggnadsorter.

Olympus och Orpheus, tillhörande samma program, bliva icke färdiga förrän i mars och maj 1930.

De fyra förstnämnda skola jämte depåfartyget Medway i mitten av februari 1930 avgå för att ingå i Kinaeskadern. De avlösa där fjärde flottiljen, som är på väg till England, dit den väntas i slutet av februari. Denna flottilj består av depåfartyget Titania och undervattensbåtarna L 3, L 15, L 19, L 20, L 27 och L 33.

(Utdrag ur Le Yacht, 14 december 1929.)

Frankrike.

Anslagen till flottan för 1930 uppgå till 2,583 millioner francs, en stor siffra på papperet, men i reelt värde understigande 1914 års anslag med 22 %, och synas ganska små i jämförelse med de 7 milliarderna francs i egnelska flottbudgeten och de 10 1/2 i den amerikanska. Det nya tonnaget, som skall byggas under 1930, kommer att uppgå till 43,000 ton, vilket är samma siffra som för 1928 och 1929 och är mycket måttligt i jämförelse med flottbyggnadsprogram hos andra nationer, vilka icke hava någonting motsvarande Frankrikes ansvarsskyldighet till sjöss. Herr Dumesnil, f. d. marinminister och rapportör för marinbudgeten, som i en del kretsar anses såsom Herr Pleygues's sannolika efterträdare, har förklarat, att Frankrike, ehuru synnsamt stämt för fullständig avrustning, aldrig kommer att samtycka till att ensamt avrusta och endast kommer att godkänna begränsningssiffror grundade på respektive länders ansvarsskyldigheter till sjöss, och att, i varje fall och oberoende av vad andra makter besluta, Frankrike aldrig kommer att antaga avskaffandet av undervattensbåtar, ett förslag som i Paris anses såsom varande allde-

les absurt och skenheligt, då det finnes nya mycket mer barbariska och lömska vapen, som icke kunna indragas genom ett penndrag.

(Utdrag ur The Naval and Military Record, 11 december 1929.)

Det växande behovet av skydd för ett örlogsfartygs besättning mot gas framgår av detaljer hos de nya franska och japanska fartygen. Franska kryssare av Duguay-Troin-klassen sägas hava gas-täta kanontorn med en speciell ventilationsanordning genom force-rat drag.

(Utdrag ur Daily Telegraph, 10 december 1929.)

Frågan om kryssarkonstruktionen fortsätter att vara föremål för uppmärksamhet och tvist inom marina kretsar. Den lätta 10,000-tons kryssaren, även med de defensiva förbättringar, som införts å Foch och Duplex, anses icke längre såsom en god typ. Dess stridsvärde är icke proportionellt mot dess höga kostnad. Dess sårbarhet är alltför stor. Kryssarproblemets läge har i hög grad ändrats sedan sjöslagen vid Coronel och Falkland utkämpades. 15-cm. kalibern, då icke mycket värd med sin skottvidd på omkring 10,000 m., har blivit ett effektivt vapen på dubbelt så stort avstånd. Skottvidden har förlängts, precisionen har ökats och granaternas förstörelseförmåga enormt förbättrats enligt vad jämförande experiment, som gjorts i Gâvres, visat. Den nya 15,5 cm. kanonen, med vilken de lätta 8,000-tons kryssarna av Duguay-Troin-typ äro bestyckade, kan utföra mera på vilket avstånd som helst än 19,4 cm. förkrigskanonen kunde göra, ehuru den senares projektiler äro två gånger tyngre. Dessutom har salvemetoden nått en sådan grad av fulländning, att det icke längre är riktigt att taga vikten och anslagskraften hos den enstaka projektilen såsom kännetecknen på ett fartygs stridsvärde. Tre eller fyra 50 kg:s granater, som samtidigt träffa en begränsad yta av fartygssidan eller däckets även på ett pansrat fartyg, ha stor utsikt att åstadkomma större skador än en ensam tyngre granat. Det är också lättare att erhålla snabbt på varandra följande och samlade salvor med medelsvåra kanoner än med svårt artilleri. De nya tyska 6,000-tons kryssarna, som kunna akteröver med sina sex 15 cm. kanoner avgiva två eller tre väl samlade salvor per minut, kunna lätt visa sig vara svåra motståndare för svagt bepansrade 10,000-tons fartyg än den vanliga Washington-standardtypen.

(Utdrag ur The Naval and Military Record, 18 december 1929.)

Sex stora jagare eller flottiljledare, upptagna för byggnad i detta års franska flottbudget, komma att sätta nytt fartrekord. De placera 2,750 ton komma de att förses med maskiner för en nominell fart av 30 knop, men i verkligheten för 41 knop, säger Daily Telegraph. Upp till 38 knop är den högsta fart, för vilken någon jagare, engelsk eller utländsk, hittills blivit konstruerad. De snabaste engelska jagarna antagas bliva Amazon och Ambusade, konstruerade för 37 knop.

(Utdrag ur The Naval Chronicle, 20 december 1929.)

Ryssland.

Redan länge hava Sovjet-myndigheterna drömt om att sända ut sina fartyg på långfärd, men hitintills är en mindre, förändrad lustjakt det enda fartyg av deras flotta, som varit synligt avlägset från ders egna farvatten. Brist på organisation är huvudorsaken till att flottan icke förut gått till havs, men nyligen påvisade exempel å dålig övning och brist på sjömanskap har drivit på deras arbete. Nu kommer amiral Haller, otvivelaktigt den mest dugliga äldre officeren i ryska flottan, att med en blandad styrka företaga en lång kryssning i Atlanten, under vilken han hoppas få facon på besättningarna. Det mottagande, som dessa fartyg komma att röna i utländska hamnar återstår att se, men det beror helt och hållet på den propaganda de försöka göra.

(Utdrag ur The Naval Chronicle, 6 december 1929.)

Såsom var att vänta efter den vanhedrande disorganisation, vari ryska flottan tillåtits komma, har den ärelystna evpeditionen med ryska slagskepp visat sig bliva ett fiasko, Eskadern, som ursprungligen avsågs att bliva en stor sådan, har reducerats till slagskeppet Pariskaia-Kommuna och kryssaren Profintern, och även dessa hade icke kommit långt förrän de måste gå in till Brest för maskinreparationer. Slagskeppet hette ursprungligen Sevastopol och sjösattes i juni 1911, ett fartyg på 23,370 ton med en nominell fart av 23 knop och en huvudbestyckning av tolv 30 cm. kanoner. Det är sannolikt att dess högsta fart för närvarande är omkring 13 eller 14 knop.

(Utdrag ur The Naval Chronicle, 13 december 1929.)

Tyskland.

Riksvärnsministern har nu fastställt den tidpunkt, vid vilken högste befälhavarens stab skall utbyta sin förläggningssort Wilhelms-hafen mot Kiel. Den 25 februari nästa år kommer högste befälha-varens stab med flottans tender Hela och flaggskeppet Schleswig-Holstein att förläggas till Kiel. Slagskeppet Elsass överföres till reserven. Det åter rustade moderniserade slagskeppet Hannover och det nu i Kiel stationerade mätningsfartyget Meteor skola såsom ut-jämning stationeras i Wilhelmshafen.

Den nya kryssaren Köln, som färdigställdt å örlogsvärvet i Wil-helmshafen och redan utfört de första proven, kommer att få be-fälstecknet hissat den 15 januari. Därefter överföres den gamla kryssaren Amazone till reserven. Reservkryssaren Arcona, nu loge-mentsfartyg i Kiel, jagarna V 2, V 3 och V 5 skola strykas från krigsfartygslistan. Jagarna komma att säljas för nedskrotning.

(Utdrag ur Kieler Neuste Nachrichten, 5 december 1929.)

Den redan för innevarande år för flottan planerade utomlands-expeditionen till Medelhavet skall nu äga rum kommande vår. För tiden 2 april—30 juni skola de fyra slagskeppen samt de moderna jagarna utgå på denna expedition. Huruvida även kryssare skola deltaga är ännu icke bestämt och icke heller vilka hamnar, som skola besökas.

(Utdrag ur Kieler Neuste Nachrichten, 5 december 1929.)

Litteratur.

Sjömaktens inflytande på Sveriges historia.

Del III. Åren 1700—1927. Av kommandör
G. Unger. Marinlitteraturföreningen n:r 38.

Ovanstående arbete utgör en fortsättning och avslutning på Kommandörkapten Munthes verk, Sjömaktens inflytande på Sveriges historia, vilket Munthe ej hann avsluta före sin död.

I sitt förord till del III säger författaren bl. a. följande (sid. 7):

»För egen del skulle undertecknad mot Munthes framställnings-sätt våga rikta den generella anmärkningen, att den sjöhistoriska skildringen på sina ställen givits så avsevärd bredd att de rent stra-tegiska motiven blivit i någon mån undanskymda och på den grund måhända ej kunnat framstå så vägledande och konturfasta som önsk-tigt hade varit. Efter Mahans exempel har Munthe vidare offrat ej så litet tid och utrymme på ingående redogörelser för flottornas taktiska uppträdande under mera bemärkta sjöslag. Då dylika skild- ringar enligt undertecknads förmenande strängt taget ej kunna anses vara erforderliga för lösandet av den här föreliggande rent stra- tegiska uppgiften, har berörda sida av sjökriget emellertid av denne lämnats obeaktad, detta så mycket mer som vederbörlig sjökrigshi- storia åt intresserade härom torde lämna tillfyllestgörande anvis- ningar».

Med tillämpande av nu citerade åsikt har författaren till del III gått till verket. I stället för sjöhistoriska och taktiska redogö- relser har författaren ägnat sig åt ett ganska noggrannt studium av vår yttre och inre politik, även om denna ej alltid har haft sam- band med vår sjömakt. Detta förefaller emellertid att stundom hava lett till avvikelser från ämnet, även om den behandlade politiken i och för sig själv är av intresse. Man frestas stundom att tro, att arbetet behandlar Sveriges partipolitiska historia och dess inverkan på svenska flottan.

Man får, när man läser boken, den uppfattningen att begreppen sjömakt och flottmakt äro identiska; detta torde dock icke vara fallet. Det hade varit av stort intresse att i större utsträckning få erfara den roll som vår handelssjöfart spelat för landet vid olika tillfällen.

Vår sjömakts inflytande under världskriget skulle måhända kunnat behandlas mera utförligt, under det att unionskrisens förhistoria — i och för sig av stort intresse — väl knappast i detta sammanhang förtjänar så stort utrymme, som den fått här.

I slutbetraktelserna är infört en sammanfattning av sjövapnets insatser vid rikets försvar, vilken är av stort värde för den, som är intresserad av vilken roll vår flotta spelat under gångna tiders krig.

Arbetet är ett nytt bevis på författarens förut erkända kunskaper om och kärlek till vårt lands och vår flottas historia och vittnar om ett intresserat och grundligt arbete.

O. Liljequist.

C. F. Snowden Gamble: The story of a North Sea Air station.

En intressant minnesruna över det engelska sjöflygets verksamhet och utveckling under världskriget. Särskilt läsvärd är bokens sista kapitel om »the Navy Wing» of Royal Air Force, vilken sistnämnda organisatoriska nybildning av år 1918, som bekant icke tillkom av operativa skäl. »Navy Wing» lydde i operativt avseende fortfarande under Admiralty, och häri ser förf. förklaringen till att den marina luftkrigföringen i stort sett kunde fortgå orubbad, om än påtalad »lack of co-operation between sea- and airborne craft and those who planned and controlled these movements» giver anledning till förmodan att systemet verkade tungt.

För bedömande av framtidens sjökrigföring i innanhav (»narrow waters») är det av intresse erfara, att engelska jagare bogserade flygplan å pråmar (slädar) med 30 kn. fart över halva Nordsjön. Att denna art av kombinerad operation redan under världskriget kunde uppvisa en så intim samverkan, giver ett visst stöd åt en ofta framförd förmodan, att, särskilt beträffande begränsade sjökrigs-skådeplatser, kombinerade operationer mellan sjö- och flygstridskrafter torde vara att räkna med.

H. Hammargren.

