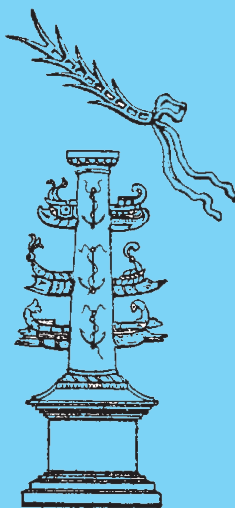


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1927.
90:e årgången.

Häfte N:r 11

Berättelse

över Kungl. Örlogsmannasällskapets arbete under det
förflutna arbetsåret.

Sällskapet har varit samlat till sju ordinarie sammanträden, varvid avgivits sju årsberättelser, nämligen:

- i Artilleri och Handvapen av Ledamoten *Wahlman*;
- i Minväsende av Ledamoten *Arnberger*;
- i Flygväsende av Ledamoten *Simonsson*;
- i Navigation och Sjöfart av Ledamoten *S. Ulff*;
- i Hälso- och Sjukvård av Ledamoten *Carstens-Johannsen*;
- i Skeppsbyggeri- och Maskinväsende av Ledamoten *Löfvén*
samt
- i Sjökrigskonst och Sjökrigshistoria av Ledamoten *Landquist*.

Ledamoten *Claus* har jämlikt § 31 av Sällskapets stadgar avgivet anförandet: »Neutralitetsförsvar».

Till Sällskapet har avgivits följande tävlingsskrifter: »Vår sjögående flottas övningsproblem» av Löjtnanterna vid Kungl. Flottan *A. B. Boström* och *K. M. Östberg* och belönad med Sällskapets »Hedrande omnämmande»,

»Torpedanfall med jagare» av Kaptenen vid Kungl. Flottan *T. Thorén*, åvenledes belönad med Sällskapets »Hedrande omnämmande» samt

»Vilken är den lämpligaste formen för Sveriges kustförsvar med hänsyn tagen till landets speciella geografiska förhållanden och de av världskriget givna erfarenheterna; och i vad mån motsvarar kustartilleriet fordringarne på en militär organisation?» av *Cato*.

Inom Sällskapet hava följande förändringar ägt rum:

Med döden avgått:

- 4 Hedersledamöter,
- 1 Arbetande Ledamot och
- 1 Utländsk Korresponderande Ledamot.

Uppflyttats från Arbetande till Hedersledamot:

- Konteramiralen *Harald Åkermark* och
- Konteramiralen *Charles de Champs*.

Tillkommit:

Hedersledamot:

Landshövding *S. A. E:son Hagströmer*.

Arbetande Ledamöter:

- Kaptenen vid Kungl. Flottan *T. Hagman*,
- Kaptenen vid Kungl. Flottan *K. G. Rudberg*,
- Kaptenen vid Kungl. Kustartilleriet *J. A. Sjöqvist*,
- Torpedingenjören *S. D. Ljungberg*,
- Kaptenen vid Kungl. Flottan *C. J. A. Skarin*,
- Mariningenjören av 1 gr. *E. G. L. Lindberg* och
- Kaptenen vid Kungl. Flottan *B. Lindgren*.

Korresponderande Ledamot:

Kaptenen i Kungl. Smålands Artilleriregementes Reserv *C. O. Lundberg*.

För närvarande utgöres Sällskapet av:

Förste Hedersledamöter	3
Hedersledamöter, svenska	35
Hedersledamöter, utländska	2
Arbetande Ledamöter	122
Korresponderande Ledamöter, svenska	20
Korresponderande Ledamöter, utländska	2

Summa 184

Minnesteckningar.

Herr Ordförande!

Mina Herrar!

Med några enkla runor vill Kungl. Örlogsmannasällskapet enligt hävdvunnen sed på högtidsdagen hedra hågkomsten av sina under året avlidna ledamöter och därigenom resa en sten, för yngre släkten att minnas.

»Bort dör Din hjord, bort dö Dina fäder,
Men ett vet jag, som aldrig dör —
Domen över död man.»



Carl Ludvig Arnold Munthe.*)

Arnold Munthe föddes den 10 jan. 1856 i Oskarshamn. Föräldrarna voro apotekaren M. A. Munthe och hans hustru, född Ugarph.

Som 14-åring gjorde Arnold Munthe sin första sjöresa å briggen »Karl Johan» och inträdde år 1871 i flottan som kadett.

Löjtnant år 1881 utnämndes M., efter att under 3 år hava tjänstgjort i franska flottan under seglingar bl. a. i Ostasiatiska farvatten, år 1888 till kapten. Under 1890-talet deltog M. flitigt i arbetet för höjandet av förståelsen i landet för sjöförsvaret. Bland sjökommenderingar må nämnas chefsskap på kanonbåtar, sekond å Freja 1895 och 1897, avdelningschef å Najaden 1901 och fartygschef å Saga 1902.

År 1897 kommandörkapten av 2 gr. och 1901 av 1 gr. övergick M. år 1914 i reserven. År 1890 blev M. ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet och år 1907 av Krigsvetenskapsakademien.

Det var inom den historiska forskningen M. kom att skapa sig ett namn, som skall fortleva så länge ännu fäderneslandet äger män, vilka värdesätta förfädrens bragder och som av det förflutna vilja draga lärdomar för framtiden.

*) Minnesteckningen författad av Ledamoten Strömbäck.

Redan under sin aktiva officersbana utgav M. sina första böcker i den storslagna serien »Svenska Sjöhjältar». Det var »Gustaf von Psilander» (1898), som snart följdes av »Jakob Bagge» (1899). Båda arbetena kännetecknas av den för M:s författarskap säreget klara och fängslande framställningskonsten. Dessa arbeten begränsa sig i stort till skildringen av hjältarnas dåd och insatser i sjökrigföringen. Redan med nästa del av verket »Nils Ehrensköld» (1900) har M. börjat den fördjupning i de historiska forskningarna, som satte honom i stånd att giva åt sina skildringar av huvudfigurernas liv och bedrifter en sådan bredd och bakgrund, att verket med varje ny del kommit att giva oss ett värdefullt tillskott i Sveriges historia och främst dess sjökrigshistoria.

Hur lyckas icke M. i del IV, »Klas Kristersson Horn» (1902), giva eftervärlden en klar inblick uti de oerhörda svårigheter våra föregångare vid flottan hade att övervinna under de ärorika sjötågen åren 1564—1566. Och vilken förträfflig sammanställning av Sveriges politiska läge och krigföringen i stort få vi icke ur del V »Klas Fleming, Karl Gustaf Wrangel, Martin Thijsen Anckarhielm» (1905, 1908, 1910), där arbetet svällt ut till att bliva en mästerligt skriven historia över det ur sjömilitär synpunkt så intressanta danska kriget 1643—1645. Med vetenskaplig grundlighet och logisk bevisföring har M. särskilt i denna del för dem, som *vilja* förstå och lära något, påvisat flottans stora betydelse för vårt land.

I nästa del av det stora verket »Henrik af Trolle, Fredrik af Chapman, Otto Henrik Nordenskjöld, Gustaf III, Politiken och flottan 1772—1784» (1911) utreder M. på ett populärt och lättfattligt sätt det arbete, som under angiven tid med gott resultat bedrevs för flottans upplyftande ur det förfall den råkat uti under 1700-talets mitt. I denna del av sitt verk berör M. den betydelsefulla roll, Nordenskjöld spelade vid detta ärevördiga sällskaps stiftande år 1771.

Sista delen av Svenska Sjöhjältar, »Flottan och ryska kriget, Otto Henrik Nordenskjöld» (1914—1923), utkom i 6 skilda böcker, med vilka M. avslutar ett forskningsarbete inom det

sjökrigshistoriska området, som tillförsäkrar honom en rangplats bland sjökrigshistorici. Med mäterlig hand blandar M. i sista delen av verket resultaten av sina grundliga forskningar, vilka klarlägga mången missuppfattning rörande Gustaf III:s krig, med intressanta tidsbilder, varigenom läsningen av det tänkvärda arbetet blir ett nöje.

För M:s verk »Svenska Sjöhjältar» tilldelade Vetenskapsakademien författaren det Letterstedtska priset, en utmärkelse, vilken visar att sjöofficeren genom sitt arbete och sin förmåga tillkämpat sig en hedersplats såsom författare och vetenskapsman.

Det verk, på vilket M. enligt egen uppgift nedlagt det mesta arbetet, och i vilket hans omfattande kunnighet också mest fått komma till sin rätt, är »Sjömaktens inflytande på Sveriges historia» (1921—1922). Ingen i detta sällskap förnekar, att vår sjömakt har varit och kommer att vara av den allra största betydelse för landets fria och oberoende utveckling. Men *den* historiska litteratur, som användes vid det unga svenska släktets undervisning, saknar nästan genomgående varje antydning icke blott om flottans insats i vår historia utan jämväl om begreppet sjömakt i dess vidare bemärkelse. M. har därför med sitt arbete, som klart och redigt och på en bred historisk basis framställer utvecklingen och betydelsen av svensk sjömakt, gjort en kraftig insats i strävan att skapa ökad förståelse för vårt vapen. Han har med detta arbete givit oss i arv sin rika kunskap i svensk historia och sjökrigshistoria, sedd med såväl sjöofficerens som historieforskarens ögon. Det är vår plikt att tillse, att detta verk, sedan det fullbordats, kommer att fylla den lucka det bör i den svenska historieundervisningen.

Höjdpunkten av sin författarverksamhet nådde M. med utgivandet av sitt sista verk »Karl XII och den ryska sjömakten» (1924, 1925, 1927). Det var för att försvara flottans uppträdande under det stora nordiska kriget mot ogrundade beskyllningar, som M. trädde fram med sin stora auktoritet och sina djupa kunskaper. Det gällde även att klarlägga dittills

föga kända avsnitt av vår sjökrigshistoria. Nyktert och sakligt och med den ärliga viljan att orubbligt söka sanningen har M. i detta verk undersökt felen i Karl XII:s krigföring och påpekat de verkliga grunderna till, att tsar Peter kunde, på icke ännu avträdd svensk mark, uppbygga en flotta och skaffa sig fast fot vid Östersjön. Karl XII:s-problemet är ömtåligt och det fordrades M:s logiska bevisföring, vetenskapliga grundlighet och medryckande framställningskonst för att i strid mot den moderna Karl XII:s-forskningen få erkända de synpunkter, på vilka han byggt sitt bedömande av vår flottans insats i det stora nordiska kriget.

Under arbetet med sista delen av det uppmärksammade verket borttrycktes den trägne forskaren av döden, den 9 dec. 1926. Såsom ett talande vittnesbörd om värdet av M:s historiska författarskap står det förhållandet, att M. av svensk vetenskap var ämnad att koras till hedersdoktor vid Upsala universitets 450-års jubileum.

Men M:s begåvning kom till synes icke blott inom den historiska forskningens område, utan även inom det dramatiska författarskapet. Skådespelen »Magnus Stenbock» och »Magdalena Rudenschöld» hava båda med framgång uppförts.

Impulsiv, redbar och sanningssökande var M. en kraftnatur av stora mått och en ärlig kämpe för vad han ansåg rätt. Klart, redigt och grundligt gick han till botten med alla spörsmål.

Fick man tillfälle att blicka djupare in under ytan, fann man hos M. ett levande intellekt, som intresserade sig för en mångfalld olika spörsmål, icke minst de religiösa, och ett barnagott hjärta. Med en enastående arbetsförmåga förenade sig ett ovanligt gott minne. Ända till sista tiden arbetade den grånade forskaren till långt in på nätterna, men kunde vid någon paus i arbetet, när stämningen föll sig så, med sin ut-

trycksfulla och välklingande röst och med stor dramatisk förmåga deklamera hela dikter, den ena efter den andra, ur minnet. Att så en natt i ensamheten med den värderike mannen höra »Fänrikens Marknadsminne», »Östersjön», »Nils Ehrensköld», »Psilander» och andra gamla kärnfulla dikter var en säregen upplevelse. Djupt och naturligt sprudlade hans humor, när han berättade om upplevelser under sitt växlingsrika liv, men alltid återkommo förr eller senare under samtalen med M. hans tankar och ord till de avsnitt av vår sjökrigshistoria eller till de problem, som för tillfället behärskade hans tankevärld.

Såsom närmast sörjande efterlämnade M. maka, född Andersén.

Med M. förlorade örlogsmannasällskapet en trägen forskare och en rättrådig arbetare i den sjökrigshistoriska upplysningens tjänst, vilken hållit sig till sällskapets valspråk: »Förstånd och styrka» i sin gärning för »Sjökrigsvetenskapens odlande».

Jean Charles Tuxen.

Direktören för Skibbygning og Maskinvaesen, Kammarherre Tuxen tillhörde en släkt, som i fyra generationer med ära tjänat den danska marinen. Han föddes i Köpenhamn den 21 oktober 1854, son av Kommendören Johan Cornelius Tuxen och hans maka, född Bernhoft.

Efter genomgången sjökadettakademi utnämndes han till sekundlöjtnant 1872 och tjänstgjorde under sina första officersår som kommenderad officer bl. a. på långresor till Västindien och Sydamerika. Som premierlöjtnant genomgick han en treårig skeppsbyggnadskurs vid The Royal Naval College i Greenwich, och vid hemkomsten efter den med utmärkelse genomgångna kursen utnämndes han till inspektionsofficer för skeppsbyggeriet, varmed hans tjänst som sjöofficer kan

anses avslutad. Inom skeppsbyggeriet avancerade han till underdirektör år 1880 och utnämndes år 1895 till direktör för Skibbygning og Maskinvaesen samt chef för Maskinkorpset, i vilken befattning han kvarstod till avskedstagandet år 1920.

Direktör Tuxen var en kunnig, begåvad och samvetsgrann man och i besittning av stor handlingskraft. Dessa egenskaper i förening med utpräglade tekniska anlag gjorde honom väl ägnad att leda skeppsbyggeriet inom den danska flottan under en tid, då utvecklingen gick fram med stormande fart. Det vackraste resultatet av hans arbete torde vara konstruktionen och byggandet av pansarskeppen av Herluf Trolleklassen, där han inom ett ringa deplacement lyckades skapa ett skepp med ett kraftigt artilleri, god torpedbestyckning, beboelighet och sjöduglighet. Härvid liksom vid alla andra konstruktioner av örlogsfartyg ställdes han inför det även inom vår marin bekanta problemet att inom ett av kostnadshänsyn begränsat deplacement skapa skepp, som skulle kunna användas till snart sagt allt. Dessa problem löste han på ett sätt, som tillvann honom berättigad uppmärksamhet även från utlandet.

Örlogsvarvet, till vilket Direktör Tuxen var knuten i över 40 år, genomgick under och efter världskriget vissa organisatoriska förändringar. Det hade förut varit avsett uteslutande för marinens nybyggnads- och underhållsarbeten samt hade en för dessa nogt avpassad arbetsstyrka, huvudsakligen bestående av fasta hantverkare. Driften hade under dessa omständigheter alltid varit ekonomisk. Man övergick emellertid till uteslutande privat arbetskraft och började även mottaga beställningar å nybyggnader från andra statsinstitutioner och från privathåll. Härigenom kom örlogsvarvet att uppträda som statsvarv i konkurrens med privatvarven. De höga arbetslönerna samt svårigheter med materialleveranser under den svåra tid, varunder detta inträffade, ävensom örlogsvarvets av högre kvalitet förorsakade dyrare arbete voro omständigheter, som föranledde en hård men icke alltid berättigad kritik av örlogsvarvets tekniska ledning, vilken kritik åter ha-

de till följd, att örlogsvarvets militära och tekniska ledning skildes åt, så att varvet därefter blev ett civilt statsvarv. Vid genomförandet av dessa förändringar hade Tuxen visserligen avgått, men han hävdade med kraft sin uppfattning, att förändringen skulle bli olycklig och oekonomisk. Det är för tidigt att ännu avgöra, om han hade rätt; framtiden torde komma att fälla avgörandet.

Det var icke blott som innehavare av en hög och ansvarsfull ställning Tuxen tjänade sitt lands marin. Han var även lärare för det uppväxande släktet av sjöofficerare och ingenjörer och har gjort sig känd som en trägen och god skriftställare. Inom det danska Sölöjtnantsselskab var han en erkänd och ofta anlita förmåga. Han invaldes till korresponderande ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet år 1912.

Gustaf af Klint.*)

Den 22 maj 1927 avled efter en längre tids sjuklighet konteramiralen Gustaf af Klint å sin egendom Hammora på Adelsön i Mälaren. Med honom har en hedersman av renaste vatten gått ur tiden, en man med de vackraste anor från svenska flottan och själv en stolthet för densamma. Född i Stockholm den 6 november 1858, var han son av kommandören Victor af Klint och dennes maka, f. Sontag. Farfadern Gustaf gjorde sig redan vid mycket unga år berömd för sitt signalsystem samt för sina spaningar till sjöss och för sina taktiska uppslag under kriget mot Ryssland 1788—1790. Mest ryktbar är han emellertid för sin stora sjöatlas, som han med outtröttlig möd utarbetade till ofantlig nytta för svenska sjövapnet såväl som för sjöfarten i allmänhet å de Sverige omgivande farvattnen.

*) Minnesteckningen författad av Hedersledamoten H. G. W. Wrangel.

Han avancerade till viceamiral och var bland annat flaggkapten på svenska flottan under expeditionen mot Norge 1814. Dennes fader Erik, jämväl sjöofficer och sjömätare, är mest bekant såsom chef å linjeskeppet Gustaf III under sjöslagen vid Hogland, Öland och Reval samt vid utbrytningen från Viborgska viken. Han blev sedermera landshövding på Gottland och spelade såsom sådan en hedrande roll, särskilt då ryssarna 1808 överrumplade ön.

Den nu bortgångne konteramiralen ägnade sig tidigt åt sjötjänsten. Elev vid sjökrigsskolan 1873 och sjökadett 1877, blev han underlöjtnant vid flottan två år därefter. Han placerades då, såsom vanligt var vid den tiden, på Karlskrona station och genomgick under den första vintern därstädes befälskurs vid exercisskolan. Glad och sällskaplig samt med broderlig tillgivenhet fäst vid sin barndomsvän och kamrat Arthur Ekström — de voro så gott som oskiljaktiga — njöt han i fulla drag av friheten från sjökrigsskoletvånget och av den stora gästfrihet, som alltid utmärkt vår förnämsta örlogsstation. När våren kom, bar det ut på havet — exerciskorvettens härliga seglingar. Dessa avlöstes nästan omedelbart av en nio månaders långresa å korvetten Gefle till Medelhavet och denna åter av tjänstgöring på varvet och på stationen i Karlskrona. 1882 kommenderades af Klint till 2-årig kurs vid Gymnastiska Centralinstitutet och befordrades därunder till löjtnant (1882). Efter att under ett år hava tjänstgjort såsom adjutant hos varvschefen i Karlskrona deltog han i flera sjöexpeditioner å svenska fartyg, bland andra en sjömätningsexpedition och en långresa till Västindien och Norra Amerika (å korvetten Balder), samt började 1887 en treårig tjänstgöring vid franska flottan. Större delen av denna tid, under vilken han 1889 befordrades till kapten vid svenska flottan, tillbragte han ombord å pansarfartygen Amiral Dupré och Turenne, dels i Medelhavet, dels i Stilla havet. Från denna tid bevarade af Klint städse en varm tillgivenhet för fransmännen. — Efter hemkomsten till Sverige vidtog för honom en treårig tjänstgöring såsom kadettofficer vid Sjökrigsskolan, inbegripande jämväl deltagande

i kadettfartygets sjöexpeditioner. De närmast följande åren tillbragte han under flitig tjänstgöring vid flottans station i Stockholm, dels å varvet, dels såsom kompanichef, dels såsom äldste instruktionsofficer vid exercisskolan. Han var under denna tid om somrarna kommenderad såsom sekond å Drott, Saga och Thor samt såsom chef å kanonbåtarna Alfchild, Skagul och Rota. 1899 vidtog för af Klint en tjänstgöring vid flottans stab, vilken kom att sträcka sig över en tidrymd av hela åtta år, från 1903 såsom chef för stabens kommunikationsavdelning. Under denna tid samarbetade han vid upprepade tillfällen med norska marinens generalstab samt hade även andra särskilda uppdrag i försvarsärenden. I synnerhet nedlade han stor möda på utvecklingen av flottans militärleder i skärgårdarna.

Sommaren 1902 var han chef å pansarbåten John Ericsson och 1905 å pansarbåten Dristigheten. 1900 hade han befordrats till kommendörkapten av 2:a graden och 1904 till kommendörkapten av 1:a graden. I likhet med sin store farfader var af Klint mycket intresserad av signalväsendet till sjöss. 1900—1902 hade han tillsammans med dåvarande kaptenen H. von Krusenstierna utarbetat en svensk upplaga av den internationella signalboken, och 1905—1906 deltog han i utarbetandet av en ny taktik och signalbok för svenska örlogsfloattan. Vid dessa arbeten gjorde sig särskilt hans stora samsvetsgrannhet och noggrannhet på ett förträffligt sätt gällande. Enahanda var förhållandet, då han utgav en ny upplaga av sin faders stora nautiska tabellverk.

1907 deltog af Klint såsom teknisk delegerad i fredskonferensen i Haag, och på hösten samma år tillträdde han befattningen såsom stabschef hos inspektören av flottans övningar till sjöss. Med denna befattning var förenad den maktpåliggande tjänsten såsom flaggkapten å kustflottan, vilken tjänst han utövade åren 1908 och 1909. Under denna tid utnämndes han till kommendör vid flottan. Efter två års förnyad tjänst såsom chef för kommunikationsavdelningen i marininstaben förflyttades af Klint till Karlskrona station, där han 1911 och 1912 var chef för underofficers- och sjömanskårerna.

Sistnämnda år blev han åter kommenderad till Stockholm, nu såsom chef för sjöförsvarsdepartementets kommandoexpedition. Med denna tjänst sammanfaller hans förnämsta livsgärning, ty han upprätthöll den ända till 1918, således under världskrigets ej minst för svenska flottan så maktpåliggande och krävande dagar. Befattningen såsom chef för kommandoexpeditionen var under denna tid av synnerlig vikt, då generalorderna nu, utöver de vanligen förekommande, omfattade så gott som alla bestämmelser rörande flottans neutralitetsvakt. Dag och natt inkommo rapporter, dag och natt måste nya order, reglerande det hela, utfärdas. Och som sjöministerrarna under större delen av denna tid voro civila eller med flottans verksamhet ej fullt förtrogna personer, är det helt naturligt, att så mycket större krav måste ställas på deras närmaste militära rådgivare och expeditionschef. Ingen utomstående torde kunna göra sig en föreställning om den stora arbetsbörda, som då påvilade kommendör af Klint. Den plikt-trohet, den omutliga redbarhet och den outtröttliga arbetsamhet, som kännetecknade honom, voro icke ägnade att minska dess tyngd. Sannolikt är även, att denna ofantliga börda i icke ringa mån bidrog att undergräva kommendörens hälsa. Under år 1915 var han också tjänstledig sex månader för sjukdom.

Våren 1918 utnämndes af Klint till konteramiral i marinen. Under de tre år, han ännu kvarstod i tjänst, var han inkallad såsom sakkunnig för utredning beträffande rekryteringen och utbildningen av flottans officerskår och stod för övrigt till chefens för försvarsdepartementet förfogande samt var 1919 t. f. ledamot av högsta domstolen.

Till ledamot av K. Örlogsmannasällskapet hade han kallats 1903 och till ledamot av K. Krigsvetenskapsakademien 1904. Han var givetvis innehavare av ett flertal ordnar, KSO, RNO, RFrHL m. fl. samt bar minnesmedalj över 2. fredskonferensen i Haag.

År 1912 hade af Klint förvärvat de gamla fädernegårdarna Hammora och Tofta på Adelsön i Mälaren. Å Hammora lät

han med stor pietetsfullhet återställa den gamla manbyggnaden i dess forna skick, men med modern inredning. Här tillbragte han större delen av de senaste åren av sin levnad — i tillbakadragenhet, men med stor och hjärtlig gästfrihet mot besökande släktingar och vänner. Gästfrihet och frikostighet voro utmärkande drag i hans nobla karaktär. Ett annat drag, som möjligen någon gång stötte hans medmänniskor tillbaka, var hans i flera fall mycket bestämda åsikter, som måhända kunde tyckas såsom envishet och halsstarrighet. God familjefader och ytterst välvillig husbonde, var han enkel och anspråkslös i sitt uppträdande. Och med trogen vänskap omfattade han sina gamla kamrater. Ofantligt intresserad av sitt yrke, satte han svenska flottan och dess uppgifter utomordentligt högt. Han hade även glädjen se alla sina söner ägna sig åt fädernesyrket. Närmast sörjes han av dem, löjtnanten Erik, fänriken Börje och fänriken Victor, samt av deras moder, född Helling. I sorgen och saknaden deltagar varmt ett stort antal övriga släktingar, vänner och kamrater. Frid och välsignelse över den ädle mannens minne!

Erik Waldemar Hermansson Wrangel.*)

Över portalen till Sundbyholms gamla eldhärjade slottsbyggnad vid Mälarens strand stå att läsa de tänkvärda orden: »Ej är här varaktig stad, red dig hädan och var glad». Dessa av slottets byggherre, riksamiralen friherre Carl Carlsson Gyllenhielm, inristade ord voro förvisso av den åldrande sjökrigaren närmast avsedda att utgöra en påminnelse för honom själv om livets obeständighet, men de stå där i sin enkla svenska formulering såsom en tyst maning till envar, gammal som ung, att med lugn och frimodighet se mot den stund, då de sista

*) Minnesteckningen författad av Ledamoten Beck-Friis.

sandkornen måste rinna genom livets timglas. När budskapet om Erik Wrangels bortgång nådde den, som nu söker teckna konturerna av hans levnad och livsgärning, kommo de nyss citerade orden fram ur minnenas gömslen och blevo i sin mån ägnade att dämpa sorgen över förlusten av en vän, som genom sin såväl å hjärtats som huvudets vägnar osedvanligt rikt utrustade personlighet haft ett vida större inflytande på sin omgivning, än vad denna måhända hunnit att fullt inse redan under hans mänskligt att döma allt för korta livstid.

Erik Wrangel föddes i Växjö den 14 oktober 1884 och hade vid sin död — den 27 sislidne juli å Orups sanatorium i Skåne — sålunda nått en levnadsålder av endast 42 år. Föräldrarna voro dåvarande löjtnanten vid Kungl. Flottan, numera generallöjtnanten Herman Georg Waldemar Wrangel och hans maka Gertrud, född Hallberg.

En nedärvd och genom inflytelserna i det goda föräldrahemmet ytterligare utvecklad håg för sjömansyrket kallade den unge bäraren av det frejdade Wrangelska namnet att utse örlogstjänsten till sin levnadsbana. Den första prövningen av de spirande anlagen för denna tjänst underkastades den blivande sjöofficeren under en sjöexpedition, varom anteckningen å hans uppslag i generalrullan över flottans officerare lyder: »Kanonbåten Skäggald, uppappare, en månad».

Sedan följa, med början år 1898, den för den tidens sjökadettutbildning obligatoriska serien av sommarseglatser i utländska farvatten, omväxlande å korvetterna Freja och Saga, en serie som dock avbrytes av de om ett nytt utbildningssystem varslade kommenderingarna å pansarbåt åren 1902 och 1903. De mycket goda sjömannaegenskaper, som Erik Wrangel under dessa sjöexpeditioner ådagalade, i förening med hans mångsidiga begåvning i övrigt, bragte honom med höga betyg först på listan av de den 26 oktober år 1904 till underlöjtnanter vid flottan utnämnda kadettunderofficerarna. Han blev i samband härmed tilldelad det von Platenska stipendiet. Övriga utnämningsdata äro: löjtnant den 26 oktober 1906, kapten den 31 oktober 1913 samt — vid endast 37 års ålder — kommen-

dörkapten av 2 gr. den 24 december 1921. I samband med hans befordran till kapten blev Wrangel utnämnd till adjutant hos H. K. H. Hertigen av Södermanland, hos vilken han sedan år 1912 tjänstgjort såsom ordonnansofficer. Till ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet kallades Wrangel år 1923.

Av de sjökommenderingar, som föregingo utnämningen till löjtnant, må nämnas en långfärd med korvetten Freja till Medelhavet vintern 1905—06. Redan påföljande sommar bereddes den unge officeren glädjen att hissa sitt befälstecken såsom fartygschef å torpedbåten n:r 1 (förut »Hugin») och många voro de erfarenheter, som han och två jämnåriga fartygschefer inom divisionen under denna sommar samlade ifråga om konsten att föra sina torpedbåtar under skiftande och ofta vanskliga förhållanden. Denna tjänstgöring blev för Wrangel inledningen till en serie av kommenderingar inom torpedvapnet, nämligen såsom kommenderad officer å jagaren Wale (1908), såsom fartygschef å torpedbåtarna n:r 4 (1910), Arcturus (1911), Iris (1912—13), Spica (1914), Argo (1915) och Sirius (1916) — de båda sistnämnda kommenderingarna jämväl i egenskap av divisionschef — såsom fartygschef å jagaren Wachtmeister (1918—19) och slutligen såsom flottiljchef för 1. torpedbåtsflottiljen (1924). Vid åtskilliga tillfällen under dessa sjökommenderingar sattes Wrangels sjömannaegenskaper på hårda prov, men han bestod dem med glans.

Kolumnen för »tjänstgöring ombord» å Erik Wrangels uppslag av generalrullan upptager emellertid även åtskilliga andra kommenderingar än de nyss uppräknade. Sålunda finnas där antecknade ett flertal kommenderingar å kadettfartyg, nämligen å korvetten Saga (1909), å pansarbåten Dristigheten (1910), å pansarbåten Manligheten (1912) samt å pansarkryssaren Fylgia (1914—15), under vilka kommenderingar Wrangel fungerade dels såsom kadettofficer, dels såsom lärare i navigation för sjökadetterna. Förteckningen över hans sjökommenderingar upptager jämväl en cirka 22 månaders tjänstgöring å kustflottans flaggskepp i den krävande befattningen såsom förste flaggadjutant i Högste Befälhavarens över Kustflottan stab under åren 1916—18.

Beträffande Wrangels tjänstgöring i land må (med förbigående av en del kommenderingar av mera kortvarig beskaffenhet) följande vara av beskaffenhet att upptagas i denna minnesteckning. Sålunda finna vi honom under vintern 1907—08 i tjänstgöring såsom informationsofficer i underofficersskolan i Karlskrona. Påföljande vinter var han kommenderad att genomgå allmänna kursen i Kungl. Sjökrigshögskolan och kvalificerade sig där genom höga och jämna betyg för denna skolas allmänna fortsättningskurs, som av honom genomgicks läsåret 1910—11. Under vintern 1909—10 tjänstgjorde Wrangel i Marinstaben och återbördades dit efter avslutad högskoleutbildning för att sedan under ett flertal år tillhöra denna stabs officerspersonal. Efter förflyttning till Karlskrona station år 1915 tjänstgjorde Wrangel bl. a. såsom adjutant hos beväringsbefälhavaren i Karlskrona, men beordrades redan påföljande år till tjänstgöring såsom adjutant i Inspektörens av flottans övningar till sjöss stab. Den tid han tillhörde denna stab kom, såsom förut nämnts, att av honom huvudsakligen tillbringas ombord å kustflottans flaggskepp i befattningen såsom förste flaggadjutant.

Det stränga skrivbordsarbetet å flaggskeppet, komplicerat genom alla de av neutralitetsvakten betingade göromålen, torde — i förening med sorgen över förlusten av en liten son — i sin mån hava bidragit till att undergräva Erik Wrangels hälsa och han nödgades, efter att med stigande feber hava genomkämpat sin i det föregående nämnda kommendering såsom fartygschef å jagaren Wachtmeister, söka en längre tids tjänstledighet för vård av sina angripna lungor. Vid återkomsten från en nära tvåårig vistelse å sanatorium i Davos syntes Wrangel emellertid hava återvunnit full hälsa, och han inträdde den 1 januari 1921 i tjänstgöring i Marinstaben samt erhöi i samband härmed förordnande såsom sakkunnig för biträde vid omarbetandet av reglementet för utbildning av flottans manskap.

Samma år utsågs Wrangel att vara marinattaché vid Kungl. Maj:ts beskickningar i Paris och Haag, en befattning

som han emellertid efter endast ett års tid nödgades lämna till följd av arvodets indragning.

Wrangels eminenta språkkunskap, förvärvad redan i yngre dagar — bl. a. under en sex månaders tjänstledighet för språkstudier vintern 1906—07 — och ytterligare utvecklad under sjukdomstiden samt under tjänstgöringen såsom marinattaché, kom emellertid senare att tagas i anspråk på annat sätt, nämligen genom hans förordnande den 15 december 1923 såsom biträde åt Sveriges sjömilitära ombud i N. F:s ständiga rådgivande militärkommission. För denna befattning var Wrangel i sällspord grad skickad, icke allenast av linguistiska skäl utan jämväl och i första hand på grund av mångsidiga sjömilitära kunskaper samt medfödd fallenhet för diplomatisk verksamhet.

Vid sidan av nyssnämnda uppdrag samt ordinarie tjänstgöring i Marinstaben togos Wrangels krafter i anspråk för utbildningsarbetet i Kungl. Sjökrigshögskolan, där han år 1922 erhöll förordnande såsom lärare i strategi i denna skolas allmänna kurs samt år 1924 jämväl såsom lärare i samma ämne i skolans allmänna högre kurs. Samma år förflyttades Wrangel från Marinstaben till befattningen såsom souschef i Sjöförsvarets Kommandoexpedition, vilken befattning han emellertid efter endast ett års tid lämnade i samband med överföring — till följd av tilltagande sjuklighet — till flottans övergångsstat.

Det visade sig nämligen ganska snart, att Erik Wrangels hälsa icke emotstod påfrestningen av en så stor arbetsbörda som den nyss skildrade. Redan år 1923 började han att besväras av en heshet, som tidtals blev honom mycket hinderlig för föreläsningverksamheten i KSHS. En fortskridande kraftnedsättning gjorde sig även kännbar och den tvingade Wrangel att år 1925 böja sig för det oundvikliga att åter uppsöka sanatorium för vård av sina allvarligt angripna lungor. Han vistades nu först en tid på Orups sanatorium i Skåne, men längtan till sol och mildare klimat drev honom att i början av förra året företaga den för sjuklingen besvärliga resan till Meran och senare till Davos.

Under besök i hemlandet sistlidna sommar — ett besök till vilket han drivits av längtan att se sina barn — förvärrades sjukdomen hastigt och från Orups sanatorium, dit han åter måst föras, ingick inom kort det beklämmande budskapet att Erik Wrangels dagar voro räknade.

Med Erik Wrangel förlorade flottan en officer om vars förutsättningar för beklädande av de högsta befälsposterna inom vapnet meningarna icke torde hava varit delade. Tungt måste det därför hava känts för dem, som ägde att avgiva förslaget om överföring till flottans övergångsstat, att uppföra Erik Wrangels namn å detta förslag. För honom själv kom emellertid denna avslutning på en eljest långt ifrån avslutad karriär ingalunda såsom någon överraskning. Han kände, att han aldrig mera skulle kunna uthärda sjölivets ansträngningar och han resignerade fullständigt inför sitt öde.

Icke allenast för dem, som genom intimare samvaro med Erik Wrangel haft lyckan att profitera av tankeutbyten med hans snillrika personlighet, utan även för dem, som endast förunnats en flyktigare beröring med honom, framstår han inför minnet icke blott som en högt begåvad sjöofficer utan även såsom en människa, vars kunskapsmått och intressen sträckte sig långt utanför yrkets rāmärken. Han hade en briljant penna och de av hans vänkrets, som i likhet med förf. till denna dödsruna äro i besittning av brev från honom, komma säkerligen att bevara dessa stilistiskt fulländade och till tankeinnehållet alltid glänsande klara alster av hans huvud och hand såsom kära minnen av den hädangångne vännen, till vilken de alltid komma att stå i andlig tacksamhetsskuld.

Såsom de närmast sörjande vid Erik Wrangels bår stodo tvenne i hans äktenskap med Wiveka Trolle födda barn, sonen Erik och dottern Ebba, samt fadern och tvenne systrar.

Stoftet är gravsatt i Bredåkra kyrkogård i Blekinge.

Carl Magnus Ingelman.

Den 27 juli i år avled Hedersledamoten i Kungl. Örlogsmannasällskapet, f. d. Konteramiralen Carl Magnus Ingelman i en ålder av 85 år.

Ingelman blev efter genomgången kadettutbildning sekundlöjtnant vid Flottan år 1864. De första två åren av sin officerstid ägnade Ingelman åt handelsfartygstjänst och skaffade sig under resor till Australien och Ostindien den grundliga utbildning å segelfartyg, som skulle komma honom väl till pass under den fortsatta tjänsten å flottans seglande fartyg och som hos honom grundlade den stora kärlek till segelkonsten med dess poesi och starka krav på sjömanskap, som kännetecknade hans intressen ända in i sena ålderdomen.

Under sin löjtnantstid genomgick Ingelman den fullständiga kursen vid Gymnastiska Centralinstitutet. Kommendörkapten av 2 gr. år 1889, var han under åren 90 till 92 ledamot av undervisningskommissionen och avancerade till kommendörkapten av 1 gr. 1893. Såsom sådan var han chef för exercis- och underofficersskolorna åren 93 till 95, då han tillträdde kommendantskapet i Stockholm. År 1897 utnämndes Ingelman till Kommendör och utövade som sådan kommendantskapet vid Flottans station i Karlskrona intill sekelskiftet, då han tillträdde posten som Varvschef därstädes. Han utnämndes till Konteramiral 1901 och tillträdde samtidigt posten som chef för Kungl. Marinförvaltningen, vilken post han beklädde intill sitt avskedstagande år 1905.

Under hela sin officerstid fram till konteramiralsbefordran var Ingelman nästan varje år någon del av året sjökommenaderad. Dessa kommenderingar uppvisa den från dessa tider vanliga omväxlingen av ångfartyg, briggar, korvetter, fregatter, monitorer, kanonbåtar och slutligen pansarbåtar. Några år upptagas även av chefskapet å lotsångaren Ring. — Av alla hans sjöresor torde 1897 års resa till Spithead på pansarbåten Göta, där han var chef, vara den märkligaste och en färd, som nog aldrig gick ur deltagarnes minnen. — De sista sjö-

kommenderingarne gjordes i stridsdomare-, eskaderchefs- och högste befälhavarebefattningarne.

Med Konteramiral Ingelman har återigen en sjöman av den gamla stammen från segelfartygens tid gått bort. Han var en av de relativt få officerare, som även i ledande ställning inom vapnet fick vara med om det stora genombrottet, då linjeskepp, fregatter och briggar fingo vika för pansarbåtar, kryssare och torpedbåtar och tekniken inom sjökrigsväsendet tog ett revolutionerande stormsteg framåt. Fastän ingen tekniker insåg Ingelman tillfullo den tekniska utvecklingens nödvändighet och arbetade för densamma — en vacker prestation av den, som med sina rötter var fastvuxen vid seglingens rena och ädla konst.

Sedan Ingelman avgått från den aktiva tjänsten, var han en längre tid bosatt i Köpenhamn och återvände först på senare åren till Stockholm. Han avled efter en kortvarig sjukdom i Mariefred, där han vistades på ett tillfälligt besök.

Genom sitt vinnande sätt, sin godhet och sitt stora sinne för humor förvärvade han överallt i livet många och trofasta vänner. Han sörjes närmast av maka, född Andersson, och tvänne systrar.

Knut Gillis Bildt.

Med Hedersledamoten i Kungl. Örlogsmannasällskapet, Generalen Knut Gilles Bildt, har en av förgrundsfigurerna inom den svenska armén gått ur tiden.

Från sin första officerstid år 1871 knuten till Livregementets dragoner övergick Bildt år 1882 till generalstaben, där han avancerade till major år 1891. Två år senare blev han överstelöjtnant vid Smålands husarregemente och år 1896 överste och chef för samma regemente. Åren 1902—1904 utövade han sekundchefsskapet för Livregementets dragoner och blev sistnämnda år utnämnd till generalmajor samt generalintendent

och chef för arméförvaltningens intendentsdepartement. Redan året därpå lämnade han denna post för att övertaga chefskapet för generalstaben. 1910 utnämndes han till generallöjtnant och 1919 i samband med sitt avskedstagande till general i generalitetets reserv.

Under åren 1899—1908 tillhörde General Bildt riksdagens första kammare, vilken invalde honom i statsutskottet och i försvarsutskottet vid 1901 års riksdag. År 1907 invaldes han till Hedersledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet.

Vad som särskilt utmärkte General Bildt var förståndets klara skärpa, tankens klarhet, objektiv omdömesförmåga och en okuvlig viljekraft att genomföra sin alltid väl grundade och noga övervägda mening. Hans framställningskonst i såväl tal som skrift höjde sig över det vanliga måttet. Den var logisk och enkel och just därför verkningsfull. Han förstod att med lätt fattbara och påtagliga skäl motivera sin uppfattning, klargöra en frågas innebörd och framlägga dess kärna.

Dessa egenskaper gjorde honom till en högt skattad lärare vid krigshögskolan samt en värdefull ledamot av riksdagen och av den mångfald kommittéer, där hans arbetsförmåga kom att utnyttjas.

Han deltog i utarbetandet av arméns första tidsenliga fälttjänstreglemente, och inom 1897 års parlamentariska befästningskommitté gjorde han en kraftig insats i tillkomsten av Bodenfästningen. Såsom generalstabschef fick han tillfälle att göra sin stora organisationsförmåga gällande. Under hans tid utarbetades planerna för härens försvarsberedskap, mobiliseringsverket utvidgades, det militära järnvägsväsendet och uppmarschtransporterna omlades till större anpassning efter växlande eventualiteter, definitiva reglementen för etappväsendet, krigsförplägnadens, krigssjukvårdens, krigstelegrafens och ersättningstjänstens områden utarbetades, och de militärtekniska framstegen följdes med uppmärksamhet. Under sin generalstabschefstid var Bildt ledamot av utrustnings-, krigsundervisnings- och generalskommissionerna, där hans inlägg i regel voro utslagsgivande.

I försvarsfrågans stridigheter efter 1901 års riksdag fasthöll Bildt vid det förslag, som han å ämbetets vägnar såsom nyutnämnd generalstabschef avgivit. Förslaget avsåg att fylla luckorna i 1901 års härordning och skulle genomföras inom en viss, väl avvägd period. En slutgiltig lösning av härordningsfrågan ansåg han allenast som en fras. Frågan vore på grund av utvecklingen alltid aktuell, men för att man med säkerhet skulle kunna gå fram på arméorganisationens svåra väg, måste stegen tagas etapp- och periodvis.

General Bildts insatser i försvarets tjänst och främst inom den militära försvarsberedskapens område höra till de arbeten, som förbliva.

Några synpunkter beträffande Karlskrona betydelse för riksförsvaret.

Anförande å Kungl. Örlogsmannasällskapets högtidsdag av Sällskapets
vice ordförande Ledamoten *Wester*.

Då Karl XI på sin tid anlade Karlskrona såsom huvudstation för örlogsflottan, var det med hänsyn till att komma närmare den danska sjömakten, som då var den förhärskande rivalen i Östersjön.

I och med att ryska flottans inflytande till sjöss växte, växte också behovet av en förskjutning mot Stockholmsstationen.

Vid olika tillfällen hava krafter varit verksamma för att förflytta tyngdpunkten från Karlskrona och norröver; men de ekonomiska konsekvenserna hava ständigt lagt hinder i vägen härför, och ännu har ej något viktigare steg blivit taget i den riktningen.

Genom världskriget och omgrupperingen av maktförhållandena omkring Östersjön blev frågan ånyo bragt på tal, och i Kungl. Maj:ts proposition 50 till 1925 års Riksdag, ang. Försvarsväsendets ordnande, lämnas en redogörelse för de riktlinjer, som komma att följas beträffande detta omstridda spörsmål.

Då det kan vara av intresse att återkalla dem i minnet, anföras de här nedan.

»Av flottans båda stationer i Karlskrona och Stockholm äger den förstnämnda de ojämförligt största resurserna. Anläggningarna i Karlskrona äro såväl vad beträffar stationen som varv och dockor, slipar, verkstäder, förrådsbyggnader m. m. av den omfattning och ypperliga beskaffenhet, att det är praktiska och ekonomiska skäl synes vara uteslutet att icke utnyttja desamma. Å andra sidan medföra de rent strategiska förhållandena, att större betydelse måste tillmätas Stockholms station, emedan det kan antagas, att Stockholms skärgård i de flesta fall kommer att bliva flottans viktigaste baseringsområde.

För att tillgodose båda de berörda synpunkterna torde såväl Karlskrona som Stockholms station alltså böra anlitas».

Detta uttalande är emellertid väl allmänt hållet, varför jag skall något ytterligare beröra dess närmare samband med riksförsvaret.

Av propositionen framgår ganska tydligt, att för den sjögående flottans huvudsakliga utrustning och reparationer m. m. bör man falla tillbaka på de stora resurser, som finnas i Karlskrona, vilken station alltså allt framgent kommer att intaga samma dominerande ställning som hittills.

Man har härigenom på ett ganska enkelt sätt kommit ifrån denna besvärliga fråga om stationernas inbördes betydelse. För att få en riktigare och fylligare bild av förhållandena skall jag föra resonnemanget vidare.

Innan jag emellertid fortsätter i mina betraktelser, torde det vara på sin plats att något beröra de nya militärgeografiska förhållanden, som uppkommit i och omkring Östersjön.

Vad de yttre konturerna beträffar, närma de sig i viss mån förhållandena såsom de tedde sig för åtskilliga hundra år sedan tillbaka, då vår stora östra granne nära nog var utestängd från Östersjön. Vad förhållandena västerut angår, så karakteriseras dessa av, att Östersjön numera är öppen för västmakternas stormaktsflottor.

Genom förskjutningarna i militärpolitiskt hänseende vid Östersjön torde för vårt vidkommande det militärpolitiska läget kunna karakteriseras sålunda:

i sjö- och luftstrategiskt hänseende har Sverige ett centralt läge bland de nordeuropeiska staterna, och dess intressen beröras i hög grad av varje inom Östersjöområdet uppkommande konflikt;

Sverige torde kunna betraktas såsom den geografiska medelpunkten i Östersjöområdet;

ju flera makter, som kunna insätta sina maritima makt, medel på Östersjöns vatten, desto flera anledningar till intressa sekonflikter förefinnas därutinnan, hotande vår trygghet.

Tillvaron av en duglig svensk flotta och ett starkt maritimt flygvapen i Östersjön torde vara det verksamaste medlet att hålla vårt land utanför dylika konflikter.

Den Kungl. Propositionen räknar emellertid huvudsakligen med en fara från öster, men undviker att närmare beröra den fara, som genom omgestaltningarna efter världskriget även kan hota från väster.

Det är ju alldeles påtagligt, att för de östra problemen är Stockholms stations betydelse självklar, men man får på samma gång ej blunda för det inflytande, som västmakternas ökade intresse för östersjöproblemen kan komma att medföra för oss.

Genom västmakternas ökade intresse för förhållandena vid Östersjön och särskilt en av dessa makters speciella orientering mot en av »randstaterna», genom den tyska flottans minskade inflytande och icke minst kanske genom de ändrade och vacklande förhållandena i dansk försvarspolitik torde man med stor visshet kunna räkna med en fara från väster i händelse av krigiska förvecklingar inom Europa och särskilt norra Europa.

Att Karlskrona i detta fall, med sitt centrala läge vid södra Östersjön och sina i nautiskt hänseende förträffliga hamnförhållanden, kommer att bli en uppmärksam plats torde ligga i öppen dag.

Man hade kunnat vänta sig, att dessa omständigheter motiverat ett större intresse för Karlskrona försvarsanstalter, då

försvarsfrågan löstes, men alla förslag i den vägen hava praktiskt taget lämnats utan avseende.

Att intresset för Karlskrona under världskriget från de krigförandes sida ej blev större får tillskrivas det förhållandet, att Rysslands och västmakternas flottor genom Tysklands starka maktställning till sjöss i förening med det lilla men kvalitativt goda danska sjöförsvaret hindrade dessa att fritt använda farvattnen emellan de danska öarna.

Dessa gynnsamma förhållanden äro emellertid ej längre att räkna med, varföre *vi äro nödsakade att taga konsekvenserna därav i vår försvarspolitik.*

Karlskrona har genom sin centrala belägenhet på vår vidsträckta sjögräns och flankerande läge såväl, då det gäller operationer i Östersjön och farvattnen omkring de danska öarna, ej enbart betydelse för vår egen del, utan givetvis blir denna plats i händelse av politiska förvecklingar inom östersjöbäcken en mycket uppmärksam plats för rivaliserande makter inom dess vattenområden.

Det är därför av den allra största betydelse, att man *ej genom att försumma dess försvar* så att säga inbjuder intresserade att kasta sina blickar på denna ypperliga hamn, som inom Östersjön knappt har sin like, såväl vad beträffar läge som ock vad beträffar djupa och rymliga ankarplatser.

Ej nog med att man vid försvarsfrågans lösning försummat att tillgodose dess försvar, man har till och med i vissa avseenden reducerat redan befintliga försvarsanstalter (infanteriförsvaret).

Bland Karlskrona stations försvarsanstalter intager självfallet sjöfrontartilleriet en mycket viktig plats.

Givetvis vore det av behovet påkallat, att erhålla en förstärkning av detta, men i jämförelse med det otillräckliga försvar platsen har gent emot anfall från luften, torde detta önskemål av kostnadsskäl tillsvidare få stå tillbaka för ett rationellt ordnande av luftförsvaret.

Man torde dessutom med visst fog kunna säga, att tack vare den fartygsbyggnadspolitik, som numera tillämpas bland

västmakterna, bör man från det hållet knappast behöva räkna med grövre kalibrar i Östersjön, än som föres av Washingtonskryssaren (eller 20,3 cm. kanoner); allmänt taget bör man kunna utgå ifrån, att dessa ej våga släppa fram till östersjöns farvattnen de stora och dyrbara artillerifartygen.

Detta i och för sig innebär en lättnad, när det är fråga om bombardering från sjösidan.

Det är därför en fråga av utomordentlig vikt, att i första hand *Karlskrona luftförsvaret förstärkes*, så att det motsvarar denna viktiga plats' krav. Annars riskerar man säkerligen, att de förutsättningar, som gjorts i de officiella uttalandena i samband med försvarsfrågans lösning, nämligen, att den sjögående flottan skall under krig kunna utnyttja de många och viktiga resurser Karlskrona station äger, till stor del komma att hänga i luften.

Det är emellertid ej nog med att man sörjer för en utveckling av det rena luftförsvaret artilleristiskt sett, lika viktigt, ja än viktigare, är att till Karlskrona finnes förlagt erforderligt antal flygplan, vilka skola kunna hindra fientliga flygstriidskrafter att komma in över samhället, där de genom bombardering kunna ödelägga ej blott detta utan även de organ, vilka utgöra en mycket viktig betingelse för den sjögående örlogsflottans vidmakthållande.

Ett ofrånkomligt krav är därför, att Karlskrona erhåller ett flygförband med fast förläggning till stationen, varigenom vid ett krigsutbrott, eller eljest vid fall av politiska förvecklingar, erforderliga flygstriidskrafter stå till förfogande för ögonblicklig användning, varjämte man i och med detta även erhåller möjligheter att på platsen verkställa reparationer och översyn av flygmaterielen, vilket för närvarande är så gott som uteslutet.

Av det anförda framgår, att Karlskrona i försvarshänseende ej är tillräckligt tillgodosett för att kunna fylla sina viktiga uppgifter i riksförsvaret, och *särskilt påfallande är detta beträffande dess luftförsvaret.*

En möjlighet förefinnes att genom 2. flygkårens förläggning till Karlskrona få ett avsevärt tillskott i ett av stationens viktigaste och mest försummade försvarsanstalter (luftförsvaret), och får man livligt hoppas, att vid denna frågas avgörande avseende i första hand fästes vid riksförsvaret, och att de ekonomiska synpunkterna, om sådana skulle stå hindrande i vägen, få komma i andra planet.

Årsberättelse i skeppsbyggeri och maskin- väsande för år 1927.

Avgiven av ledamoten *Löfvén*.

Följande årsberättelse avser att giva en översikt av de krigsfartygsbyggen — undantagandes u-båtar — som pågå i främmande mariner.

Slagskepp.

En fartygstyp, som trots den i olika länder inom skeppsbyggeriet på krigsfartygsområdet nu ganska livliga verksamheten minst av alla representeras bland nybyggnaderna, är slagskeppet. Sedan de engelska fartygen Nelson och Rodney under allra närmaste månaderna blivit levererade, finnas ej inom någon marin nybyggnader av ifrågavarande slag. Anledningen härtill får närmast anses vara Washingtonkonferensens bestämmelser, men — som framgår av ledande marinmäns uttalanden — få planerna på att efter »the naval holyday» åter upptaga denna synnerligen betydelsefulla fartygstyps byggande säkert ingalunda anses uppgivna.

De nya slagskeppens Nelson och Rodney byggnad är fortfarande rätt knapphändig känd. Det torde kanske äga intresse att omnämna ett par av amiralitetet numera angående dessa fartyg bekantgjorda uppgifter och i övrigt närmare betrakta några av fartygens anordningar, så långt dessa äro kända. Ovannämnda uppgifter angiva konstruktionsfarten till 23 knop, och utvecklar framdrivningsmaskineriet, som utgöres av utväxlade turbiner, 45,000 hkr. Brännoljaförrådet är

4,000 tons. Huvudartilleriet består såsom förut uppgivits av 9 st. 40,6 cm.-kanoner, anordnade i tre trippeltorn. Vidare äro uppställda 12 st. 15,2 cm.-kanoner och som skydd mot flygangrepp 6 st. 12 cm.-kanoner samt dessutom 20 mindre kanoner.

Nelson-klassen representerar en från de föregående engelska slagskeppen radikalt avvikande typ. Däcksanordning, arrangement av kanoner, maskinanläggning och kommandotorn giva fartyget redan i det yttre något från det traditionella avvikande.

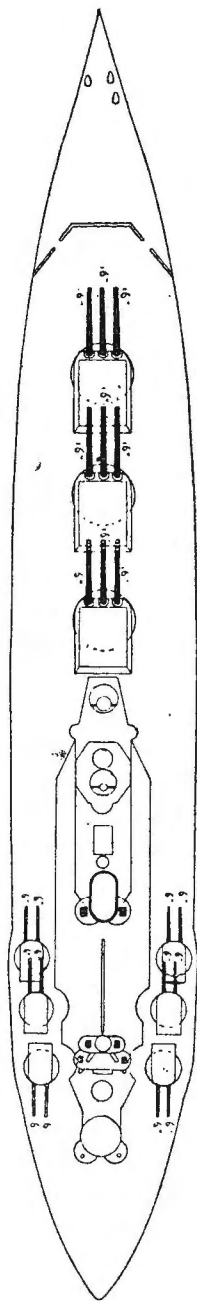
Det grova artilleriets trippeltorn äro enligt samstämmiga uppgifter alla anordnade på fördäcket.

Illänsyftande på denna kanonuppställning och möjligheten att ernå ett gott skydd för densamma å Nelson-klassen anför mr Bywater i Scientific American, att det tyckes som hade man vid Jutland gjort den erfarenheten, att den sårbaraste delen av slagskeppet ej är vattenlinjen utan kanontornen och tillhörande ammunitionsdurkar. Träffverkan, som åstadkommer inträngande av vatten finge lokaliseras genom vattenläta avdelningar, men om en granat intränger till en ammunitionsdurk eller dit fortplantar en explosionsflamm, så är hela fartyget i största fara. Han ser i amiral v. Tirpitz uttalande, »första fordran på ett stridsfartyg är, att det skall förbli flytande, då det är utsatt för kanoneld», en riktigare uppfattning av verkligheten än i lord Fishers tillit till huvudsakligen stor kanonkaliber och stor fartygshastighet.

Beträffande Nelson-typen tror man sig veta, att den är i förminskad skala den år 1921 beställda men på grund av Washingtonförhandlingarna annullerade slagkryssaren av super-Hood-klassen med ett displacement av 48,000 ton, och vore för de nu färdigställda fartygen med 13,000 ton mindre displacement en reduktion i maskinkraft att fördraga framför något offer i fråga om bestyckning eller skydd.

Rörande valet av kanonkaliber vid det svåra artilleriet torde denna beträffande Nelson-klassen i viss mån varit fastställd förut genom Washington-konferensens bestämmelse om maximum 16" (40,6 cm.). Detta oavsett talade goda skäl för

”Nelson”: Däckspjan.



anbringandet av högsta tillåtna kaliber. En minskning härutinnan var vid Nelson-klassen ej påkallad, då nämnda kaliber redan kommit till utförande å amerikanska och japanska slagskepp, och all erfarenhet från kriget pekar mot den stora kaliberns överlägsna effektivitet under moderna taktiska förhållanden. Den största under kriget använda kanonkalibern var 15", och har det numera fastställts, att en stor del av den svåraste skadegörelsen, de tyska fartygen under Jutlandslaget hade att utstå, härledde sig just från projektiler av denna kaliber. Under kriget framställdes av engelsmännen t. o. m. 18"-kanoner -- en sådan monterades å kryssaren Furious men bortogs åter snart, då den befanns för kraftig för fartygsskrovet -- och, såsom Schiffbau uppger, hade man också i Frankrike på grund av krigserfarenheterna på sin tid bestämt sig för en kaliber av 45 cm. Tydliga lågo sålunda utvecklingstendenserna för den i begränsningssyfte inskridande Washingtonkonferensen.

Anledningen till, att de i italienska, amerikanska m. fl. mariner använda trippeltornen först med ifrågavarande fartyg vunnit insteg i engelska marinen, uppger Engineering vara den i engelska marinen gällande standardprincipen, att minst 4 kanoner samtidigt skola kunna bära mot varje punkt av horisonten. Då de engelska fartygen i regel förde grövre kanoner än andra länders vid samma tidpunkt, ansågs ej nödvändigt föra mer än 8 kanoner, och var ju då trippelsystemet ej lämpligt. För att emellertid fylla de på grund av erfarenheterna från kriget ställda fordringarna på kanonelden samt skydd för kanonuppställningen införde man vid Nelson-klassen de 3 trippeltornens anordnande på kort längd av förskeppet.

Ytterligare anledningar till ifrågavarande uppställning -- i motsats till fördelningen av kanontornen till för- och akterskeppet -- kunna möjligen ses i en strävan att så mycket som möjligt avlägsna ammunitionsdurkarna från pannrummens värmekällor. Man gjorde dessutom under kriget den erfarenheten, att akterskeppet visat sig vara mera utsatt för minexplosioner än förskeppet. Ofta har även framhållits anordningens värde för elledning.

Trippeltornen medgiva fördelen av mer koncentrerad eldgivning, men å andra sidan en mindre snabb ammunitionstillförsel än vid dubbeltornsanordningen, och innebär självfallet förlusten av ett kanontorn ett större riskmoment än vid dubbeltornsanordningen.

Då det anförts, att man genom att vid Nelson-klassen på ringa längd av förskeppet anordna huvudartilleriets kanontorn blev i tillfälle att inom en viss viktsmarginal anbringa en dess kraftigare bepansring, får likvisst ej lämnas obeaktat, att en enda träff kan bringa $\frac{2}{3}$ av det svåra artilleriet ur aktion.

Uppställningen av hela huvudartilleriet på fördäcket medför olägenheten, att någon eldgivning akter över ej blir möjlig. Som skäl för denna uppställning anföres bland annat, att erfarenheten från kriget visade, att en förföljare sällan befann sig rätt akteröver, dels emedan röken var av ett visst inflytande, dels emedan man ville undgå minor, som under gång kastades av en del kryssare.

En avvikelse från gängse slagskeppsanordningen ligger ävenledes i medelsvåra artilleriets anordning i dubbeltorn i stället för i kasematter, vilken förstnämnda uppställning vid krevader ju erbjuder större säkerhet än den senare. Denna del av bestyckningen består av 12 st. 6"-kanoner, anbragt i huvudartilleriet liknande pyramidanordning med 3 dubbeltorn å vardera sidan av akterdäcket. Såsom Marine Journal framhåller, äro granater av jämförelsevis ringa grovlek tillräckliga för att skada ett förföljande fartygs bog och därigenom genast sänka dess fart åtskilligt. Av »Nelsons» 6"-kanoner ha 8 i akterlig riktning en stor bestrykningsvinkel, men kunna naturligen på de stora stridsavstånden ej understödja det grova artilleriet. Såsom medelsvåra artilleriets huvuduppgift gäller emellertid avvärijandet av torpedangrepp, och vid angrepp på kort distans förifrån synes arrangementet med kanonerna ifråga koncentrerade på akterdäcket mindre gynnsamt. Den olägenhet, som ovan anförts beträffande möjligheten för trippeltornens samtida skadande, äger sin giltighet även på torngrupperna för 6"-kanonerna.

Om dessa fartyg äga torpedbestyckning är ej bekant, men torde ej vara antagligt.

Beträffande bepansringen har man följt ett på de amerikanska »Maryland» och »California» liknande system. Gördeln uppgives till 14" (356 mm.), men ovan densamma ingen bepansring, utom möjligen vid medelsvåra artilleriets fasta torn, och har man sålunda avvikit från det i England ofta tillämpade systemet att bepansra visserligen stora ytor, men med pansar av delvis ganska måttlig grovlek.

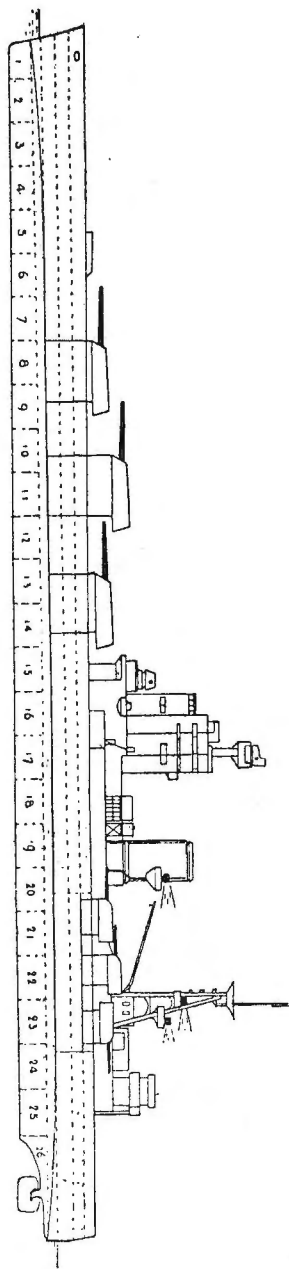
Skyddsanordningarna mot undervattensangrepp torde som i föregående årsberättelse omnämndes, ej ha form av bulges, så att säga utanför den egentliga fartygskroppen, utan vara förlagd inåt från bordsidan, och är det — såsom Marine Journal omnämner — bekant, att mot undervattensskador en sorgfällig indelning i vattentäta rum — se bild — blivit genomförd och att det synnerligen viktiga horisontalskyddet tillgodosetts genom väl arrangerad däcksbepansring.

Då enligt Washingtonkonferensen ej nybyggnader på ifrågavarande område utom förenämnda »Nelson» och »Rodney» få utföras och för att giva de förefintliga fartygen största möjliga effektivitet, har man såväl i England som i Amerika i stor utsträckning gjort användning av rätten till modernisering.

Konferensmakterna kunna i moderniseringssyfte förse fartygen med bulges eller däcksskydd under förutsättning, att därigenom displacementsökningen ej överstiger 3,000 ton. Inga förändringar få vidtagas i sidobepansringen eller i huvudkanonernas kaliber, antal eller allmänna uppställning utom i vissa speciella fall i franska och italienska flottan ävensom beträffande pansarskyddet å engelska slagkryssaren Renown, förändringar som voro påbörjade före konferensen.

Enligt Washingtonöverenskommelsen skola i engelska flottan »Nelson» och »Rodney» ersätta slagskeppen Ajax, King George V och Thunderer, färdigbyggda 1912—13, vilka fartyg nedskrotas och slagskeppet Centurion, som användes till mål-fartyg för beskjutning. Under de sista åren ha de 5 Royal Sovereign-klassens fartyg försetts med bulges och ha avsevärda förbättringar å pansar- och undervattensskydd blivit utförda

»Nelson», Profil.



å slagkryssarna Repulse och Renown. Även med Queen Elisabeth-klassen ha moderniseringsarbetena vidtagits, och är å »Warspite» iögonfallande den dragning akteröver, man företagit med förliga skorstenen för att hålla platsen för navigering och elledning fri från skorstensrök.

På de amerikanska slagskeppen Arkansas, Florida och Texas äro moderniseringsarbetena redan slutförda, och följa liknande arbeten å »New York», »Utah» och »Wyoming».

Den å »Texas» utförda rekonstruktionen lär ha omfattat:

1. de koleldade pannornas ersättande med oljeeldning och skorstensändring,
2. förändring av hela överbyggnaden, förstärkning av det 3" tjocka pansardäcket,
3. uppflyttning till övre däck av 6 st. kanoner av medelsvåra artilleriet, som befunnits vara uppställt för lågt,
4. tripodmaster anbragta i stället för gittermaster.

Fördelen hos gittermasterna låg ju i, att de kunde träffas utan att störta. De engelska fartygen genomgingo emellertid Jutlandslaget utan att förlora någon tripodmast.

De nya amerikanska fartygens kanoner uppgivas erhålla en elevation av 30°, och har beslutats att å 13 äldre slagskepp kanonerna skola givas samma elevation som å de engelska fartygen för att sålunda erhålla samma räckvidd.

I Frankrike och Italien ha såvitt bekant å befintliga fartyg ej företagits någon höjning av fartygens stridsvärde, vartill man enligt avtalet med avseende på hulges, pansarskydd eller förstoring av huvudkanonernas kaliber till högst 16" ägt rätt.

Kryssare.

Washingtonkryssare. Den nu utan fråga mest aktuella kryssaretypen är Washington-kryssaren. Dess standarddeplacement utgör som bekant 10,000 ton, och är den största vid dessa fartyg tillåtna kanonkalibern 8" (20,3 cm.).

Det har framkastats, att den rustningstävlan, som på slag skeppsområdet genom Washingtonkonferensen förhindrades, nu helt enkelt överflyttats till kryssarna. Denna åsikt torde emellertid ej anses befogad, utan har hitintills endast en ersättning av de föråldrade fartygen företagits.

De nya kryssarna äro ju givetvis till deplacementet större än de fartyg de ersätta, och ligger detta i utvecklingens allmänna tendenser, men får väl till en del skrivas på Washingtonkonferensens konto. Sedan en gång någon av de tongivande marinerna gått in för denna — som det för övrigt tyckes obehöfligt stort tilltagna och kostsamma — kryssaretyp, är naturligt nog, om övriga större marinerna följa exemplet.

I följande tabell lämnas ur olika källor uppgifter å några av konferensmaktarnas Washingtonkryssare. Ofullständig och möjligen i behov av något berikligande, kan denna uppställning dock giva en överblick av den riktning, i vilken tendensen beträffande ifrågavarande fartyg i de olika marinerna framträtt.

Tabell över Washingtonkryssare.

	England	Frankrike	Italien	Japan	U. S. A.
	Kent	Suffren	Trento	Myoko	Pensacola
Längd	—	185,0 m.	195,58 m.	183,0 m.	178,3 m.
Bredd	—	20,0 m.	20,6 m.	18,3 m.	20,1 m.
Djupgående	—	—	6,0 m.	—	5,8 m.
Fart	31,5 kn.	min. 33,0	min. 34,0 ev. 36,0	max. 33,5	33,0
Ahk.	80,000	120,000 3 st. prop.	150,000	—	—
Skydd	4" buktigt däck	tunnnt pansar över maskin- och eldrum	—	gördel om 127 mm. på ² / ₃ av L. samt pansar- däck	tunnnt pansar endast övert- vitala del.
Bestyckning	8 20,3 kan.	8 20,3 kan. i 4 dubbel- torn	8 20,3 kan.	8 20,3 kan. i 4 dubbel- torn	10 20,3 kan. i 2 trippel- och 2 dub- beltorn
	4 10,2 kan.	8 7,5 kan. 8 3,7 kan. 12 kulspr.	12 ev. 16 10,2 kan.	4 12,0 kan.	4 12,7 kan.
	8 torped- tuber	—	4 dubbeltor- pedtuber	4 trippeltor- pedtuber	6 torped- tuber

Påfallande är vid den amerikanska typen den kraftiga bestyckningen, men även dess felande bepansring, och vid den italienska kryssaren den stora hastigheten. I allmänhet kan sägas, att man — möjligen med undantag för den japanska kryssaren — så gott som helt lämnat skyddet att övertagas av hastigheten — en tanke som vid dessa stora och kostsamma objekt visserligen kan anses djärv. Typen har dock allmänt antagits, och torde man få härvid se avsikten att med konsekvent undvikande av passagestriden ernå dess kraftigare eld i förlig och akterlig riktning. Där kanonuppställningen å dessa fartyg blivit bekant, angiva samtliga skisser en koncentring av bestyckningen vid fartygsändarna med överskjutande kaontorn.

Beträffande undervattensskyddet har den engelska Kent-typen bulges, vilket även lär vara fallet med den japanska kryssaren Myoko.

Av Washington-typ uppgives engelska byggnadsplanen innehålla 16 och den amerikanska 8 fartyg. Japan har 4 av denna typ under byggnad och planerar att ersätta 4 st. 3—5,000 tons kryssare med 10,000 tons fartyg. Under byggnad har franska marinen 3 och italienska marinen 2 st. Washingtonkryssare, varförutom i Frankrike ytterligare beviljats en sådan och planerar italienska marinen tre. Även i Spanien äro beviljade tre 10,000 tons kryssare. I vad mån dessa komma att närma sig Washington-typen är likvisst obekant.

Det anses antagligt, enligt Shipbuilding and Shipping Record, att, då fullständigare data beträffande de engelska kryssarna Sussex och Shropshire bliva tillgängliga, det kommer att visa sig, att för att ernå lättare maskininläggning högt ångtryck användes. Inofficiellt uppgives, att man även vid de amerikanska kryssarna Pensacola och Salt Lake City vidtagit samma åtgärd. Härigenom har man även möjlighet att för en viss aktionsradie medföra något mindre brännoljemängd och sålunda ernå viktsbesparing.

Ett synnerligen beaktansvärt tillskott erhåller argentinska flottan i de i förhållande till sin storlek kraftigt bestyckade

kryssarna *Almirante Brown* och *Vinte-Cinco de Maio*, som beställts i Italien. Dessa fartyg erhålla, som *The Engineer* angiver, 6,500 tons displacement, 165 m. längd och 17,7 m. bredd med en hastighet av 32 knop och 85,000 Ahk samt en bränslekapacitet av 2,000 ton olja. Bestyckningen utgöres av 6 st. 19 cm. kanoner i dubbeltorn, 2 förut varav det aktra överskjutande och 1 torn akter; vidare föres 12 st. 12 cm. kanoner, uppställda — som det uppgives — i dubbeltorn med stor elevation samt 6 st. 40 mm. automatiska kanoner och 6 st. 55 cm. torpedtuber.

Övriga kryssare. Från den nyligen färdigbyggda franska kryssaren *Duguay-Trouin* om 8,000 ton angiva provtursresultaten:

Fart under 6 timmar	33,6 knop.
Medeleffekt under samma tid	116,235 Ahk.
Oljeförbrukning per timme i medeltal	46,367 kg.
Oljeförbrukning per timme och Ahk	0,4 kg.

Denna kryssare har 4 propellrar med 4 av varandra oberoende turbinmaskiner, anordnade i 3 tvärskeppsgående rum och visar sålunda, vad turbinrummens anordning angår, ett lyckligare arrangement än som offentliggjorts beträffande den troligen senare konstruerade »*Duquesne*» av Washington-typ.

Den synnerligen snabba kryssaren *Principe Alfonso* av ungefär samma storlek, displacement 7,850 ton, har även slutfört sina provturer. Under ett 4-timmars prov uppnåddes med en medeleffekt av 83,000 Ahk. en medelfart av 34 knop, max. 34,7 knop.

»*Principe Alfonso*» har en huvudbestyckning av 8 st. 6"-kanoner, varav 6 i dubbeltorn.

Till samma klass höra de spanska kryssarna *Almirante Cervera* och *Miguel Cervantes*, vilka befinna sig under byggnad.

Synnerligen olika äro de typer, som vid minutläggning komma till användning. De fordringar, som härför böra ställas på fartyget, få givetvis vara i väsentlig grad beroende av minläggningens karaktär såsom en defensiv eller offensiv åt-

gärd. Sistnämnda slag av minutläggning kan endast utföras av fartyg, som äro för detta ändamål särskilt konstruerade.

En i en del avseenden ganska märklig kryssare, »*Adventure*», har innevarande år levererats till engelska marinen. Fartyget, om vars byggnadssätt man iakttagit den största tystlåtenhet, beställdes redan 1922, men har — möjligen i samband med dess experimentella anordningar — kommit att få denna sena leverans. Detta är den första kryssare, som av England byggts särskilt för minutläggningsändamål. Jämför det antal minor, som kunna föras, till 1,000 st. Det är även den första kryssare, som för marschfart försetts med dieselmotorer. Utom motoranläggning har »*Adventure*» en Parson-turbinanläggning om 40,000 Ahk., vilken ger en fart av 27,75 knop. Vid marschfart blir aktionsradien med ett brännolja-förråd av 1,550 ton med all säkerhet högst avsevärd. Avgaserna från dieselanläggningen avledas genom aktra skorstenen.

Bestyckningen är jämförelsevis anspråkslös, bestående av endast 4 st. 4,7"-kanoner och 4 st. 3-pdr-kanoner.

Det mycket breda akterskeppet med sina minportar giva »*Adventure*» ett säregt utseende.

Dess längd överallt är	158,5 meter.
Dess bredd över bulges	18,0 meter.
Dess displacement normalt	7,260 ton.

Man har enligt dagspressen för avsikt att nästa år beställa 2 st. minutläggare av större och sjödueligare typ än den förutnämnda.

Franska marinen erhåller i sin i våras påbörjade »*Pluton*» sitt första större för offensiv minutläggning avsedda fartyg, och lär »*Pluton*» hava viss likhet med den engelska »*Adventure*».

Fartyget har enligt dagspressen ett displacement av 5,300 ton, längd 144 m., bredd 15,5 m. och djupgående 5,2 m. Maskinstyrkan blir 57,000 Ahk. och farten beräknas till 30 knop. Bestyckningen utgöres av 4 st. 13,8 cm. kanoner och 10 st. 3,7 cm. luftkanoner samt åtskilliga maskingevär.

Italien åter förbereder en rad mindre minfartyg av 6—700 tons deplacement och 10—15 knops fart för att föra 200 minor vardera samt bestyckade med 3" och 4"-kanoner. Som Naval and Military Record omnämner, har man med tanke på risken i allmänhet vid minutläggning och dessutom flygvapnets inflytande samt de korta avstånd, som komma ifråga, valt denna typ.

En synnerligen beaktansvärd nybyggnad är den tyska kryssaren Königsberg, som i mars innevarande år löpte av stapeln i Wilhelmshafen.

Enligt Versailles-fördraget är 6,000 ton det största deplacement, som vid byggandet av tyska kryssare är tillåtet, och var även den första för Tyskland efter kriget byggda kryssaren Emden av detta maximitonnage. Gentemot »Emden» hava emellertid vid »Königsberg» genom viktsbesparingar å skrovet och genom införande av uteslutande oljeeldning avsevärda förbättringar ernåtts.

Nytt å »Königsberg» är arrangementet med 9 st. 15 cm. kanoner monterade i 3 trippeltorn, ett förut och två akterut i medellinjen, av vilka det förliga aktra tornet skjuter över det aktersta. Dessutom bli uppställda 4 st. 8,8 cm. luftkanoner och 4 st. trippeltorpedtuber.

I likhet med »Adventure» erhåller »Königsberg» för marschfart en dieselmotoranläggning. Huvudmaskineriet utgöres av utväxlade turbiner, två och två. Med 65,000 Ahk väntas en fart av minst 32 knop. Aktionsradien utgör vid 14,5 knop och vid fullt oljeförråd den betydande sträckan av 5,500 dist.-min. Fartygets huvuddimensioner äro:

Längd i vattenlinjen	169,0 meter.
Bredd	15,2 meter.
Djupgående	5,3 meter.
Deplacement	6,000 ton.

Jagare.

Vid de 6 chilenska nyligen hos firman Thornycroft beställda jagarna lägger man vikt särskilt vid sjöduglighet och

styrka hos skrovet. Som The Shipbuilder påpekar, vill man åstadkomma en fartygshållfasthet, som är större än den eljest vid jagare brukliga.

Jagarnas huvuddimensioner äro:

Längd över allt	300'	91,50 m.
Bredd	29'	8,85 m.
Höjd, mallad	18'3"	5,57 m.

För kontraktet torde ligga till grund en hastighet av 35 knop. Maskineriet består av utväxlade turbiner, drivande 2 propellrar, särskilda turbiner för marschfart samt Thornycroft-pannor utan överhettning med ett tryck av 250 lbs (17,5 kg.).

Huvudbestyckningen utgöres av 3 st. 4,7"-kanoner, 2 förut, av vilka den akterliga är överskjutande, och en monterad på däckshus akter. 2 st. trippeltuber anbringas för 21" torpeder.

I anseende till de olika temperaturförhållanden, under vilka fartygen ha sina operationer, är inredningen föremål för största uppmärksamhet. För att vinna största möjliga eldfasthet använder man med »Oxylene»-process behandlat trä.

De nya engelska jagarna Ambuscade och Amazon ha avslutat sina provturer och uppgivas enligt The Shipbuilder innehålla en hel del nyheter — resultat av ej endast i kriget vunnna erfarenheter utan även av försök som de byggande firmorna utfört och som bli värdefulla för de fartyg, som regeringen beställer.

Enligt samma källa anföras nedan några huvuduppgifter angående nämnda fartyg:

	Ambuscade.	Amazon.
Längd	307' 93,64 m.	311'9" 95,08 m.
Bredd	31' 9,46 m.	31'6" 9,61 m.
Djupg. vid std-depl. ..	8'3" 2,52 m.	9'1" 2,77 m.
Standarddeplacement ..	1.210 tons.	1,330 tons.
Bränsleförråd	385 tons.	433 tons.
Kontr. fart vid std-depl.	37 knop.	—

Bestyckningen torde vara vid båda fartygen:

4 st. 4,7''-kanoner, 2 st. 2 pdr (40 mm.) pompoms, 6 st. torpedtuber.

Å »Ambuscade» utgöres framdrivningsmaskineriet av Brown-Curtis utväxlade turbiner med ånga från 3 st. oljeeldade Yarrow-pannor för högt tryck, försedda med överhettning och luftförvärmning.

»Amazon» erhåller samma slags turbiner och 3 st. med överhettning försedda Thornycroft-pannor.

Vid det officiella 6 timmars fullkraftsprovet hölls med »Ambuscade» med lätthet över 37 knop, å »Amazon» var medelfarten 37,47 knop. För sistnämnda fartyg var snabbaste dubbellöppning å distans 37,96 knop.

Det ångtryck, som å de nya jagarna kommer till användning, uppgiver Brassey vara 350 lbs (24,61 kg.).

Oavsett vissa givna grundbetingelser hade de byggande firmorna vid konstruktionen fria händer, och härröra därav olikheterna i fartygens dimensionering.

I engelska nybyggnadsprogrammet äro för innevarande år — enligt The Naval and Military Record — uppförda 8 st. jagare.

Byggnadsverksamheten är i Frankrike synnerligen omfattande såväl på flottiljledare- som jagareområdet. Den mindre jagaretypen om 800—1,000 ton bygges dock för tillfället ej, utan endast kraftigare båtar av Simoun-klassen om c:a 1,500 ton och med stor maskinkraft.

Flottiljledarne visa ifråga om deplacement avgjord stegring. Under det Tigre-klassen har ett deplacement av 2,400 ton och den under byggnad varande Lion-klassen 2,700 ton, tager man ett nästa steg till 3,100 ton, och skulle Frankrike enligt The Engineer erhålla event. 21 st. av dessa kraftiga fartyg och 36 st. jagare å 1,500 ton. Enligt andra meddelanden lär man åtminstone ej för anslagsåret 1927—28 vara betänkliga på att lägga några 1,500 tons båtar på stapeln.

På såväl jagare av Simoun-typ som å Tigre-klassens flottiljledare utgöres bestyckningerna av 13 cm.-kanoner, och uppgivas de nya franska 13 cm.-kanonerna med avseende på skott-

vidd och även eldhastighet vara överlägsna 14 och 15 cm.-kanonerna före kriget. Lion-klassen har än uppgivits erhålla 13 cm. än 13,8 cm.-kanoner. En viss försiktighet framträder emellertid i fråga om förstoring av kanonkalibern vid tilltagande storlek å fartygen, och i denna riktning gå även erfarenheterna från den av Tyskland efter kriget överlämnade 2,000 tons-typen med 15 cm.-kanoner.

Av Tigre-klassens flottiljledare ha »Tigre», »Shacal» och »Jaguar» Rateau-turbiner under det »Panthère», »Leopard» och »Lynx», förses med Breguet-turbiner. Man har vid dessa sistnämnda fartyg det säregna arrangementet med kondensorererna över turbinerna. Vid »Leopard» och »Lynx» ha, redan innan dessa båtar hunnit levereras, förekommit upprepade kondensorhaverier.

De nya flottiljledarna »Lion», »Guépart» och »Bison» erhålla en i förhållande till föregående fartyg stor fartygslängd, 130 m. mot 120 m., vid den jämförelsevis ringa ändringen i deplacementet: 2,700 mot 2,400 ton. Beträffande Lion-klassen uppgivas följande data: 2,690 ton, fullt rustad 3,100, maskinkraft 70,000 ahk., fart 35 knop, bränsleförråd 600 ton olja, aktionsradie vid 18 knop c:a 3,000 distansminuter, bestyckning: 5 st. 13,8 cm.-kanoner och 4 st. 3,7 cm.-kanoner samt 2 st. 55 cm.-trippeltorpedtuber.

I Förenta Staternas flotta med sitt synnerligen stora antal jagare är som bekant flottiljledaretypen ej representerad, utan använder man lättare kryssare som ledarefartyg för jagare. Olika amerikanska förslag å flottiljledare — troligen mera visande intresset för frågan än avsedda för direkt utförande — ha emellertid framkommit, varvid synes å förslaget av mr Prendergast ett detaljarrangement vara värt särskilt beaktande.

Det i U. S. N. I. Proceedings införda förslaget har 2 st. katapulter. Vardera av dessa är anbragt ovan och i förbindning med de i fartygsmedellinjen anordnade trippeltorpedtubernas pivotbanor och röra sig på dessa. Härigenom besparas den eljest särskilt för katapulten erforderliga vridningsanordningen.

Av de i förra årsredogörelsen omnämnda 16 italienska jagarna torde första gruppen, omfattande 4 st., ha övertagits av flottan. Dessa jagare ha c:a 1,100 tons displacement med huvdbestyckning av 3 st. 12 cm.-kanoner.

Andra gruppen, omfattande även 4 st., har c:a 1,200 tons displacement och en huvdbestyckning av 4 st. 12 cm.-kanoner anordnade som dubbelkanoner.

Tredje gruppen omfattar 8 st. båtar med c:a 1,350 tons displacement.

För samtliga båtar torde 35 knop gälla som kontrakterad fart.

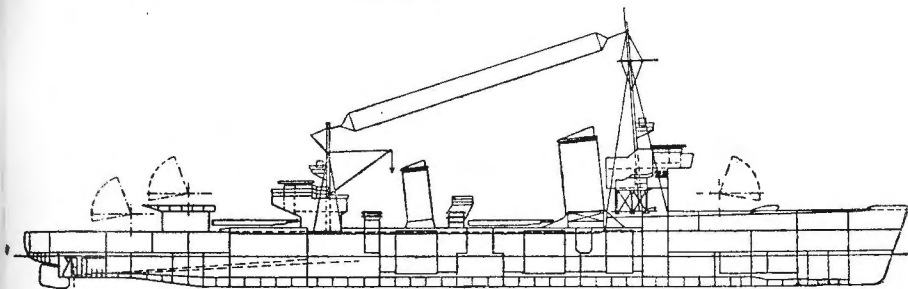
Av första gruppen meddelas beaktansvärt fartresultat beträffande »Francesco Crispi». Data för densamma äro:

Längd	84,9	m.
Bredd på spant	8,6	m.
Djup, mallat	5,36	m.
Displacement	1,040	ton.
Maskineffekt, 2 propellrar, turbiner av system Belluzo, 3 Thornycroftpannor..	36,000	ahk.
Högsta hastighet på provtur	40	knop.
Aktionsradie vid 15 knop	2,800	dist.-min.
Bestyckning: 3 st. 12 cm.-kanoner, 2 st. 40 mm.-luftkanoner, 2 st. 6 mm.-maskingevär, 2 st. 53,3 cm.-dubb.-tpd.-tuber.		

Den omständigheten att man vid den andra gruppen av ifrågavarande jagare, som dock äro jämförelsevis små fartyg, anordnat kanonerna i dubbellavettage synes visa, att man med de på sin tid å den italienska »Leone»-klassen om 2,000 ton anbragta dubbelavetterna gjort tillfredsställande erfarenheter. Viktbesparingen tyckes gentemot samma antal enkla kanoner påtaglig. Frågan är vid detta slags anordning, hurvida man i praktiken kan lyckas undgå en viss på eldgivningens snabbhet inverkan ömsesidig hindring vid ammunitionsladdningen till de båda kanonerna. Det uppgives emellertid, att denna störning vid nämnda 2,000-tons fartyg med väl övad kanonbetjäning varit ringa eller ingen.

I Italien har man enl. Shipbuilding and Shipping Record för avsikt att bygga ett antal flottiljledare med det ansevärdiga displacementet av 5,000 ton. Denna fartygsbeteckning har vid de italienska fartygen ej förut kommit till användning, utan benämnde man t. ex. den förutnämnda Leone-klassens fartyg om 2,000 ton som scouts.

Enligt Moniteur de la Flotte planerar Japan byggandet av 16 st. jagare eller flottiljledare.



»Möwe»: Profil.

För Tyskland är jagarnas maximaldisplacement genom Versailles-fördraget begränsat till 800 ton.

Som den första av 6 beviljade båtar och som den första tyska jagaren efter kriget löpte förra året i mars »Möwe» av stapeln, och äro ävenledes de sista av nämnda jagaregrupp sjösatta.

Huvuddata för »Möwe» äro:

Längd över allt	87,75	m.
Största bredd	8,35	m.
Sidohöjd	5,10	m.
Djupgående	2,48	m.
Displacement därvid	800	ton.
Maskineffekt	23,000	ahk.
Fart, kontrakterad.....	33	knop.
Bränsleförråd	300	ton.
Bestyckning: 3 st. 10,5 cm.-kanoner, tuber för 50 cm.-tpder.		

Med den påfallande stora elevation, som givits kanonerna, tyckes ej osannolikt, att dessa äro tänkta att användas även som luftkanoner, och äro särskilda kanoner för detta ändamål ej angivna.

Framdrivningsmaskineriet utgöres av utväxlade ångturbiner, som erhålla ånga från 3 st. oljeeldade pannor, uppställda i skilda pannrum.

Fartyget är byggt efter långspantsystem.

(Forts.)

Meddelande från främmande mariner.

Meddelade från Marinstabens Utrikesavdelning.
(Oktober 1927.)

England.

Kryssarna "Berwick", "Cumberland" och "Cornwall", tillhörande 1924 års nybyggnadsprogram, beräknas bliiva färdiga i slutet av november. Kryssaren "Suffolk's" färdigställande har framskjutits till mitten av januari 1928 och "Kent" kan ej insättas i tjänst före januari 1928. Kryssaren "London", som sjösattes i Portsmouth i september, beräknas bliiva färdig i december 1928.

(The Hampshire Telegraph and Post, 30 sept. 1927.)

Den andra av de fyra 10,000 tons kryssarna av 1925 års program har sjösatts i Devonport. Kryssaren erhöill namnet "Devonshire".

(La Tribune de Genève, 24 okt. 1927.)

Slagskeppet "Nelson" ingår som flaggskepp i Atlantflottan den 21 oktober.

(The Hampshire Telegraph and Post, 14 okt. 1927.)

Det artilleri, som å "Nelson" och "Rodney" samt de nya kryssarna av "County"-klassen är avsett att användas mot luftfartyg, är en mycket intressant detalj hos dessa fartyg och, ehuru på ritningarna detta artilleri är ganska ringa i jämförelse med det motsvarande å utomlands byggda fartyg, är det i verkligheten helt annorlunda. Det mest framträdande draget hos de nya brittiska fartygen är den ovanliga utsträckning i höjddled hos kanonportarna, vilken medger en hög elevation för slagskeppens 15 cm. och kryssarnas 20 cm. kan. Dessa kanoner (säger The Navy) skulle kunna lägga en spärr i nästan varje riktning i en ut-

sträckning, som man förr ej tänkt sig skulle kunna ske till sjöss. Under det senaste kriget användes kanoner av samma kaliber för detta ändamål på västfronten med utmärkt resultat. De kunna göra bombkastning från flygplan tvåvelaktig, men naturligtvis återstå för dessa deras uppgifter för rekognoserings- och eldledningsändamål, vilka av de flesta sjöofficerare betraktas som deras viktigaste.

(The Hampshire Telegraph and Post, 14 okt. 1927.)

Den reduktion av officerskadern, som ägt rum sedan augusti 1922, har varit ganska omfattande. Således finns det nu endast 77 flaggmän mot 92 före denna tid. Då funnos 3 Admirals of the Fleet, 12 Admirals, 22 Vice-Admirals och 55 Rear-Admirals. Nu räknar man 3 Admirals of the Fleet, 10 Admirals, 19 Vice-Admirals och 45 Rear-Admirals. År 1922 upptog budgeten anslag till avlöning av 242 flaggmän i reserven. För 1928 är anslaget för detta ändamål beräknat för 293.

(Le Yacht, 22 okt. 1927.)

De tre första sektionerna av den flytdocka, som är avsedd för flottbasen i Singapor, hava nyligen sjösatts vid Wallsends varv. De fyra återstående komma att sjösättas i januari och dockan skall i sin helhet vara färdig i maj 1928. Man tror, att den kommer att söndertagas i två delar och i sådant skick bogseras ända till Singapor via Suezkanalen. Man beräknar, att då dockan är färdig, har till densamma åtgått 20,000 tons stål och 3,500,000 nitlar.

(La Revue Maritime, sept. 1927.)

Den 17 oktober komma fyra stora flygbåtar, helt av metall, att börja en flygning från Cattewater's flygstation, Plymouth, till Indien, Singapor, Australien och yttersta Östern, en distans av 25,000 milles.

Ändamålet med flygningen är att visa flaggan, demonstrera det brittiska flygmaterielet och vinna erfarenhet i att sköta flygbåtar på långt avstånd från deras baser.

Utanför Medelhavet finnas inga sjöflygbaser på den valda vägen och flygbåtarna komma att operera oberoende av landbaser. Besättningarna skola bo ombord och laga sin mat å spritkök. Bordet i korthytten blir matbord. Varje flygbåt medför vatten och proviant för besättningen, utgörande två officerare och två man, under två dagar.

Flygbåtarna äro av typen Supermarine-Napier Southampton och byggda av samma konstruktörer, som levererat det sjöflygplan, som vann Schneider-pokalen.

(New York Herald, 15 okt. 1927.)

Frankrike.

U-båten av 2. klass "Danaé" har löpt av stapeln i Le Havre. Den är av samma typ som "Ondine", "Ariane" och "Eurydice", som byggas på samma varv.

Liksom "Eurydice", som nyligen börjat sina provturer, utgör "Danaé" en av den serie på sex u-båtar för kustförsvaret, som beviljats enligt 1923 års program. Båtarna äro på 604/778 tons displacement och farten är i respektive lägen 14 och 9,5 knop. Bestyckningen utgöres av sju torpedtubor och 1—75 mm. kanon.

Samma varv i Le Havre, Normand, har nyligen erhållit beställning på ytterligare två u-båtar på 630 tons, vilka få namnen "Diane" och "Méduse".

Le Yacht, 24 sept. 1927.

Den gamla kryssaren "Pothuau" kommer nu att utrangeras. Kryssaren sjösattes 1895 och har i många år använts som artilleriskolfartyg. Kryssaren "Guydon" skall ersätta densamma.

(Le Yacht, 15 okt. 1927.)

Förenta Staterna.

U. S. A.

I en intervju med en representant från British United Press har statssekreteraren för marinen M. Curtis C. Willbur meddelat, att han förutser en kapprustning till sjöss till följd av utgången av konferensen i Geneve.

"Sjöförsvarsdepartementet önskar", sade Mr Willbur, "få tillstånd att modernisera ytterligare fem slagskepp, varigenom antalet moderna fartyg av denna kategori skulle uppgå till 18. Före Genèvekongressens sammanträde hade U. S. A. uppgjort en bestämd nybyggnadsplan, som antagits av regeringen. Vår avsikt är att upptaga denna plan i budgeten för det kommande finansåret utan minsta ändring, för såvitt de andra sjömakterna icke företaga ändringar i sina nybyggnadsplaner.

Den omnämnda planen är helt lämpad efter våra behov, men jag medger att den även är uppgjord med hänsyn till de utländska marinerna".

Nybyggnadsprogrammets detaljer kunna icke yppas, innan de granskats av budgetkommittén, men inom väl underrättade kretsar i Washington tror man sig veta, att marindepartementet kommer att begära anslag till nybyggnad av ytterligare tio 10,000 tons kryssare.

(Le Temps, 14 okt. 1927.)

De två kryssarna "Pensacola" och "Salt Lake City" äro färdiga till respektive 14 och 20 %. Kontrakt om byggandet av sex nya kryssare äro uppgjorda. De beräknas bliva färdiga efter 36 månader.

(Le Yacht, 22 okt. 1927.)

En skola har nyligen inrättats för meddelande av undervisning i katapulters skötsel. Man ämnar dit kommandera 40 sjöofficerare och 48 flygplanförare från flottans flygväsende.

(La Revue Maritime, sept. 1927.)

U. S. A:s hangarfartyg "Saratoga", som skall rustas för provturen den 31 okt., är, anmärker Observer's sjömilitära korrespondent, världens märkligaste fartyg. Påbörjat för sju år sedan såsom slagkryssare på 43,000 tons och avsett att bestyckas med 8 40,2 cm. kanoner, blev dess byggande icke avslutat till följd av Washingtonkongressen. Tillfammans med ett systemfartyg, "Lexington", ändrades slagkryssaren sedan till hangarfartyg. Genom att borttaga det svåra artilleriet minskades deplacementet till 33,000 tons, som är maximum för hangarfartyg enligt Washingtonfördraget. "Saratoga" är 10,000 tons större än "Eagle", det största engelska hangarfartyget och dess längd 270,6 m. är 8,5 m. större än "Hoods", som hittills varit världens längsta örlogsfartyg.

"Saratogas" övre däck är anordnat som en aerodrom, 268,2 m. lång och 27,4 m. bred; den är belägen 18,3 m. över vattenytan och har en yta av 202,5 ar. Amerikanska skämtare påstå, att med detta fartyg en ny stat införlivats med unionen. Flygdäcket är försedd med landningsnät och andra inrättningar, som man påstår skola möjliggöra för flygplanen att starta från och landa å fartyget med fullkomlig säkerhet i nästan alla väder. Alla rökupptag äro inleda i en jättelik skorsten, 36,6 m. i diameter, genom vilken tio järnvägståg skulle kunna passera i bredd. Denna skorsten är ellipsformig och är tillika med kanontorn, bryggor och annan överbyggnad placerad ytterst å styrbordssidan, så att flygdäcket är praktiskt taget rent för flygändamål. Denna anordning med överbyggnaden infördes först av brittiska konstruktörer på "Eagle" och "Hermes".

"Saratoga" är en stor elektrisk generatorstation. Aldrig förr har elektrisk kraft i så stor utsträckning kommit till användning ombord å fartyg. Ångturbiner driva dynamomaskinerna, som avgiva 180,000 hkr. Denna kraft överföres till elektriska motorer, som äro kopplade till de fyra propelleraxlarna; farten blir 40 knop. "Saratoga" är därför det fartyg av större tonnage, som för närvarande har den största maskinkraften och gör den största farten bland alla i världen. Pannorna äro av engelsk typ, Yarrow och White Forster. Vid sidan av huvudmaskinerna

finnas bortåt 1,000 elektriska motorer ombord, från sådana på 400 hkr. till små motorer icke mycket större än en äggkopp, som driva de fina elledningsinstrumenten. Varje mekanisk rörelse i fartyget, från framdrivandet genom vattnet till potatisskalningen utföres med elektricitet. Strålkastarna, som äro uppställda på överbyggnaden, hava en ljusstyrka av $3\frac{1}{4}$ miljoner normalljus.

Sjuttio två flygplan, varierande från små ensitsiga jaktplan till tunga bomb- och torpedplan med en besättning på tre man, rymmas i de stora hangarerna under däck. Flygplanen transporteras upp till flygdäcket medelst elektriska hissar. De kunna även ett i sänder startas medelst katapult oberoende av vindens riktning. Besättningen utgöres av 1,200 man, men härtill komma 250 för flygvapnet, så att hela antalet uppgår till 1,450. Verkstäderna äro så omfattande och fullständiga, att det påstås att de skulle vara i stånd att bygga vilken typ av flygplan som helst med deras motorer.

Icke nöjda med att göra "Saratoga" till världens största flytande aerodrom hava amerikanerna lyckats giva henne ett betydande stridsvärde i övrigt. Skrovet är starkt pansrat mot artilleribild, och "bulges" av engelsk typ sträcka sig längs större delen av vattenlinjen. Atta 20,3 cm. kanoner med en skottvidd av över 22,000 m. äro uppställda i dubbelorn. Dessutom finnas tolv 12,7 cm. luftvärnskanoner och fyra torpedtubér. "Saratoga" är därför kraftigare bestyckad än en modern kryssare av "County"-klassen. Systemfartyget "Lexington" blir färdigt i januari.

Opinionen inom marina kretsar i U. S. A. är i allmänhet emot dessa fartyg på grund av deras oerhörda storlek, sårbarhet och kostnad. När "Saratoga" blir färdig kommer den att hava dragit en kostnad av £ 10,000,000; en summa som varit tillräcklig för byggandet av fyra eller fem de största kryssare. En facktidsskrift i Washington säger, att den väldiga storleken hos dessa fartyg kommer att bliva ett svårt handikapp på deras stridsvärde. Så dyrbara och sårbara äro de, att blotta frågan ett skydda dem under krig utgör ett svårt problem.

(Observer, London, 16 okt. 1927.)

Italien.

Jagarna "Aquilone" och "Espero" av typen "Turbine" hava sjösetts i Sestri-Penente respektive den 3 och 31 augusti. Deras karaktäristika äro: Längd 93,2 m., bredd 9,2 m., deplacement 1,300 tons. De äro försedda med två Parsons turbiner på 35,000 hkr. och göra en fart av 36 knop.

Av denna jagarserie återstår nu endast en på stapeln, nämligen "Ostro", som likaledes bygges av Ansaldo i Sestri-Ponente.

De 12 nya jagarna på 2,010 tons och 36 knops fart få följande namn: "Ugolino-Vivaldi", "Antoniotto-Usodimare", "Duca-Tarigo", "Lanzetto-Malocello", "Leone-Pancaldo", "Antonio-di-Nola", "Emmanuele-Pessagno", "Nicoloso-de-Recco", "Nocolo-Zene", "Giovanni-de-Verrassano", "Alvise-Cadamosto" och "Antonio-Pigafetta".

U-båten "Domenico-Milolire" har den 19 september sjösatts i Spezzia. Fartyget tillhör en serie på fem stycken med ett deplacement av 1,390 tons i öv.-läge och 1,650 tons i uv.-läge. Farten beräknas bliva 18 knop i öv.-läge och 10 i uv.-läge.

Kryssaren "Trentos" sekundära artilleri kommer att utgöras av 12 40,2 cm. kan. (6 på var sida), som även kunna användas som luftvärnskanoner. Den ursprungliga planen upptog 16 sådana pjäser. Tre spaningsplan kunna ombordtagas och förvaras i hangarer.

Slagskeppet "Roma", byggt 1907, kommer nu att nedskrotas. Innovarande höst ämnar man även avföra ur fartygslistorna och nedskrota följande fartyg: Pansarkryssaren "Ferucio", byggt 1902, de lätta kryssarna "Marsala" och "Nino-Bixio" (1911), jagarna "Grametiere" (1906), "Cassiope" och "Cllo" (1905), sexton torpedbåtar av typen P. N. samt kadettfartyget "Americo-Vespucci" (1882). (Le Yacht, 22 okt. 1927).

Japan.

I budgeten för 1928 upptagas betydande anslag till bestyckning av de nya fartygen, för en ny eskadrilj flygplan, för besättningar å hangarfartygen, byggandet av nya oljecisterner, försök med kemiska vapen samt till utsträckning av undervisningstiden vid marinens skolor. Anslagen härför uppgå till 80—90 miljoner yen.

Kryssaren "Kinugasa", 7,100 tons, har börjat sina provturer. Detta är den tredje kryssaren i en serie på tre fartyg. Den första av dem, "Furutaka", insattes i tjänst i maj 1926 och den andra, "Kako", i oktober.

Trots alla ansträngningar av varvet i Yokohama synes hangarfartyget "Koga" på 27,000 tons icke bliva färdigt i slutet av november, som man hoppats, utan först nästkommande år.

Det japanska amiralitetet har å det nordliga Kinas kust bildat en särskild eskader, som består av den lätta kryssaren "Tsushima", flaggs-

skepp, kryssaren "Hirado" och fyra jagare. Det förstnämnda fartyget är byggt 1902, depl. 8,240 tons, fart 20 knop och bestyckat med 6 15,2 cm. kan. "Hirado" är byggt 1911, 5,000 tons, fart 27 knop och bestyckad med 8 15 cm. kan. Divisionen förfogar även över lasarettfartyget "Kasasho-Maru". (Le Yacht, 22 okt. 1927).

Jugoslavien.

De två u-båtar, som förra året beställdes å engelska varv för den jugoslaviska regeringens räkning äro nu färdiga. De två fartygen, som få namnen "Hrab" och "Nebojta", avgå till Jugoslavien i början av november. (Le Yacht, 22 okt. 1927).

Ryssland.

Beträffande flottans övningar anför Marine Rundschau följande: När det av upprepade meddelanden i den ryska pressen framgår, att Östersjöflottan utvecklat en synnerligen livlig verksamhet och att denna verksamhet för manskapets vidkommande ägt rum under ständigt hotande omständigheter, vilka när som helst kunnat taga allvarliga vändningar, kan man hänföra denna verksamhetsiver i utbildningen på liknande sätt även till Svartahavsflottan, som under amiral Orloffs befäl hela sommaren företog synnerligen prövande övningar. I början av augusti inlöpte flottan, som bestod av 2 kryssare, 3 torpedbåtar och 4 små minsvepare till Odessa på besök. Vid de uttalanden, som flottans chef vid flere tillfällen gjorde, betonade han den höga ståndpunkt utbildningen nått och framhöll samtidigt den för närvarande ökade risken för krigiska förvecklingar samt sade slutligen, att andan inom flottan var tillförlitlig, att hälften av manskapet tillhörde ungdomsförbundet och partiet, att utbildningen låg i händerna på beprövade fackmän och att under hösten som avslutning på övningarna en större krigsövning skulle äga rum tillsammans med landstyrkor, kustförsvaret och flygväsendet.

Officiell rysk rapport.

Befälhavaren för Leningrads försvarsdistrikt har till försvarsrådet anmält, att Östersjöflottan befinner sig i ett så eländigt skick, att den

icke vid trängande behov skulle kunna gå till sjöss. Han framhåller nödvändigheten av att bygga fyra kryssare och åtta jagare.

(The Hampshire Telegraph and Post, 21 okt. 1927).

Tyskland.

De nyaste kryssarna "Königsberg" och "Karlsruhe", som den 26 mars resp. 20 augusti innevarande år löpte av stapeln, torde i förhållande till sin storlek besitta det största stridsvärde, som hittills åstadkommits. Den kände engelske marinexperten H. Bywater förklarar, att de förtjäna att benämnas "underskepp" och lämnar i Daily News en del detaljer, som — enligt hans påstående — hittills hemlighållits.

De lätta kryssarna "Königsberg" och "Karlsruhe" äro systerfartyg med ett déplacement av 6,000 tons, 169 m. längd och 15 m. bredd. Skrovet är byggt av ett särskilt slags stål, vars sammansättning är känd endast av laboratorierna i Essen. Det förenar lätthet med utomordentlig styrka, och ännu en viktbesparing har ernåtts genom att ersätta nitningen med elektrisk svetsning. Vid högre farter framdrives fartyget av turbiner på 65,000 hkr., vilka arbeta med högtrycksånga från sex oljeeldade ångpannor. Högsta farten beräknas bliva 32 knop. Vid medelmättig fart är drivkraften Dieselmotorer; aktionsradien beräknas bliva 6,000 miles.

Bestyckningen är mycket kraftig. Den består av 9—15 cm. kan. av modernaste Kruppkonstruktion, vilka äro uppställda i trippeltorn och de tre kanonerna i samma torn manövreras som en enda d. v. s. de laddas och avfyras som en kanon med tre lopp. Med varje breddsida avskjutas nio 15 cm. projektiler och då på en minut åtta till nio salvor kunna avgivas, motsvarar eldhastigheten alltså mer än ett skott i sekunden. Det främsta kanontornet står på backen, de båda andra akterut och diagonalt; det mellersta tornet står högre än det aktra. På detta sätt kunna sex kanoner bära på en förföljare. Detta egendomliga uppställningssätt har antagligen valts för att underlätta maskineriets och durkarnas installation. Förutom de nio större kanonerna finnas 4 8,5 cm. luftvärnskan. och 12 torpedtuber. I aktern finnes tätt över vattenlinjen en stor lucka, genom vilken minor kunna utkastas. Ett anseeligt antal sådana kan ombordtagas; de transporteras på skenor från förvaringsplatsen över huvuddäcket till luckan akterut. Fartygen hava ett måttligt fribord och överbyggnaderna hava inskränkts så mycket som möjligt för att minska mölytan.

Bywater tvivlar icke på att "Königsberg" och "Karlsruhe", ehuru på endast 6,000 tons, till följd av sin kraftiga bestyckning gott skulle

kunna reda sig mot vida större kryssare. De äro omkring 2,000 tons mindre än de brittiska kryssarna av "Enterprise"-klassen, men hava en breddsida på nio 15 cm. kan. mot blott sex å de brittiska fartygen. Dessutom skulle de tyska kryssarna, tack vare sin höga fart, vara i stånd att undvika strid med fartyg med kraftigare bestyckning. De äro t. o. m. något snabbare än de stora brittiska "County"-kryssarna och hava en klar överlägsenhet med 3 knop över alla med 15 cm. kan. bestyckade brittiska kryssare med två undantag. Man måste medgiva, slutar Bywater sitt anförande, att de tyska fartygskonstruktörerna med dessa fartyg väi hävdats sitt anseende från tiden före kriget, vilket anseende var mycket stort.

Jagarna "Itis" och "Wolf" hava löpt av stapeln i Wilhelmshaven.
(Hannoverscher Kurier, 13 okt. 1927.)

Litteratur.

Arnold Munthe: Karl XII och den ryska sjömakten. Tredje delen. Ivar Haggströms boktryckeri och bokförlägs A.-B., Stockholm 1927. Pris kr. 10:—.

I det allra närmaste avslutat förelåg detta vår framstående sjömilitära hävdatecknare Arnold Munthes sista verk, då han så plötsligt bortrycktes av en hastigt påkommen sjukdom. Denna hans skildring omspannar tiden från det olyckliga slaget vid Poltava till och med konung Karl XII:s död. De delar av innehållet, som torde få anses påkalla det största intresset, äro dels den vederhäftiga och på historiska fakta stödda kritik av konung Karls strategiska och politiska dispositioner vid olika tillfällen, dels de intressanta detaljbeskrifningar från vissa i allmänhet mindre fullständigt kända episoder från denna tids historia, såsom Magnus Stenbocks expedition i Tyskland 1712, de stort anlagda planerna på rysk-dansk invasion i Skåne 1716, Görtz intrigspel 1714—18 m. fl.

Författaren lämnar först en skildring av Sveriges försvarspolitiska ställning efter slaget vid Poltava och påvisar bland annat, att situationen i ingalunda var så hopplös, som mången tyckes hava föreställt sig. En armé på minst 50,000 man samt en örlogsflotta på 38 skepp och 8 fregatter med 12,000 mans besättning funnos tillgängliga för krigets fortsatta förande. I förbigående förtjänar påpekas, att av dessa 38 örlogsskepp 14 voro endast några år gamla. Att under en tid, då stora härstyrkor i Polen och Östersjöprovinserna måste underhållas med folk, penningar och förnödenheter av alla slag dock kunna utveckla så livaktig byggnadsverksamhet av örlogsfartyg vittnar i sanning om såväl offervillighet som energi; egenskaper, som hos vårt svenska folk, — åtminstone var beträffar landets försvar — numera synas vara ställda på avskrivning.

Enligt författarens mening borde konung Karl, i stället för att förlösa dyrbar tid med att förmå turkarna att angripa Ryssland, koncentrerat sin militära styrka mot sin farligaste fiende, tsar Peter, och söka

gottgöra det fel, som förut begåtts, när på grund av otillräckligt försvar Östersjöprovinserna blevo ett relativt lättköpt byte för ryssarna. Tillfället att återerövra de svenska östersjöbesittningarna och krossa tsarens örlogsbas var visserligen nu betydligt mindre gynnsamt, än vad det några år tidigare hade varit; men författaren anser, att en kraftig aktion, utgången från Viborg och stödd av flottan, borde haft all sannolikhet att lyckas.

Härefter följer en skildring av Magnus Stenbocks skickliga och hjältemodiga försvar av Skåne, och huru denne tappra karolin icke blott slår danskarna, utan även är själen och den uppryckande kraften i det kungalösa landets krigsledning. Stenbock avlägger åtskilliga besök i Karlskrona för att pådriva flottans rustande, vilket skötes av den gamle amiralgeneralen Hans Wachtmeister, som härvid inlägger stor förtjänst, men som har att kämpa med många svårigheter, enär stor brist råder på penningar, sjöfolk och förnödenheter av snart sagt alla slag. Bland annat saknas även mat åt fångarna. "Jag har inte rättighet att släppa dem ut, ej heller att svälta dem ihjäl" klagar den äldre amiralgeneralen. Den elakartade pestsjukdom, som under åren 1710—11 härjade i landet, och som enbart i Karlskrona bortryckte 8,000 människor, var naturligen även ett svårt hinder för rustningarnas bedrivande. Stenbock är Wachtmeister till stor hjälp framför allt genom sin outröttliga förmåga, att hos rådet ävensom av enskilda personer uppdriva penningar och förnödenheter. Också är flottan ärligen till sjöss och undsätter bland annat såväl Stralsund som Wismar.

I fortsättningen skildras Stenbocks expedition till Rügen 1712, hur på grund av envis otur med vädret ej hela armén kunde överskeppas, och huru, vad ändå värre var, större delen av transportflottan med för armén ovärderligt viktiga förråd förstördes av danskarna. Stenbocks expedition i nordtyskland skildras mera ingående i en särskild bilaga, och man får följa hans hjältemodiga kamp mot svårigheter av olika slag, vilken ändades med den sorgliga kapitulationen i Tönningen.

Härpå följer redogörelse för den ryske tsarens energiska och målmedvetna arbete för att trygga sina erövringar och för att skaffa sig en stark sjömak. Han är även i rastlös verksamhet för att organisera offensiven mot Sverige och inspekterar personligen hela sin långa krigsfront. I samråd med den danske konungen planeras en dansk-rysk invasion i Skåne.

Konung Karls återkomst till sitt utarmade rike efter mer än fem års vistelse i Turkiet skildras härefter. I Stralsund sammanträffar konungen med Görtz, som genom skickliga fast hårdhänta medel skapar möjlighet att ännu några år fortfara med krigföringen. Fredstrevare saknas ingalunda, ty egentligen äro alla parter trötta på det långa kriget, men allt strandar på konungens envishet och bristande sinne för

realiteter. Den hotande faran av en rysk-dansk häns landstigning i Skåne under skydd av en dansk-rysk-engelsk flottas kanoner avvärjes tack vare oenighet och misstro mellan de allierade; med väpnat motstånd hade detta förmodligen ej lyckats. Skildringen avslutas med konungens död.

I slutordet framhåller författaren att konung Karl, därest han i lika hög grad, som han var slagledare, även förstätt att leda kriget i stora drag, skulle förvisso kunnat räknas till en av världens största fältherrar. Konungens planer erkänns ofta hava varit storslagna, men målet för dessa stod oftast ej i proportion till de medel, som funnos tillgängliga för planernas utförande.

Munthe's sista verk utgör en värdig avslutning på ett gediget och storslaget sjömilitärt och strategiskt författarskap. Med sin klara, exemplifierande bevisföring stöder han framställda påståenden. Intressanta episoder, dem han uppsparat under sitt synnerligt grundliga forskningsarbete, skänka omväxling och ökat intresse åt skildringen. Framställningssättet är klart och koncist, formen elegant och lättläst, måhända dock på ett och annat ställe litet tung på grund av förekommande upprepningar vid tillfällen, då författaren velat alldeles särskilt betona ett påstående eller en händelse. Kritiken av konung Karl är ganska hård, men torde i stort sett få anses rättvis, måhända dömer författaren dock emellanåt väl strängt; det är nog ej så lätt, att efter över 200 års förlopp med säkerhet bedöma genomförbarheten av tilltänkta företag.

Det torde stulilgen här få anses på sin plats, att till den frikostige mecenat, vilken möjliggjort utgivandet av såväl detta som andra arbeten av samma författare, från en intresserad läsekrets framföra ett vördsam och uppriktigt tack.

F.

Befälsutövning, för örlogsflottans yngre befäl enligt uppdrag utarbetad av G. Wahlström, kapten vid Kungl. Flottan.

I ett anförande, som med anledning av Marinlitteraturföreningens 25-åriga, framgångsrika tillvaro nyligen hölls å Sjöofficerssällskapet i Stockholm av en av sagda förenings stiftare, i vilket anförande bl. a. påpekades, huru sent i själva verket den rent sjöstrategiska litteraturen i vårt land framträtt, relaterade talaren, att det t. o. m. fanns en tid hos oss, då oförståelsen för dithörande spörsmål var så stor, att begreppen strateg och strategi hart när användes som skällsord.

Det är inte utan, att man i våra dagar kan — eller får jag kanske säga: har kunnat? — spåra en liknande oförståelse beträffande militär-

pedagogiken, denna i den form den numera framträder visserligen relativt nymodiga men därför icke mindre viktiga lära om det mänskliga elementets betydelse och fostran inom krigsmakten. Mången framstående sjöofficer har förvisso i gångna tider visat sig behjerta, att "flottans angelägnaste del är personalen", men ifrån ett konstaterande härav och till införandet av särskild undervisning i kunskapen om rätta sättet att handhava och fostra denna personal är steget stort. Trots vedernamn och allsköns mer eller mindre latent motstånd har dock denna icke minst för vår flotta med dess materiella svagheter så betydelsefulla utbildningsgren omisider brutit igenom. Militärpedagogik ingår nu som ett led i vår sjöofficersutbildning, där ämnet förekommer i 3 skilda omgångar, och även i underofficersskolan ges undervisning i dessa stycken. Äran av detta sakförhållande tillkommer utan tvekan förf. till ovanstående arbete, Befälsutövning. Med levande intresse och oförtruten energi har han alltsedan sina yngre officersår predikat personalfrågornas stora betydelse och han har otvivelaktigt varit själen i det krävande arbete, som ligger bakom de nu vunna resultaten.

I sin bok Befälsutövning har förf. samlat en mångfald "erfarenheter och rön, hämtade ur praktiken, andras och förf:s egen". Han bygger, såsom han också framhåller i sitt förord, rätt mycket på citat ur tidigare arbeten inom området. Sturdee's bekanta "Five minutes to one bell" har härvid utgjort en ofta och med rätta anlitad källa. Att förf. särskilt vinnlagt sig om att tillgodogöra läsarne den rika skörd av erfarenhet, som efterkrigslitteraturen skänker, är givet.

Förf. ämnar till att börja med en översikt av vad som i vår marin åtgjorts för att komma till den ståndpunkt på det militärpedagogiska området, där vi nu stå. Icke utan stolthet konstateras, att detta arbete, som väsentligen sammanfaller med det senaste decenniet, fört oss i främsta ledet bland alla mariner på detta område.

I det inledande kapitlet "Personal och teknik" ställer förf. så att säga kyrkan mitt i byn och låter personalsynpunkterna få sin plats med i solen vid sidan av de materiella, vilka ju i detta teknikens förlovade tidevarv och särskilt inom sjövapnet av naturliga skäl eljest allt för lätt intaga en dominerande ställning.

Många tankeväckande lärdomar glivas läsaren i det följande kapitlet om "Befälhavaren". Särskilt må här framhållas vad förf. lägger sina unga kamrater på hjärtat i deras egenskap av officerare, vad han anför om kamratfostran och om nödvändigheten att hålla underbefälet om ryggen.

Vid studiet av de båda kapitlen om "Befälsutövning i allmänhet" och om "utbildning" och ej blott där, utan f. ö. litet varstans i boken får man en beklämmande påminnelse om de svårigheter, vilka en sådan marin som vår har att kämpa med på grund av lösligheten i personalför-

banden, knappa kadrer, de täta ombytena av både befäl och menige ombord och i land, de värnpliktigas korta tjänstetid o. s. v. Ty åtskilliga av vad förf. har att hos sin läsekrets anbefalla för tillämpning i praktiken, går tyvärr under nuvarande förhållanden svårigen att realisera, särskilt vad landtjänsten beträffar. Vilket naturligtvis på intet sätt hindrar, att man bör söka göra det bästa möjliga och därjämte oavlättligen sträva att komma till ett bättre sakernas tillstånd.

Efter ett kapitel om "Fysisk fostran", där bl. a. klarlägges idrottens egenskap av en även för sjövapnets personal särdeles viktig angelägenhet, övergår förf. till bokens omfångsrikaste kapitel, det om "Karaktärsfostran". Det behandlar en mångfald krigardygder, som alla tillsammans skola göra en god krigsman av en god medborgare. Det skulle här föra för långt att närmare ingå på förf:s synpunkter och de ofta nog så intressanta belägg härför, som kunnat hämtas ur krigsdeltagares m. fl:s berättelser om sina erfarenheter. Jag kan dock inte underlåta att här instämna i vad förf. har att säga rörande den fosterländska upplysningsverksamheten samt om utbildningen av våra värnpliktiga. Likaså bör understrykas vad han anför beträffande att sjömanskapens tid ingallunda får anses vara förbi med segelskeppens väsentliga försvinnande från haven. Det är nog ingen risk, att vi få för mycket av sjömanskap i vår flotta.

Följer så ett kapitel om "Personalens trevnad", vari bl. a. ges en intressant inblick i de åtgärder, man i främmande marinier vidtagit i detta avseende. Vi få slutligen i kapitlet "Befälsutövning i krig" del av många lärrika erfarenheter på det krigs- och stridspsykologiska området.

Med utarbetandet av denna sin bok om Befälsutövning har förf. onekligen givit sig in på ett ämne, som i stort sett måste betraktas såsom ömtåligt. Därom är han förvisso medveten. Särskilt i det stora kapitlet om Karaktärsfostran är det påtagligt, att han mången gång sätter fingret på den ömma punkten och säkerligen finnas de, som hålla före, att han i en del fall gått för långt i sin öppenhjärtlighet vid behandlingen av frågor, som de anse böra betraktas såsom väsentligen interna. I varje fall må man emellertid hoppas, att den läsekrets av unga officerare, till vilken förf. riktar sig, ägnar det enligt min uppfattning förträffliga arbetet ett intresserat studium, därmed bidragande att hålla andan inom vår flottas personal på högsta möjliga ståndpunkt.

G. Hm.

Innehåll i åtskilliga maritima och krigsvetenskapliga tidskrifter.

Organisation.

Allmänna synpunkter beträffande de svenska luftstridskrafternas organisation (Ny mil. tidskrift, h. 1). — The royal naval reserve and its future (J. Royal united serv. inst. nov. 1927). — The auxiliary patrol in pence time (J. Royal united serv. inst. nov. 1927).

Navigation.

De nyeste stömlinjetabeller för sjö- och luftnavigering (N. T. f. S., h. 9).

Maskinväsende.

Några moderna marinanläggningar med Atlas Diesel motorer (Tekn. T. nov. 27).

Hälso- och sjukvård.

Hygiène Navale et habitabilité (Rev. Mar. okt. 27).

Flygväsende.

Editorial Comment. Förord för flygbåtar framför landflygplan (Flight 10 nov. 27). — Air exercises 1927 (J. Royal united serv. inst. nov. 27). — La question des dirigeables (le Y. n. r. 2327).

Diverse.

Les Télémètres de marine (Rev. Mar. okt. 27). — De svenska och engelska förslagen till gasskyddsinstruktioner (Krigsvet. ak. T. okt. 27). — Olja ur kol (Naut. T. nov. 27).

Utdrag ur kungjorda patentansökningar

meddelade genom Th. Wawrinskys Patentbyrå, Stockholm.

Datum	Diarie-nummer	Uppfinningens art
6/10—27	1620/26	Strömbrytare för stora momentana strömstyrkor. (Tillägg till patentet N:r 59329). A. G. Brown, Boveri & Cie, Baden, Schweiz.
»	451/22	Anordning vid förbränningsmotorer. J. H. Holmström, Svartön, Luleå.
»	869/26	Strömbrytare för tändapparater för förbränningsmotorer. A. Lindberg, Stockholm.
»	638/25	Flygmaskin. H. Junkers, Dessau.
»	1373/25	Flygmaskin. A. Tammeo, E. Caminada, P. Foppiano och C. Scotti, Genua.
»	3221/25	Fasthållningsanordning för förtöjningskablar. F. Bengtsson, Mölle.
»	619/26	Sjömina med en vid ankaret lagrad utlösningshävstång. A.-B. Bubum, Malmö.
27/10—27	2022/25	Förfaringssätt för rening av matarvatten för ångpannor. J. Ostertag, Stuttgart.
»	1246/26	Inställningsanordning vid radioapparater. Westinghouse Electric and Manufacturing Co., East Pittsburgh, A. F. S.
»	164/26	Depotfartyg för hydroplan. (Tillägg till patentet n:r 63256). John I. Thornycroft & Co. Limited och J. E. Thornycroft, Westminster.

