

TIDSKRIFT  
I  
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV  
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I  
KARLSKRONA.



1914.

77:e årgången.

---

---

Häfte N:r 2

## Marinen under sistförflutna året\*).

(Forts. från sid. 20.)

### III.

#### Marinstabens verksamhet.

Från föregående år hava följande arbeten fortsatts nämligen:

- fullständigandet av mobiliseringsplanerna;
- bearbetandet av statistiska uppgifter rörande egen och främmande mariner;
- tillgodogörandet av gjorda sjömätningar för militärt bruk m. m.

Bland avgivna förslag och utredningar må nämnas:

- förslag till beräkningsgrunder för övningskostnaderna för sjöbeväringen;
  - förslag till beräkning av medelsbehovet för anslaget till flottans övningar m. m.;
  - förslag till ändrade reglementsbestämmelser angående utländings tillträde till militära etablissemang;
  - förslag till ändrade bestämmelser angående antagning och utbildning av reservbefäl m. m.;
  - förslag till nya upplagor av U M F I: A och B, H E R, A S I och M I I B.
- Yttrande och förslag hava avgivits över bland annat:
- Det militära pensionsväsendet;
  - Underofficersförbundets hemställen;
  - Departementalkommitténs betänkande;

\*) Hämtat ur »Berättelse om vad i rikets styrelse sedan sista lagtima Riksdags sammanträde sig tilldragit».

Sakkunnigas förslag till officersbefordran;  
Åtgärder att hålla sjömanskåren fulltalig;  
Förenklad redovisning för marinen, del III.

Dessutom hava avgivits utredningar, förslag och yttranden av hemlig natur eller föranledda av hemställan från försvarsberedningarna.

#### IV.

### Av chefen för kustartilleriet och inom hans stab uppgjorda förslag och avgivna yttranden.

#### 1. Förslag:

till plan för kustartilleriets övningar;  
i fråga om tillgodoräknande av tjänstetid för manskap som förut varit stamanställt vid armén eller flottan;  
till skjutfältsavstängning i Vaxholms och Oscar-Fredriksborgs fästning;  
till »Bestämmelser för kustartillerikadetts utbildning ombord å flottans fartyg»;  
till uppställning av skjuttabeller;  
till nya beklädnadsbestämmelser för kustartillerikadett;  
till nytt kapitel XI  $\frac{1}{2}$ : »Betyg och prisbestämmelser m. m.» i »Skjutinstruktion för fästningsartilleriet»; samt  
till metod för betygsättning vid utbildning i skjutning med pjäser vid kustartilleriet.

#### 2. Yttranden:

över förslag till ändring av § 24 värnpliktslagen;  
över förslag till reglemente för marinen, del IV;  
över betänkande och förslag angående förändrat ordnande av det militära pensionsväsendet.  
Dessutom hava utarbetats:  
ändringar i »Bestämmelser för utbildningen vid kustartilleriets artilleriavdelning»;

bestämmelser angående prisskjutning;  
bestämmelser rörande kustartillerikadetts beklädnad m. m.;  
varjämte arbetet med det nya artillerireglementet fortskridit så långt, att tryckningen av detsamma kunnat påbörjas.  
Ett flertal förslag och yttranden av hemlig natur hava avgivits och arbetet med mobiliseringshandlingarnas fullständiggande har fortgått.

#### V.

### Marinens övningar och undervisningsverk.

#### *Flottans övningar och undervisningsverk.*

Under det med den 31 oktober 1913 tilländalupna undervisningsåret hava följande fartyg varit använda, nämligen:

#### 1. Skoleskader;

för anordnande ombord av skjut- och maskinskolor för stampersonal och värnpliktiga under omkring 2 månader (från och med den 29 augusti 1912) 3 st. 1. kl. pansarbåtar, 1 torpedkryssare, 1 jagare, 2 st. 1. kl. torpedbåtar, 1 kanonbåt och några smärre fartyg;

#### 2. Rekrytavdelningar;

för anordnande ombord av rekrytskola och yrkeskurser för stampersonal och värnpliktiga under omkring 3 månader (november, mars och april);

vid Karlskrona station och förlagda till densamma 3 st. 1. kl. pansarbåtar och ett logementsfartyg — *Karlskrona rekrytavdelning* — varjämte en 1. kl. pansarbåt under omkring 2  $\frac{1}{2}$  månader ingick i avdelningen;

vid Stockholms station och förlagda till densamma 3 st. 1. kl. pansarbåtar — *Stockholms rekrytavdelning*;

#### 3. Vinterövningar;

för samövning av stampersonal och värnpliktiga m. m. (från och med den 28 november);

*Kustflotta:*

under omkring 3 månader 6 st. 1. kl. pansarbåtar, 1 torpedkryssare, 4 jagare, varjämte 1 pansarkryssare, 1 torpedkryssare och 13 st. 1. kl. torpedbåtar under omkring 2  $\frac{1}{2}$  månader och 1 logementsfartyg under omkring 3 veckor ingingo i kustflottan;

*Göteborgsavdelning:*

under omkring 3  $\frac{1}{2}$  månader 1 torpedkryssare, varjämte under 2  $\frac{3}{4}$  månader 2 st. 2. kl. pansarbåtar, 4 st. 1. kl. torpedbåtar och 2 undervattensbåtar samt under omkring 1 månad 1 pansarkryssare ingingo i avdelningen; till avdelningen hörde även 1 logementsfartyg, vilket under omkring 1  $\frac{1}{2}$  månad efter avdelningens upplösande kvarlåg såsom logementsfartyg för personal avsedd för tillsyn av i Göteborg förlagda fartyg;

*Öresundsavdelning:*

under omkring 1  $\frac{1}{2}$  månad 1 torpedkryssare och 4 st. 2. kl. torpedbåtar;

4. *Långresa;*

för expedition till Östersjö-, Nordsjö- och Atlanthamnar för samövning av stampersonal och värnpliktiga samt skola ombord för sjökadetter pansarkryssaren Fylgia (från och med den 4 november) under omkring 5  $\frac{3}{4}$  månader; under denna tid ingick pansarkryssaren under omkring 2  $\frac{1}{2}$  månader i kustflottan och omkring 1 månad i Göteborgsavdelningen;

5. *Kustflotta;*

för samövning av stampersonal och värnpliktiga ävensom för anordnande av befälkurs, repetitionskurs för reservofficerare, kurs för reservofficersaspiranter vid skjutskola, yrkeskurser för stampersonal och värnpliktiga, yrkesskolor (utom mineringsskola) gemensamma för stampersonal och värnpliktiga samt rekryt-skola för till sjötjänst inskrivna värnpliktiga (från och med den 1 maj) under omkring 4 månader 6 st. 1.

kl. pansarbåtar, 3 torpedkryssare, 4 jagare, 13 st. 1. kl. och 7 st. 2. kl. torpedbåtar, 3 undervattensbåtar, 1 depåfartyg, 1 verkstadsfartyg och några smärre fartyg, varjämte 1 undervattensbåt under omkring 3 månader, 1 minifartyg under omkring 2 månader och en 2. kl. torpedbåt under 3 månader tillhörde kustflottan; till kustflottan hörde även under omkring 4 månader kanonbåten Urd, vilken sjönk efter kollision den 22 augusti 1913;

6. *Sjökrigsskoleavdelning;*

för anordnande av skola ombord för sjökadetter, rekryt-skola gemensamt för stampersonal och värnpliktiga, samt för samövning av stampersonal och värnpliktiga (från och med den 1 maj) under omkring 4  $\frac{1}{2}$  månader en 1. kl. pansarbåt, under omkring 3  $\frac{1}{2}$  månader 1 torpedkryssare samt under omkring 1 månad 1 kanonbåt och 2 st. 2. kl. torpedbåtar;

7. *Göteborgsavdelning;*

för anordnande av skjut-, signal- och torpedskolor för skeppsgossar samt samövning av stampersonal och värnpliktiga (från och med den 29 april) under omkring 4 månader 2 st. 2. kl. pansarbåtar, 1 kanonbåt och 2 st. 1. kl. torpedbåtar;

8. *Skeppsgosseavdelning;*

för övande av skeppsgossar, 1. och 2. årens kurser, under omkring 4  $\frac{1}{2}$  månader 2 övningsfartyg och 2 övningsbriggar;

9. *Mineringsskola;*

för anordnande av mineringsskola, gemensam för stampersonal, reservofficersaspiranter och värnpliktiga, samt repetitionskurs för reservofficerare (från och med den 5 maj) under omkring 1 månad 1 logementsfartyg — *Mineringsskola vid Stockholms station* — samt under omkring 3 månader 1 logementsfartyg och 3 st. 2. kl. torpedbåtar — *Mineringsskolan*;

10. *Kanonbåten Svensksund;*

för rekognoscering av militärleder m. m. (från och med den 28 april) under omkring 5 månader;

11. *Skoleskader;*

för anordnande av skjut- och maskinskolor gemensamma för stampersonal och värnpliktiga (från och med den 5 september) under omkring 2 månader 2 st. 1. kl. pansarbåtar, 1 torpedkryssare, 1 jagare, en 1. kl. torpedbåt, 1 kanonbåt och några smärre fartyg;

12. *För kustartilleriets krigsövning;*

(från och med den 9 september) under omkring 2 veckor 2 st. 3. kl. pansarbåtar, 4 st. 1. kl. och 4 st. 2. kl. torpedbåtar, 1 ballongfartyg m. m., varjämte 1 torpedkryssare från skoleskadern under 1 vecka deltagit i nämnda krigsövning;

13. *För landstormsövningar;*

2 st. 2. kl. torpedbåtar, varav en under 1 vecka, en under omkring 3 veckor;

14. *Chefsfartyget Drott* har varit rustat omkring 2 månader;

15. *Torpedberedskap;*

För övande av den för torpedfartygen avsedda personalen har torpedberedskap varit anordnad vid vardera stationen, och hava följande fartyg använts för dessa övningar:  
vid Karlskrona station 1 jagare och 8 st. 1. kl. torpedbåtar  
vid Stockholms station 1 jagare, 2 st. 1. kl. och 2 st. 2. kl. torpedbåtar.

16. *Undervattensbåtberedskap;*

För övande av den för undervattensbåtarnas bemanning avsedda personalen har undervattensbåtberedskap varit anordnad vid vardera stationen.

För närvarande (den 31 december 1913) äro på expedition: *Stockholms rekrytavdelning* bestående av 3 st. 1. kl. pansarbåtar;

*Karlskrona rekrytavdelning* bestående av 3 st. 1. kl. pansarbåtar och ett logementsfartyg;

*Kanonbåten Svensksund* å rikets västra kust för bispringande av nödställda fartyg och fiskebåtar samt för upprätthållande av ordningen på fiskeplatserna m. m.

*Pansarkryssaren Fylgia* till främmande farvatten.

I *sjökrigshögskolan* var undervisningen under arbetsåret 1912—1913 inställd under tiden den 28 november—17 februari. För närvarande pågå sedan den 1 sistlidna oktober artilleri-, torped- och minkurs samt allmän kurs; och utgör antalet elever 37, därav 9 kustartilleriofficerare.

I *sjökrigsskolan* utgjorde efter officersexamen hösten 1912 antalet kadetter 57, av vilka under hösten 1913 efter avlagd officersexamen utnämndes till underlöjtnanter vid kungl. flottan 17 och i kungl. flottans reserv 3. Antalet kadetter utgör nu 41, av vilka 2 tillhöra kustartillerilinjen.

Antalet man, som meddelats undervisning vid flottans skolor m. m. framgår av nedanstående tablå.

Sjömanskårens skolor i Karlskrona .....	1,386
därav i reservofficersaspirantkursen .....	26
och i lotskursen .....	14
Sjömanskårens skolor i Stockholm .....	1,210
därav i lotskursen .....	34
Vid Karlskrona torpedberedskap .....	158
» Stockholms                   » .....	246
Å Karlskrona rekrytavdelning .....	643
» Stockholms                   » .....	389
Vid signalskola i land .....	149
» maskinskola i land .....	29
» skeppsgosseskolan i Karlskrona .....	327
»                                   » i Marstrand .....	181
» kustflottans skjutskola .....	246
»                                   » signalskola .....	168

Vid kustflottans torpedskola .....	116
» » undervattensbåtskola .....	25
» » maskinskola .....	256
» mineringsskolan .....	94
» sjökrigsskoleavdelningens rekrytskola .....	137
» Göteborgsavdelningens skjutskola för skeppsgossar	52
» » » signalskola » »	39
» » » torpedskola » »	15
» Skoleskaderns skjutskola .....	143
» » maskinskola .....	104

### *Kustartilleriets skolor och övningar.*

För *stammanskapet* hava skolor och övningar fortgått enligt gällande bestämmelser.

För de *värnpliktiga* hava enligt bestämmelserna i värnpliktslagen varit anordnade:

*tjänstgöring i en följd* i 182 dagar dels från och med den 5 november 1912 till och med den 5 maj 1913, dels från och med den 8 maj till och med den 5 november 1913 och dels från och med den 5 november 1913, vilken tjänstgöring avslutas den 5 maj 1914.

*1:a tjänstgöring* i 258 dagar dels från och med den 15 januari till och med den 29 september, dels från och med den 8 maj 1913, vilken tjänstgöring avslutas den 20 januari 1914; samt

*repetitionsövning* i 42 dagar från och med den 19 augusti till och med den 29 september.

## VI.

### Utveckling och underhåll av marinens materiel.

#### a) *Fartyg, hus- och andra byggnader.*

Marinförvaltningen (ingenjöravdelningen) har under år 1913 genom kontrakt beställt:

materiel för undervattensbåtförsvaret hos Luth och Roséns elektriska aktiebolag, Aktiebolaget Diesels Motorer, Ludvigsbergs verkstads aktiebolag, Aktiebolaget ingenjörfirman Titan, Axel Ljungströms fabriks aktiebolag och Optische Anstalt C. P. Goerz;

materiel till pansarbåten Sverige: torn för 28 cm. kanoner hos Aktiebolaget Bofors-Gullspång, torn för 15 cm. kanoner hos Motala verkstads nya aktiebolag, 2 st. generatorer och 4 st. strålkastare hos Luth och Roséns elektriska aktiebolag, 2 st. dieselmotorer för drift av dynamomaskiner hos Aktiebolaget Diesels motorer, 2 st. ångturbindynamos hos firman Zander & Ingeström samt stålmöbler hos J. Isaksson & Co;

båtmateriel och strålkastare för sjöpositioner hos Bergsunds mek. verkstads aktiebolag.

Under år 1913 har jagaren Munin blivit levererad av Kockums mekaniska verkstads aktiebolag.

De mera omfattande arbeten, som under år 1913 utförts av ingenjördepartementen vid flottans varv utöver de arbeten, vilka äro att hänföra till materielens reparation, underhåll och klargöring för expedition, äro följande:

#### *vid Karlskrona station:*

Arbetena med kanonbåten Skäggalds förändring till depåfartyg för undervattensbåtar hava i sin helhet avslutats. Nybyggnadsarbetena å en ångkranpråm för kustartilleriet och en bogserbåt för varvet hava fortgått, så att av arbetena å den förstnämnda återstå maskinernas insättning och en del kompletteringsarbeten, varemot bogserbåten i det närmaste avslutats. Nybyggnaden av tvenne kolpråmar har påbörjats och så fortskridit, att spanten å desamma blivit resta och bordläggningen påbörjats. Av till byggnad anbefallda 4 st. reservångpannor till 1. klass torpedbåtar hava 2 st. färdigtillverkats och de tvenne återstående äro under arbete. Byggandet av anbefalld undervattensbåtmateriel har påbörjats.

För pansarbåtarna Äran, Wasa och Tapperheten hava tillverkats och installerats askejektorer. Å vissa stationen tillhörande fartyg hava anordnats durkar för sprängningsmateriel.

Anbefallda elektriska anläggningarna för marinens behov i Karlskrona hava påbörjats.

Inom f. d. landshövdingeresidenset hava för byggnader användande till lokaler för flottans underbefälsskolor samtliga arbeten avslutats, så att byggnaden för sitt ändamål kunde tagas i användning den 25 juni 1913.

De från år 1912 återstående förändrings- och moderniseringsarbetena inom högvaktsbyggnaden hava i sin helhet avslutats.

Arbetena med påbyggnad av en våning i sjömanskårens kasern II hava påbörjats och så fortskridit, att grundförstärningen medelst betongjutning blivit verkställd, yttertaket lyft till sin nya höjd och all tegelmurning under detta avslutats liksom även centralvärmeledningsarbetet inom samma kasern. Murning å brandmurar, inläggning av brandbotten och elektriska ledningsarbetena inom byggnaden pågå.

Anbefallda muddringsarbeten i varvshamnen, söder om mobiliseringskajen, har, för erhållande av 7 meters vattendjup påbörjats samt fortskridit så att en sträcka av c:a 100 meter längs kajen erhållit nämnda djup. Å mobiliseringskajen hava grundläggningsarbeten för nya kolskjul påbörjats.

#### *Vid Stockholms station:*

Kolpråmar, 4 st., påbörjade år 1912, hava färdigbyggts. Nybyggnaden av tre ångslupar för 1:a klass kanonbåtar har påbörjats. Reservångpannor för 2:a klass torpedbåtar äro under tillverkning. Två motorbåtar för sjökarteverket och två roddslupar för Vaxholms grenadjärregemente hava nybyggts. Två stridsmål hava tillverkats. Nya ångpannor för dockanpumpmaskineri hava insatts. Skjul för flygmaskiner har inrett.

#### b) *Kustpositionerna.*

##### 1. *Vaxholms och Oscar-Fredriksborgs fästning.*

Arbeten för uppförande av underofficersbostäder vid Oscar Fredriksborg och av exercishus darsammastädes hava avslutats.

Brunnsborrningsarbetena vid Oscar-Fredriksborg och inom fästningen i övrigt hava avslutats.

##### 2. *Karlskrona fästning.*

Utförandet av en ångpannecentral m. fl. arbeten å Kungsholms fort har påbörjats och fortgå enligt planen härför.

##### 3. *Älvsborgs fästning.*

Kolskjulen vid Nya Varvet hava undergått en större reparation.

Beträffande vattenledning från Göteborgs stad till Nya Varvet samt anordnande av vatten- och avloppsledningar inom Nya Varvet hava avtal träffats och markköp ägt rum. Arbetena äro avsedda att taga sin början före innevarande års utgång.

##### 4. *Fårösunds kustposition.*

Inga extra arbeten hava utförts.

#### c) *Artillerimateriel, minor, torpeder m. m.*

Under år 1913 har anskaffats:

Kanoner, tubkanoner och eldledningsanordningar för minikryssaren Clas Flemming; avståndsmätare för stridsfartygen; diverse materiel för utbildning i skjutning samt komplettering av fartygens och fästningarnas ammunitionsutredningar.

Därjämte har anskaffats diverse minmateriel samt torpedinventarier och utredningseffekter för pansarbåten Sverige och för 5 st. undervattensbåtar.

Fårösunds radiostation har nedlagts. Ny radiostation har byggts i Tingstäde. En radiostation för minfartyget Clas Fleming har anskaffats.

## VII.

### **Sjökarteverket.**

Under år 1913 hava sjömätningar blivit utförda: dels i Västernorrlands län omkring Sundsvall mellan Skarpudden och Bremö,

dels i Stockholms län å Trälhavet,  
dels i Kalmar län omkring Kalmar stad,  
dels i Blekinge län inom Karlskrona skärgård jämte utanför liggande farvatten öster om linjen Utklippan—Tjurkö—Möcklö samt ett mindre område vid Sölvesborg,  
dels i Skåne vid Åhus, Trelleborg och Falsterbo,  
dels i Vänern inom Karlstads, Kristinehamns och Otterbäckens skärgårdar jämte smärre områden i Dalbosjön.

Sammanlagda ytvidden av de uppmätta områdena har utgjort:

i skala 1:5000—1:20000 .....	10 <sub>,56</sub>	kvadratmil
» » 1:30000 .....	1 <sub>,77</sub>	»
» » 1:40000 .....	0 <sub>,50</sub>	»
» » 1:50000 .....	3 <sub>,77</sub>	»
» » 1:200000 .....	19 <sub>,43</sub>	»

Triangelmätningar hava utförts i Västernorrlands och Gävleborgs län från Bremö till Jättholmarna,  
i Kalmar län från Skäggenäs fyr till Ölands södra udde,  
i Blekinge län från Bockö, sydost Matvik, till Listerhuvud,  
i Malmöhus län dels vid Ystad, dels vid Trelleborg och dels vid Falsterbo samt  
i Skaraborgs län från Mariestad till Otterbäcken.

### VIII.

#### Lotsverket.

Under år 1913 hava Liggskärs, Luleå och Rödkallens lotsplatser sammanslagits till en lotsplats, benämnd Luleå lotsplats. Lotskaptensexpeditionen i Övre norra lotsdistriktet har från och med den 1 oktober 1913 tillsvidare förlagts i Umeå i stället för i Luleå.

Vid vardera av grunden Långrogrunden och Vegagrundet i norra delen av Bottenhavet, Dynglasset i inloppet till Nordmalingsfjärden samt Esten utanför Karlskrona har utlagts en lysboj.

Nya fyrrar med agabelysning hava uppförts å Bonden, Storbådan, Jägarören, Heligholmen och 2 stycken å Gotska Sandön. Agabelysning har införts vid Krikeuddes, Lilla Rotholmens, Jutholmens, Östra Stendörrens, Södenhälls, Röko, Kofotens och Lilla Varholmens fyrrar.

Gotska Sandöns sydöstra fyr har borttagits.

Oranienholmens och Hästvilans fyrrar hava flyttats till Lerwiksudda och Ekören.

Tio fasta sjömärken hava uppförts å Holmöarna.

Lotsboningshus har uppförts å Idö och lotsuppassningshus vid Sandhamn.

### IX.

#### Navigationsskolorna.

Vid rikets navigationsskolor hava under läsåret 1912—1913 varit inksrivna i navigationsavdelningen 183 elever, av vilka 12 utexaminerats såsom skeppare, 41 såsom styrmän och 79 såsom sjökaptener samt i maskinistavdelningen 139 elever, av vilka 30 avlagt 3:e maskinistexamen, 14 2:a maskinistexamen och 64 1:a maskinistexamen. Antalet av dem, som utan att hava som elever tillhört skolorna åtnjutit undervisning därstädes, har utgjort 11, av vilka 3 avlagt styrmansexamen, 1 3:e maskinistexamen och 3 2:a maskinistexamen.

Dessutom hava 15 personer avlagt särskild examen i maskinlära samt 14 skepparexamen av 2:a klass.

### X.

#### Nautisk-meteorologiska byrån.

Byråns arbetsplan har icke underkastats någon förändring under året och dess stationer hava likaledes bibehållits oförändrade, dock hava kompletteringar av instrumentutredningarna ägt rum samt äldre instrumenter utbytts mot nyare.



Undersöknings- och kontrollarbetena samt nyanskaffningar för marinen hava haft ännu större omfattning än under föregående år; särskilt har byråns biträde för dylika ändamål i avsevärd omfattning påkallats av kustartilleriet. Antalet av under året undersökta fartygslanteror har vuxit från c:a 1,200 under år 1912 till 1,554 under år 1913 d. v. s. med mera än 25 %.

Årets magnetiska rekognoseringar hava huvudsakligen omfattat Bottenhavets och Bottenvikens kust emellan Sundsvall och Haparanda, varförutom ett par specialundersökningar för anletts utav inkomna anmälningar om större lokala störingar. Genom detta års arbete är byråns första och preliminära rekognosering av rikets yttre kust slutförd. Däremot saknas ännu nyare mätningar för Väneren och Vättern, varförutom de hittills utförda mätningarna tydligt ådagalägga behovet av omfattande kompletteringsundersökningar. Byråns nykonstruerade deklinations-variometer är nu levererad samt underkastas under denna vinter ingående prov, innan den uppställs för nästa sommar.

Antalet fartyg i transoceanisk fart, som föra meteorologiska journaler enligt internationellt formulär för byrån, har under året fördubblats.

Den under året tillkomna ökningen i byråns fast anställda arbetskraft har huvudsakligen använts för påkallade, delvis särskildes vidlyftiga detaljundersökningar samt för avverkande av balansen utav efterliggande arbeten.

## XI.

### Kommittéer.

I avseende å kommittéer, som av Kungl. Maj:t på föredragning av chefen för sjöförsvarsdepartementet blivit tillsatta, och liknande beredningar, vilka blivit, på grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande, av nämnda chef tillkallade, är följande att meddela:

1:o) *Sakkunniga för utgivande av ny upplaga av reglemente för flottan, del III.*

Genom kungl. brev den 22 oktober 1909 bemyndigades chefen för sjöförsvarsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för utgivande av ny upplaga av reglemente för flottan, del III; och blevo härtill den 23 oktober 1909 utsedda dåvarande kommendörkaptenen av 1:a graden numera kommendören H. V. M. von Krusenstierna, kaptenerna F. O. Widmark och K. Z. Rönblom samt regementsintendenten K. A. Trysén.

Härjämte hava majoren vid fortifikationen Hj. E. Smitt och kaptenen vid Karlskrona grenadjärregemente A. Nyholm biträtt vid den slutliga behandlingen av uppgjort förslag till omförmälda upplaga.

Arbetet avslutades den 15 november 1913.

Kostnaden har utgjort 16,687 kronor 80 öre.

2:o) *Sakkunniga för utredning rörande förenkling av marinens redovisningsväsende m. m.*

Genom kungl. brev den 4 juli 1910 bemyndigades chefen för sjöförsvarsdepartementet att tillkalla tre sakkunniga, varav en ordförande, för utredning rörande förenkling av marinens redovisningsväsende; och blevo härtill den 12 juli 1910 utsedda statskommisarien C. L. Tenow, dåvarande kaptenen numera kommendörkaptenen J. C. Schneidler och marinintendenten av 1:a graden R. C. T. Näsman.

Vidare uppdrogs genom kungl. brev den 28 april 1911 åt bemälda sakkunniga att vid fullgörande av omförmälda uppdrag i fråga om utredning rörande förenkling av marinens redovisningsväsende m. m. jämväl taga under övervägande frågan huruvida revision av marinens räkenskaper och förvaltning kunde så ordnas, att en på samma gång oberoende och sakkunnig granskning kunde vinnas eventuellt genom överflyttande av revisionen på civila händer utom marinen samt därutinnan framställa förslag.

Den 1 augusti 1910 förordnades marinintendenten av 2:a graden G. Lundén att biträda de sakkunniga.

1 oktober 1911 har kommandörkaptenen Schneidler upphört att deltaga i arbetet och efterträts av kaptenen G. Ekelund.

Under föregående år hava avgivits betänkande och förslag I samt betänkande och förslag II. Under år 1913 har avgivits betänkande och förslag III. Förutom dessa betänkanden hava en del framställningar rörande det sakkunniga meddelade uppdrag avlåtits.

Kostnaden för de sakkunnigas arbeten har utgjort omkring 58,000 kronor.

3:o *Sakkunniga för utredning beträffande lönereglerna för lotsstyrelsen och lotsverket.*

Genom kungl. brev den 18 oktober 1912 bemyndigades chefen för sjöförvarsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga jämte en sekreterare för att inom departementet biträda med utredning och avfattande av förslag beträffande löneroglering för lotsstyrelsen och lotsverket jämte i samband därmed stående frågor; och blevo den 7 november 1912 härtill utsedda ledamoten av Riksdagens första kammare hovmarskalken greve P. O. L. Klingspor, ledamoten av Riksdagens andra kammare sergeanten K. A. M. J:son Martin, ledamoten av Riksdagens andra kammare redaktören N. A. Nilsson i Kabbarp och extra byråchefen i statskontoret friherre C. G. E. Leijonhufvud.

Till sekreterare utsågs den 13 november 1912 amanuensen hos lotsstyrelsen M. A:son Forssman.

Arbetet avslutades den 15 mars 1913.

Kostnaden uppgick till 6,984 kronor 9 öre.

4:o) *Sakkunniga för avgivande av förslag till bestämmelser angående befordran inom officers- och underofficerskårerna vid kungl. flottan.*

Genom kungl. brev den 18 oktober 1912 bemyndigades chefen för sjöförvarsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning och avfattande av förslag dels till bestämmelser angående befordran inom officerskåren vid kungl. flottan och dels till bestämmelser angående befordran inom kungl. flottans underofficerskår; och blevo den

6 november 1912 härtill utsedda vice amiralen J. W. L. Sidner, kommandören S. J. T. C. Ankarcrona, kommandörkaptenen av 2:a graden H. A. M. Eneström samt kaptenerna C. H. Åkermark och G. S. N. de Broen.

Den 3 mars 1913 befriades kommandören Ankarcrona från det honom givna uppdraget.

Den 14 maj 1913 avslutades utredningen ang. officersbefordran och inlämnades förslag i ämnet.

Sakkunniga för utredning angående befordran inom underofficerskåren hava utgjorts av vice amiralen Sidner, kommandörkaptenen Eneström, kaptenen Åkermark, flaggstyrmannen J. A. Carlsson, Karlskrona, och maskinisten av 2:a graden N. A. Falconer, Stockholm.

Den 20 december 1913 avslutades uppdraget och inlämnades förslag i ämnet.

De approximativa kostnaderna uppgå till 10,400 kronor, däri icke inberäknat arvode till sekreterare samt tryckningskostnader.

5:o) *Sakkunniga för utredning av vissa frågor rörande skeppsgossekårerna.*

Genom kungl. brev den 18 oktober 1912 bemyndigades chefen för sjöförvarsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning av vissa frågor rörande skeppsgossekårerna; och blevo härtill den 6 november 1912 utsedda kommandörkaptenen av 1:a graden friherre A. T. C. Gyllenkrok samt kaptenerna A. R. Fröding och J. A. F. Eklund.

Omkring hälften av arbetet med det sakkunniga lämnade uppdraget kan anses vara slutfört.

Kostnaderna hava uppgått till 8,037 kronor 3 öre.

6:o) *Sakkunniga för utredning av vissa frågor rörande flottans nuvarande stridsfartygsmateriel.*

Genom kungl. brev den 9 maj 1913 bemyndigades chefen för sjöförvarsdepartementet att tillkalla högst tre sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning av vissa frå-

gor rörande flottans nuvarande stridsfartygsmateriel; och blevo härtill utsedda mariningenjören av 1:a graden J. Lindbäck, Lidingö villastad, ingenjören S. G. Bremberg, Stockholm, och kommandörkaptenen av 1:a graden C. C. Engström, Stockholm.

Sakkunniga hava avgivit förslag till ändring av 1:a klass pansarbåtar ävensom utredning i fråga om medel att dämpa fartygs rullning.

Kostnaderna hava uppgått till 3,618 kronor 73 öre.

7:o) *Sakkunniga för utredning rörande organisation av de till flottans stationer hörande myndigheter.*

Genom kungl. brev den 20 juni 1913 bemyndigades chefen för sjöförsvarsdepartementet att tillkalla högst 4 sakkunniga jämte en sekreterare för att inom departementet biträda med utredning och uppgörande av förslag rörande organisationen av de till flottans stationer hörande myndigheter, och blevo här till utsedda konteramiralen H. G. Lagercrantz, Karlskrona, marinöverintendenten H. F. Lindberg, Stockholm, statskommissarien Chr. L. Tenow, Stockholm, och förste marinintendenten G. E. Didring, Stockholm. Den sistnämnda har den 20 november 1913 avlidit.

De sakkunniga hava uppnått enighet om riktlinjerna för sitt blivande organisationsförslag samt medhunnit en del detaljarbeten.

Kostnaderna hava hittills utgjort 5,500 kronor.

8:o) *Sakkunniga för revidering av skeppsmättningsförfattningarna.*

Genom kungl. brev den 20 juni 1913 bemyndigades chefen för sjöförsvarsdepartementet att tillkalla högst fyra sakkunniga jämte en sekreterare för att inom departementet biträda med omarbetning av de utav särskilt tillkallade sakkunniga den 9 februari 1907 avgivna förslag till skeppsmättningsförfattningar m. m.; och blevo till sakkunniga utsedda kommerserådet C. Malmén, skeppsmättningsöverkontrollören O. Larsson och ingenjören N. G. Nilsson, samtliga i Stockholm, varjämte till sekreterare antogs dispasschören C. M. Pinéus, Göteborg.

Sakkunniga hava utarbetat preliminära utkast till ny förordning angående skeppsmätning på den s. k. tyska regelns grund, varjämte vissa undersökningar till belysning av en del på olika skeppsmättningsfrågor inverkan omständigheter företagits.

Kostnaderna hava hittills utgjort 1,010 kronor.

---

## XII.

### Utfärdade författningar.

Under år 1913 hava på chefens för sjöförsvarsdepartementet föredragning följande allmänna författningar utfärdats nämligen: *den 24 januari* kungörelse ang. civila befattningshavares vid sjökartverket delegarskap i flottans pensionskassa; *den 24 oktober* kungörelse ang. organisationen av marininstaben och denna stabs verksamhet i fredstid; *den 31 oktober* kungörelse ang. vissa ändringar i förnyade reglementet för flottans pensionskassa den 17 november 1899; *samma dag* kungörelse ang. ändrad lydelse av § 3 i kungörelsen ang. lotsavgifternas beräkning den 27 november 1896; *den 28 november* kungörelse ang. tillägg till de i reglementet för navigationsskolorna i riket den 29 mars 1912 intagna övergångsbestämmelser; *den 5 december* kungörelse ang. vissa ändringar i förnyade reglementet för flottans pensionskassa den 17 november 1899; *den 12 december* kungörelse ang. ändrad lydelse av § 43 i förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881.

---

## Årsberättelse i sjökrigskonst och sjökrigshistoria.

Avgiven vid Kungl. Örlogsmannasällskapets sammanträde den 4 februari 1914 av ledamoten *G. Unger*.

### Kriget mellan Italien och Turkiet.

(Tripolitanska kriget.)

Den årsberättelse i sjökrigskonst och sjökrigshistoria, som avgavs den 7 februari 1912, således nära 8  $\frac{1}{2}$  månader före det tripolitanska krigets slut, innehöll en redogörelse för detta krigs första skede, nämligen operationerna vid libyska kusten. Här lämnas en kortfattad framställning av krigets senare skede, vars sjökrigsföretag huvudsakligen ägde rum i Egeiska havet.

Mot slutet av år 1911 räknade den italienska ockupationsarmén i Tripolis omkring 100,000 man; framgångarna i landkriget voro dock små och föga ägnade att utöva ett tillräckligt tryck på Turkiet. Hade Italien icke måst taga hänsyn till övriga europeiska stormakters önskan, att kriget icke skulle komma att beröra Balkanhalvön, är det sannolikt att sjökrigsoperationerna redan från början huvudsakligen förlagts till Egeiska havet och att till Tripolis-kusten endast avdelats de sjöstridskrafter, som erfordrades för trupptransportskeppens konvojering, landstigningens understödjande och vissa kustorters beskjutning.

Den turkiska flottans såväl materiella som personella svaghet samt det stora avståndet mellan Dardanellerna och libyska

kusten utgjorde emellertid faktorer, vilka neutraliserade olägenheterna av att de italienska huvudstridskrafterna till sjöss ej genast vid krigets början kunde sändas mot turkiska flottan.

Vid 1911 års slut såg sig emellertid italienska krigsledningen nödsakad att kraftigare än förut skett försöka tvinga Turkiet till eftergift och beslöt sig därför att förlägga huvudflottans operationer till Egeiska havet. Härmed avsågs icke att förbereda ett landstigningsföretag i större skala — ett dylikt var av politiska och militära skäl ej tillrädligt. Operationerna hade däremot huvudsakligen till ändamål att genom anfall mot Dardanellerna, handelsblockad och ockupation av turkiska öar i arkipelagen alstra det tryck, som skulle göra Turkiet benäget till ett fredsslut, överensstämmande med Italiens önskingar.

Turkiska krigsledningen hade allt från krigets början förutsett möjligheten av dylika operationer. Trupper hade blivit sammandragna vid de flesta betydande kustorter vid Egeiska havet för att förhindra ockupation av dessa, befästningarna vid Dardanellerna hade förstärkts och den turkiska flottan hade inletat beredskapsställning i Marmorasjön.

Turkiets sjöstridskrafter voro emellertid föga skickade att avvärja handelsblockad och att, över huvud taget, operera mot motståndarens flotta. Visserligen hade under de närmaste åren före krigsutbrottet engelska sjöofficerare varit sysselsatta med flottans reorganisation, men hade likväl ännu ej på långt när lyckats erhålla tillfredsställande resultat. De slagskepp, varmed flottan skulle utökas, voro under byggnad och fartygsbesättningsgarnas utbildning stod ännu i det förberedande stadiet.

Redan i februari visade sig italienska örlogsfartyg i Egeiska havet, och i april befann sig italienska flottans huvudstyrka utanför Dardanellerna, vars fästningsverk bombarderades. Den beskjutning medförde, att Turkiet avstängde all trafik genom Dardanellerna, härigenom framkallande diplomatiska förvecklingar med de stormakter, som ägde de största handelsintressena i Svarta havet och Marmorasjön.

Italienska flottan fullföljde, trots protester från de neutrala stormakterna, sina operationer i Egeiska havet, vars turkiska

hamnar blockerades. Öarna Rhodos och Astropalia samt åtskilliga andra öar bland Syd-Sporaderna intogos. Å Astropalia anordnades en tillfällig operationsbas för flottan. I juli utfördes av fem italienska jagare en djärft planlagd och skickligt utförd rekognoscering av Dardanellerna. Denna rekognoscering var inledningen till ett förnyat anfall mot befästningarna, men kom detta likväl aldrig till utförande.

Nya moln hade nämligen börjat hopa sig på Turkiets politiska himmel. Inre oroligheter och tvister, myteri bland truppena m. m. försvagade landet, och förhållandet till grannarna på Balkanhalvön var allt annat än tillfredsställande. Den turkiska regeringen blev sålunda alltmera benägen för fred. I september sammanträdde båda parternas underhandlare i Lausanne, varefter i oktober vid Balkankrigets utbrott fred slöts, tillförsäkrande Italien herraväldet över Tripolis och Cyrenaika.

Vissa av de under kriget besatta öarna i Egeiska havet kvarhölls emellertid i italiensk besittning även efter fredsslutet och hava ännu italienska krigsskepp och garnisoner i sina hamnar. Detta förhållande är till förargelse för flera stormakter, särskilt England, som fruktar, att Italien vill skaffa sig en befästad replipunkt för flottan i Egeiska havets sydvästra del, därigenom hotande de brittiska intressena i östra Medelhavet. I engelska pressen har också upprepade gånger framställts anspråk på, att Italien skall helt och hållet avstå från ifrågavarande öar och mot lämpligt vederlag antingen återställa dem till den förra ägaren eller överlämna dem till Grekland. Italien synes emellertid åtminstone för närvarande icke vara sinnat att efterkomma detta anspråk.

## Sjökrigsoperationerna under Balkankriget 1912—1913.

De för nutida europeiska förhållanden egendomliga förvecklingar, vilka utgjorde bakgrunden och anledningen till Balkankriget 1912—1913, torde vara allmänt bekanta och erfordra

i varje fall ej i detta sammanhang särskild belysning. Det må här vara nog sagt, att krigets mål för de mot Turkiet allierade var att om möjligt fullständigt krossa det ottomanska väldet å Balkanhalvön. Fullt förberedda, inväntade de allierade det gynnsamma tillfället för krigsförklaring, var och en lysten att tillvälla sig största möjliga andel av det efterlängta rovet. Turkiet var däremot utmattat efter det hopplösa kriget mot Italien; landets förvaltning och framför allt krigsmaktens organisation var i lägervall.

Den 17 oktober 1912 emottog högste befälhavaren över grekiska flottan i Egeiska havet, konteramiral Koundouriotis, från marinministeriet följande i instruktionsform hållna skrivelse, vari krigsutbrottet mellan de allierade och Turkiet officiellt tillkännagavs:

Till Högste Befälhavaren över flottan i Egeiska havet.

Jag bringar till Eder kännedom att kriget mot Turkiet är förklarat. Bulgarien, Serbien och Montenegro komma att samverka med oss. De allians- och vänskapsband, vilka förena oss med våra bundsförvanter, och det gemensamma intresse, vi hysa rörande utgången av detta krig, göra sjöstridskrafternas operationer i särskilt hög grad viktiga. I saknad av allt stöd från de övriga förbundnas sida har nämligen vår flotta ensam fått sig uppdraget att bjuda de turkiska sjöstridskrafterna spetsen för att i sin mån medverka till en lycklig utgång av den strid, de fyra allierade arméerna gå att börja.

Grekland är stolt över den uppgift, som förelagts dess sjöförsvär.

Den flotta, över vilken Ni för högsta befälet, skall söka tillkämpa sig herraväldet över Egeiska havet samt de vattenvägar, som föra till och från detta hav.

På flottans förmåga att lösa denna uppgift beror vår armés proviantering och möjligheten att hindra såväl all ytterligare turkisk mobilisering som tillförsel av livsförnödenheter till de turkiska arméer, vilka redan stå i slagordning mot oss och våra allierade.

För att kunna föra den uppgift, som åligger Eder, till ett lyckligt slut fordras att Ni griper till offensiven.

Märk väl, att offensiven på samma gång som den för högste befälhavaren underlättar stridskrafternas koncentrerings till en viss punkt, jämväl bidrager till att höja personalens entusiasm och elda dess mod.

Ni skall uppsöka den fientliga flottan för den händelse den lämnar sin ankarplats och fortast möjligt tillintetgöra den samma.

Om å andra sidan den fientliga flottan kvarligger i skyddad position, så bör den inneslutas medelst blockad.

Fäderneslandet anförtror åt Eder samt åt officerarne och besättningarna på den Egeiska flottan sin flaggas heder, sin forntids storhet och den grekiska rasens framtid.

Jag hyser den fasta övertygelsen, att Egeiska flottans män, vilka i detta ögonblick plöja samma hav, över vilket fordon den helleniska flottans segerrop skallade, skola till förfädernas ärorika troféer lägga den att hava vunnit en bestående seger till trygghet av vårt släktes befrielse.

Athén den 17 oktober 1912.

STRATOS.

Marinminister.

De sjöstridskrafter, varöfver Grekland förfogade vid krigsutbrottet eller strax därefter, voro enligt grekiska källor följande:

1 pansarkryssare: *Georgios Averoff*; byggd hos Orlando i Italien, färdig 1911, 10,200 ton, 23 knop, 4 st. 23 cm., 8 st. 19 cm. och 16 st. 76 mm. kanoner;

3 kustpansarfartyg: *Hydra*, *Psara* och *Spetsai*; färdigbyggda 1890, ombyggda 1900 (*Psara* 1908), 5,000 ton, 17 knop, 3 st. 27 cm., 5 st. 15 cm. och en del lätta kanoner.

14 jagare: *Leon*, *Panther*, *Hierax* och *Aetos* (av grekerna benämnda »spanare»); färdigbyggda 1911—1912; 1,000—1,200 ton, 32 knop, (dessa jagare äro byggda i England på beställ-

ning av Argentina, som strax före krigsutbrottet överlät dem åt Grekland); *Néa Ghénea* och *Keravnos*; färdigbyggda hos Vulcan 1912; 750 ton, 32 knop; *Velox*, *Niki*, *Aspis*, *Doxa*, *Thyella*, *Nafkratoussa*, *Sfendoni* och *Lonehi*; färdigbyggda 1906—1907 hos Vulcan och Yarrow; 350—400 ton, 30 knop;

17 torpedbåtar, därav 6 färdigbyggda 1912—1913; dessa senare: 125 ton, 25 knop;

1 undervattensbåt: *Delphin*, färdigbyggd 1911; Laubeuftyp, levererad av Creusot; 300 ton i övervattensläge, övervattensfart 14 knop;

4 bevärade ångare: *Hesperia*, *Makedonia*, *Arkadia* och *Mykali*, därav tre om 9,000 ton och 20 knop samt en om 10,000 ton och 15 knop.

Därjämte förefunnos några gamla kanonbåtar, ett antal för sin ursprungliga uppgift troligen otjänliga torpedbåtar samt några mindre minutläggningsfartyg.

Slutligen togos förutom ovan nämnda bevärade ångare vid pass 90 handelsångare i anspråk såsom transport-, förråds-, verkstads- och lasaretsfartyg. Av dessa fartyg må särskilt nämnas den för transport av sårade från armén förhyrda ångaren *Albania*, försedd med omkring 400 sängar.

Av övriga allierade, nämligen Bulgarien, Serbien och Montenegro ägde förstnämnda land en gammal torpedkryssare, *Nadeschda*, av omkring 700 tons displacement och 17 knops fart, samt 6 st. 26 knops torpedbåtar om 100 ton, färdigbyggda hos Creusot år 1907.

Turkiska flottan utgjordes vid krigsutbrottet av följande fartyg, nämligen:

3 slagskepp: *Haireddin Barbarossa* (f. d. Kurfürst Friedrich Wilhelm) och *Torgut Reis* (f. d. Weissenburg), färdigbyggda 1891 och inköpta från Tyskland sommaren 1910; 10,000 ton, 16 knop, 6 st. 28 cm., 8 st. 10 cm. och 8 st. 8,8 cm. kanoner; *Messoudieh*, färdigbyggd 1874, moderniserad 1904; 9,000 ton, 16 knop, 2 st. 24 cm., 12 st. 15 cm., 14 st. 75 mm. och 10 st. 57 mm. kanoner;



3 kustpansarfartyg: *Assar-I-Tevfik*, färdigbyggd 1868, ombyggd 1899; 5,600 ton, 13 knop, 3 st. 15 cm., 7 st. 12 cm. och 6 st. 57 mm. kanoner; *Mouin-I-Zafer* och *Feth-I-Bulend*, färdigbyggda 1867—1870, moderniserade 1907; 2,500 ton, 12 knop, 4 st. 15 cm. kanoner;

2 pansardäckskryssare: *Hamidieh* och *Medjidieh*, färdigbyggda 1903; 3.800 och 3.200 ton, 22 knop, 2 st. 15 cm., 8 st. 12 cm., 6 st. 47 mm. och 6 st. 37 mm. kanoner;

3 torpedkryssare: *Peik-I-Shevet* och *Berk-I-Satvet* färdigbyggda hos Krupp 1906; 800 ton, 22 knop, 2 st. 10,5 cm. och 6 st. 47 mm. kanoner; *Pelenk-I-Deria*, färdigbyggd hos Krupp 1894; 900 ton, 19 knop, 2 st. 10,5 cm. och 6 st. 47 mm. kanoner;

8 jagare: *Jadikjar*, *Mauranet*, *Nemune* och *Mohabet*, färdigbyggda hos Schichau 1910, 620 ton, 32 knop; *Jarhissan*, *Bassra*, *Tazos* och *Samsun*, färdigbyggda hos Canet 1907—1908; 300 ton, 28 knop;

10 torpedbåtar färdigbyggda 1901—1907 hos Ansaldo och Creusot; 100—165 ton, 26 knop.

Turkiet ägde därjämte några äldre kanonbåtar och ett tjugotal gamla torpedbåtar, samtliga utan stridsvärde, samt slutligen ett antal transportfartyg.

Av här lämnade redogörelse för respektive stridskrafter till sjöss framgår bland annat:

att varken den grekisk-bulgariska eller den turkiska flottan, genomsnittligt sett, kunde anses äga den modernitet, som numera är kännetecknet för en i materiellt avseende väl organiserad flotta;

att, ävenledes genomsnittligt sett, inom båda flottorna torpedfartygen voro i mera tidsenligt skick än artillerifartygen;

att Grekland förfogade över det enda fullt moderna panserade artillerifartyget, vars vapen, skydd och höga fart gjorde detsamma farligt icke allenast för Turkiets slagskepp och pansardäckskryssare utan även — i händelse av sjöhävning — för de turkiska jagarna; samt

att sålunda den grekiska krigsledningen hade långt större utsikter än den turkiska att genom offensiv korsars motståndarens planer och ingjuta en god anda hos fartygsbesättningarna.

Vad beträffar personalen inom respektive flottor är ju allmänt känt, att grekerna sedan urminnes tider varit ganska goda sjömän och att, å andra sidan, den turkiska kustbefolkningen ej har någon större böjelse för sjömansyrket. Det torde också kunna påstås, att med hänsyn till den personliga krigsberedskapen grekerna voro bättre rustade än deras motståndare.

För vinnande av största möjliga överskådlighet av sjökrigsoperationerna kommer redogörelsen för dessa att uppdelas i nedanstående avdelningar, vilka var och en behandlas för sig i en följd, nämligen:

- I. Operationerna i Egeiska havet.
- II. Operationerna i Svarta havet och Marmorasjön.
- III. Operationerna i Ioniska havet.
- IV. Hamidiehs kryssning.

## I. Operationerna i Egeiska hafvet.

Redan före krigsutbrottet hade Grekland anordnat en tillfällig operationsbas för sin flotta vid Oreos å nordkusten av Eubea och därstädes upplagt 30,000 ton kol. När sedermera, den 22 oktober, ön Lemnos intogs av grekiska flottan, upprättades därstädes vid Moudros-viken ännu en tillfällig operationsbas, som försågs med provisoriska varvsanläggningar, huvudsakligen avsedda att betjäna de lätta fartygen. Härigenom underlättades i hög grad grekiska flottans operationer i området strax utanför Dardanellerna.

Den 17 oktober, samma dag som krigsförklaringen offentliggjordes, avgick grekiska huvudflottan under konteramiral Koundouriotis, vars flagg blåste å *Giorgios Averoff*, till nordöstra delen av Egeiska havet, där Lemnos intogs samt en del demonstrationer utfördes. Flottan uppdelades sedermera i en av pansarfartygen och jagarna bestående huvudgrupp, avsedd



att blockera Dardanellerna, samt i tvenne mindre styrkor, vilka detacherades för blockad av Smyrna och Saloniki.

Genom dessa snabbt igångsatta operationer nödsakades turkiska krigsledningen att förflytta den i Smyrna samman-dragna armékåren å den anatoliska järnvägen, vars transportkapacitet var endast 1,500 man per dag. På grund härav tog det 31 dagar att överföra dessa trupper till krigsskådeplatsen i Thracien, dit de anlände för sent för att kunna delta i slaget vid Kirk-Kilisse. Om sjöförbindelserna däremot varit fria, hade framförandet av ifrågavarande trupper till fronten kunnat ske inom en vecka.

Blockaden av Dardanellerna, utförd av å Lemnos och senare å Tenedos sig stödjande jagare, medförde att all tillförsel av krigsförnödenheter denna väg blev fullständigt avskuren, vilket bland annat hade till följd, att 180 st. från Tyskland av Turkiet inköpta fältkanoner, vilka skolat levereras av ångare i Konstatinopel, i stället fingo införas över Constanza (i Rumänien) och på den grund ej framkommo till destinationsorten förr än efter första stilleståndets avslutande.

Genom blockaden av Saloniki-viken och de senare igångsatta grekiska trupptransporterna längs Thessaliens kust underlättades slutligen i hög grad grekiska arméns frammarsch mot och ockupation av Saloniki.

Den 31 oktober intog grekiska flottan öarna Thasos, Imbros och Strati och under de närmast följande dagarna Samotrako, Psara, Tenedos samt Ikara. Av turkiska öar i Egeiska arkipelagen återstodo nu endast Lesbos (Mytilene) och Chios, vilka ägde ganska starka garnisoner. Öarna togos dock i besittning under senare delen av november; de turkiska trupperna höllo sig emellertid kvar i det inre av öarna under omkring en månad, varefter de måste giva sig.

Under natten till den 1 november lyckades grekiska torpedbåten n:r 11, chef kapten Votsis, oupptäckt passera kustfortet Kara-Bourni vid Saloniki, intränga i hamnen och där på 150 meters avstånd torpedera det gamla turkiska kustpansarfartyget *Feth-I-Bulend*, vilket, träffat av två torpeder, sjönk på grunt



vatten. En vecka senare blev en turkisk kanonbåt till anka vid Aivali även torpederad av en grekisk torpedbåt.

De officiella rapporterna över dessa anfall äro av följande lydelse:

Efter att hava lämnat Litochorion på morgonen den 1 november anlände jag till Skala Elefterochorion på e. m. och gick därifrån fram till anfall kl. 9 e. m. Kara-Bournou lyst oavbrutet med sina strålkastare, men jag lyckades emellertid passera mellan Kara-Bornou och Vardari utan att bli upptäckt. Jag satte nu full fart mot Saloniki och kl. 11,20 e. m. upptäckte jag utan svårighet vid vänstra ändan av vågbrytare därstädes ett turkiskt kustpansarfartyg med stäven i riktning NO, varifrån vinden för tillfället blåste. Vid andra ändan av vågbrytaren låg ett ryskt örlogsfartyg förankrat och måhända lågo där ännu flera. Jag gick med sakta fart och manövrerade fortfarande oupptäckt så att jag fick stäven inriktad mot mitt partiet av det turkiska fartyget samt sände så iväg styrbords stävtorped på 150 m. avstånd. Klockan visade då 11,35 e. m. Efter en liten babordsgir avfyra jag omedelbart därpå den andra stävtorpeden samt lade roret dikt och avlägsnade mig med högsta fart i förbifarten lancerande däckstorpeden, som träffade vågbrytaren med en detonation så stark, att vi först trodde den härledde sig av ett kanonskott från land. Efter första torpedens explosion observerade vi på det fiendliga fartyget, huruledes ljus rördes fram och tillbaka samt hörde även ledes signaler med skepparpipa. Gunrummet var upplyst. Explosionen ägde rum strax för om styrbords skorsten. En tjock rök framvältrade ur skorstenen, och det syntes, huruvida fartyget sjönk med stäven före under styrbords slagsida. Jag satte därpå full fart över de turkiska minlinjerna, räknande på mitt fartygs ringa djupgående, samt anlände utan vidare äventyr till Kara-Bournou där man varskodd om mitt anfall ivrigt sökte med strålkastarna. Jag passerade emellertid även nu oupptäckt, och då jag kommit tvärs Bournou, honorerade jag ett till besättningen förut givet löfte genom att på 2,500 m. avstånd avskjuta en 37 mm. granat mot fästningen» samt

»Kl. 10 e. m. avgick torpedbåten nr 14 från Scannia-bukten å Mytilène till Aivali för att anfälla och om möjligt bemäktiga sig en där förankrad turkisk kanonbåt. Kl. 1 på natten inlöpte torpedbåten för detta ändamål i Aivali-bukten, som noggrant rekognoscerades, tills man i norra delen av viken påträffade den sökta kanonbåten, som på backen förde en ss. kanon och på hyttan tvenne kulsprutor. Torpedbåtens ankomst observerades i det rådande månljuset på långt håll från kanonbåten, och dess besättning var ej sen att övergiva fartyget, sedan bottenventilerna öppnats. Torpedbåtens chef observerade visserligen fiendens företag, men som han ej var säker på huruvida besättningen i sin helhet övergivit kanonbåten, sände han en bevärad båt ombord för att bemäktiga sig densamma. Förgäves arbetades en kvart timme med ventilernas stängande. Fartyget började sjunka och måste i all hast övergivas. Placerande sig på 60 m. avstånd sände torpedbåten därpå kl. 2,15 f. m. en av stävtorpederna rätt i skrovet midskepps, med den effekt att fartyget totalt sprängdes i stycken, av vilka somliga uppkastades 30 m. i luften.

Turkarna avgåvo under tiden revolvereld från stranden utan resultat.»

Den 8 november öppnade Saloniki sina portar för grekiska arméen; staden besattes emellertid av såväl grekiska som bulgariska trupper. Det närmaste syftmålet för de allierades operationer — bulgarerna stodo vid denna tid framför Tschataldscha — blev nu att komma i besittning av halvön Gallipoli, vars intagande skulle för grekiska flottan öppna vägen till Konstantinopel. Trupptransporter sjöledes till Enos, Muliani och Dedeagatch ägde rum dels från grekiska hamnar, dels från Saloniki. En av dessa transporter avsåg att föra den till Saloniki förlagda bulgariska VII divisionen, bestående av 500 officerare, 35,000 man, 8,500 hästar, 1,500 dragoxar och 1,700 kanonvagnar, till Dedeagatch; och för detta ändamål sammandrogos i Saloniki på 48 timmar 51 grekiska transportångare. Samtidigt vidtogos förberedelser för truppernas debarkering vid Dedeagatch. Emellertid sände bulgariska krigsledningen i sista stund en del av

divisionen landvägen, vilket gjorde att grekerna kunde använda den frigjorda delen av transportmaterielen till överförande av en grekisk division från Saloniki till Epirus.

Denna grekiska division inskeppades på 18 fartyg och avgick utan eskort till bestämmelseorten. För de bulgariska truppena, en brigad om 13,000 man och 3,000 dragare, erfordrades 17 transportfartyg och ägde överförandet till Dedeagatch rum under skydd av grekiska flottan, vars jagare bevakade Dardanellerna. Transporten lämnade Saloniki den 27 november och debarkeringen ägde rum under de två därpå följande dagarna i allt dragande en tid av 18 timmar.

Turkiska krigsledningen mötte de allierades operationer mot Gallipoli-halvön med att dit över Marmora-sjön föra betydande landstridskrafter, vilka om ock med svårighet löste sin uppgift att hålla halvön i turkisk besittning.

Det var först efter att hava avslutat stillestånd med Bulgarien och Serbien som Turkiet beslutade sig för att sända ut sin flotta i Egeiska havet. Den 16 december lämnade turkiska fartygen sin ankarplats vid Nagara, styrde genom Dardanellerna och siktades kl. 8,<sub>20</sub> f. m. av de grekiska blockadfartygen. Den utlöpande turkiska styrkan bestod av *Barbarossa*, *Torgut Reis*, *Messoudieh*, *Assar-I-Tevfik*, *Medjidieh* samt 6 à 8 jagare. Av dessa fartyg höllo de fyra pansarskeppen snart styrbord hän och följde kusten av Gallipoli-halvön. Grekiska flottan, som befann sig öster om Imbros och styrde sydostlig kurs ned mot de turkiska fartygen, girade i sin ordning babord hän för att åstadkomma T — läge. Turkarna öppnade eld på 12,000 meters avstånd under det att grekiska flaggskeppet lät distansen nedgå till 7,500 meter, innan det började sin inskjutning. Snart nog skilde sig *Giorgios Averoff* från övriga fartyg för att med tillhjälp av sin högre fart söka avskära turkarna reträtten till Dardanellerna och kom genom denna manöver in på 2,900 meters avstånd till fiendens tät. Hårt ansatta av elden från grekiska flottan, girade de turkiska pansarskeppen kl. 10,<sub>30</sub> f. m. 180° styrbord hän samt ingingo åtföljda av de lätta fartygen i Dardanellerna. Grekiska flottan förföljde in till portén för fästningskanonerna.

Skador av större betydelse åstadkommas å *Barbarossa*, där bland annat ett av de svåra kanontornen sattes ur stridbart skick. *Giorgios Averoff* träffades fyra gånger dock icke allvarligt. Det var huvudsakligen de tvenne flaggskeppen, som fingo emottaga elddopet; övriga fartyg erhöles antingen endast mycket obetydliga eller inga skador. Personalförlusten var å grekiska sidan 2 dödade och 8 sårade, å turkiska sidan 14 dödade och 57 sårade.

Sjöslaget den 16 december gav i taktiskt avseende föga resultat; dess strategiska och politiska betydelse var emellertid så mycket större, ty slaget gav grekiska flottan ökat herravälde i Egeiska havet och föranledde Grekland att för sin del ej gå med på det stillestånd, vilket redan den 3 december slutits mellan de övriga allierade och Turkiet.

Den 22 december utgingo *Medjidieh* och några jagare ur Dardanellerna samt besköto Tenedos. Vid åsynen av rökarna från grekiska huvudstyrkan, som tillkallats från Lemnos, retirerade emellertid de turkiska fartygen i skydd under befästningarna.

Den 15 januari kl. 3 f. m. gick turkiska flottan åter till sjöss med den nu reparerade *Hamidieh* i täten. Tjocka och i övrigt ogynnsamma väderleksförhållanden förorsakade emellertid att flottan snart återvände till sin gamla ankarplats. *Hamidieh* fortsatte emellertid till sjöss, därmed inledande den kryssning, för vilken redogöres längre fram.

Höga porten beslöt sig emellertid för att åter utsända flottan i Egeiska havet i avsikt att om möjligt vinna fördelar, ägnade att göra intryck på den redan arbetande fredskonferensen i London. Högsta befälhavaren över turkiska flottan, Rasmi Bey, synes icke haft stora förhoppningar att kunna åstadkomma något; han utgick emellertid med flottan ur Dardanellerna den 18 december, varvid *Medjidieh* och fyra jagare sändes i förväg för att locka bort den grekiska flottan eller åtminstone söka få den att dela på sig. Amiral Koundouriotis lät emellertid icke missleda sig utan inväntade turkiska huvudstyrkan, vilken siktades kl. 10,<sub>25</sub> f. m. I täten gick *Torgut Reis*, flagg-

skepp på grund av de skador *Barbarossa* lidit under föregående slag. Därefter följde sistnämnda fartyg samt *Messoudieh*, *Assar-I-Tevfik* och fyra jagare.

Turkiska flottan styrde ned mellan Lemnos och Indros; grekiska flottan styrde sydostvärt för att genskjuta sin fiende. Denne girade emellertid babord hän, varigenom de tvenne flottorna kommo att framgå i sydostlig riktning på nära parallella kurser. Omkring kl. 11,40 f. m. öppnade båda styrkorna eld på omkring 9,000 meters avstånd; kl. 12,30 m. d. girade de turkiska fartygen på en gång babord hän och styrde i oordning tillbaka mot Dardanellerna. *Giorgios Averoff* ökade farten och förföljde den turkiska flottan intill portén för fästningskanalerna.

Å såväl *Torgut Reis* som *Barbarossa* sattes ett svårt kanontorn ur stridbart skick; av de grekiska fartygen erhöll *Giorgios Averoff* de mest betydande träffarna. Personalförlusten synes å grekiska sidan hava varit ringa eller ingen; turkarna lära hava förlorat mellan 100 och 200 man.

För andra gången hade turkiska flottan tillbakadrivits från Egeiska havet; de grekiska sjöstridskrafterna ägde nu, om man frånräknar *Hamidieh*s djärva men planlösa kryssning, fullständigt herravälde i nämnda hav och stördes icke mera av några försök från turkiska flottans sida att utbryta från Dardanellerna. En följd av detta herravälde var den grekiska ockupationen den 15 februari av Kreta och i medlet av mars av Samos.

Bland de företag, som hava samband med operationerna i Egeiska havet, må nämnas den med flygbåten *Nautilus* av kapten Moutoussis och en honom åtföljande observatör utförda rekognosceringen den 6 februari. *Nautilus* uppsteg kl. 9 f. m. från Moudrosviken och passerade på en höjd av 1,200 meter över Dardanellerna till Nagara. Turkiska flottans ankringsplatser iakttogos och antecknades; fyra bomber, som icke åstadkom någon skada, nedsläpptes över de fiendliga fartygen och befästningarna. Ett turkiskt fältbatteri och ett infanteridetachment besköt flygbåten utan framgång, likaså några av fartygen. Kl. 11,20 f. m. nedgick *Nautilus* utanför kusten av Imbros, där den upptogs av en väntande grekisk jagare.

## II. Operationerna i Svarta havet och Marmorasjön.

Turkiska flottans uppgifter i Svarta havet och Marmorasjön blevo att beskjuta och blockera Bulgariens kuststräcka, att överskeppa trupper från Mindre Asiens kust öst om Dardanellerna till det europeiska Turkiet samt att samverka med och stödja den turkiska armén vid dess flanker.

Omedelbart efter krigsutbrottet bombarderade turkiska flottan Varna och Kavarna m. fl. bulgariska sjöstäder samt något senare även Burgas. Handelsblockad av bulgariska kusten notificerades och upprätthölls till en början av *Hamidieh* samt några jagare.

Den 1 november, då bulgariska armén framryckt till Lyle Burgas, landsatte turkarna vid Midia vid Svarta havet 20,000 man i vänstra flanken av fiendens armé, därigenom förorsakande motståndaren avsevärda förluster under slagen vid Lyle Burgas och Tschorlu. En vecka efter dessa slag hade emellertid bulgarerna framryckt till Tschataldscha-linjen, turkiska arméns sista försvarsställning, vilken vid Svarta havet utgick från trakten vid Derkos och vid Marmorasjön slutade vid Böjuk Tschekmedje. Dessa försvarsställningens flanker understöddes vid bulgarernas anfall 15—17 november av turkiska flottan, vars medverkan i försvaret anses hava varit en väsentlig orsak till att turkiska armén här lyckades hejda fienden.

Bulgariska krigsledningen insåg också betydelsen av att undandrive de turkiska fartygen, varför fyra bulgariska torpedbåtar natten till den 21 november sändes till sjöss med uppdrag att anfalla utanför Derkos varande turkiska örlogsfartyg. Här låg bland andra fartyg, troligen till ankars, pansardäckskryssaren *Hamidieh*, för bevakningsändamål tilldelad två jagare. Av fruktan att av misstag beskjuta egna fartyg, synes den turkiska kryssarechefen haft för vana att nattetid stationera dessa jagare utom porté för kryssarens strålkastare och kanoner, varjämte såsom igenkänningssignal gällde, att när *Hamidieh* visade grönt ljus, skulle jagarna svara med rött.

De bulgariska torpedbåtarna synas hava obemärkt passerat de turkiska jagarna; då de upptäcktes från *Hamidieh*, visa-



de kryssaren grönt ljus, vilken signal av de bulgariska torpedbåtarna på måfå besvarades även med grönt ljus. Detta förorsakade förvirring bland kryssarens befäl, som trodde, att jagarna missuppfattat den överenskomna signalen. Alltnog, kryssaren sköt ej, men så gjorde i stället torpedbåtarna, som avfytrade sina torpeder på mycket kort avstånd. Endast en torped träffade, förorsakande en svår läcka i kryssarens förskepp. Vid explosionen dödades eller sårades 10 man.

Torpedbåtarna blevo nu beskjutna men lyckades undkomma i mörkret. Varskodda av artillerielden, satte de tvenne jagarna kurs mot *Hamidieh* för att lämna bistånd; de blevo emellertid illa lönade härför, i det att kryssaren utan att godtaga deras ljussignaler i stridsivern besköt dem, dock utan resultat.

*Hamidieh*, vars förskepp sänkt sig betydligt, inbogserades med aktern före till Gyllene Hornet, där kryssaren dockades och nödortvtligen reparerades så att den efter en månad åter kunde träda i tjänst.

Den vapenvila mellan å ena sidan Turkiet och å andra Bulgarien, Serbien och Montenegro, vilken varade mellan 3 december och den 3 februari 1913 användes av turkiska krigsledningen till att uppgöra följande operationsplan. Samtidigt med allmän framryckning från Tschataldscha-linjen skulle landstigning äga rum i ryggen på bulgariska armén, dels vid Podima vid Svarta havet, dels vid Sarkoj vid Marmorasjön; vidare skulle å Gallipoli-halvön varande trupper rycka fram över Bulair.

Framryckningen vid Tschataldscha började den 7 februari men erhöill icke ett gynnsamt resultat; landstigningen vid Podima följande dag fick huvudsakligen karaktären av en misslyckad demonstration. Den samtidigt utförda landstigningen vid Sarkoj var av betydande omfattning; de turkiska trupperna blevo emellertid hårt ansatta av bulgarerna och måste återinskeppas under skydd av fartygskanonernas eld. Även å Gallipoli-halvön var vapenlyckan de turkiska trupperna ogünstig.

Den 18 februari gjordes ett nytt, åter resultatlöst, landstigningsförsök vid Sarkoj. Till följd av att denna liksom föregående landstigningar ägde rum inom det begränsade område, där

bulgariska ostarmén var grupperad, var det relativt lätt för bulgarerna att tillbakavisa fienden, detta så mycket mera, som förberedelserna till landstigningarna torde hava varit skäligen bristfälliga.

### III. Operationerna i Joniska hafvet.

De obetydliga grekiska sjöstridskrafter, som voro avdelade till Joniska havet, stodo under befäl av kommendör Damiano och hade till uppgift att intaga den huvudsakligen av åldriga befästningar skyddade sjöstaden Prevesa samt att upprätthålla handelsblockad av de albanska sjöstäderna.

Prevesa kapitulerade den 2 november efter ett samtidigt anfall från sjösidan och till lands. De turkiska fartyg, som befunno sig i hamnen, sänktes; en torpedbåt upptogs sedermera av grekerna och införlivades med deras flotta.

Den notificerade handelsblockaden upprättades och omfattade efter någon tid kuststräckan mellan Prevesa och Avlona, med undantag för förstnämnda av grekerna besatta sjöstad, över vilken grekiska flottan ombesörjde provianteringen av trupperna i Epirus.

I det föregående har omnämnts, hurusom grekiska trupper transporterades sjöledes från Saloniki till Epirus; i slutet av februari överfördes även sjöledes 4,000 man serbiska trupper, vilka landsattes i Durazzo, dit blockaden utsträckts den 25 februari.

Sedan, i början av mars, Santi Quaranta — en av de största sjöstäderna å Albaniens kust — intagits av grekerna, blev denna hamn en av de viktigaste stödjepunkterna för de grekiska trupperna i Epirus. Samtidigt som dessa och även de serbiska trupperna över denna hamn och Durazzo erhöilo erforderliga förstärkningar och förråd, voro turkarna genom handelsblockaden utestängda från tillförseln från sjön, vilket enligt d:r Nikolaides »blev av den största betydelse för fälttåget».

### IV. Hamidiehs kryssning.

Turkiska örlogsflottans operationer under Balkankriget äro en bild av ytterlig passivitet. Visserligen företogs åtskilliga

bombardemang av bulgariska sjöstäder och gjorde flottan stor nytta såsom flankstöd åt Tschataldscha-linjen. Men huvudoperationerna, nämligen mot grekiska flottan, sköttes synnerligen lamt och de få gånger, turkiska flottan kom i kontakt med den grekiska, drog den sig hastigt tillbaka innanför Dardanellernas fästningskanoner.

Ett undantag i denna passivitet utgjorde turkiska pansardäckskryssaren *Hamidiehs* operationer.



HAMIDIEH.

Som redan förut omnämnts, gick denna kryssare i täten av turkiska flottan vid dennas utgång ur Dardanellerna natten till den 16 januari. I motsats till övriga fartyg, som snart återvände till den trygga ankarplatsen vid Nagara, fortsatte *Hamidieh* (chef: Reof Bey) till sjöss, visade sig följande dag vid Hermupolis å Syra, varefter en grekisk hjälpkryssare förstördes, uppbringade några grekiska handelsfartyg samt anlände den 19 januari till Port Said, där kolning verkställdes. På grund av grekiske konsulns protest mot kryssarens kvarliggande i Port Said, måste *Hamidieh* genom Suez-kanalen avgå till Röda havet,

varest kolningen avslutades. Kryssaren återvände därefter till Port Said, visade sig senare i Joniska havet och måste slutligen den 14 februari, för storm söka nödhamn i Malta, där kolförredet kompletterades. Några dagar senare uppträdde kryssaren vid Cykladerna, där fyra grekiska handelsångare skola hava förstörts, varefter den avgick till Syriens kust.

Den 12 mars visade sig *Hamidieh* oförmodat utanför Durazzo, varest serbiska trupper beskötos, och snart därefter utanför San Giovanni di Medua, där några grekiska transportångare med trupper ombord blevo illa åtgångna. Efter en obetydlig skärmytsling med en grekisk kanonbåt avgick *Hamidieh* till Alexandria, där kryssaren kvarlåg till krigsoperationernas upphörande.

I det ovanstående har lämnats en sammanträngd skildring av sjökrigsoperationerna under Balkankriget 1912—1913. Resultaten av dessa operationer blevo för de tvenne motståndarna på sjön, Grekland och Turkiet, mycket betydelsefulla. Turkiska flaggan ströks och ersattes av den hellenska å större delen, av förut under ottomanska väldet lydande Egeiska öar; Kreta blev en grekisk provins; halvön Kalkidiki med Saloniki likaledes — och allt detta var en följd av grekiska flottans ingripande antingen utan eller under samverkan med armén. De grekiska landvinningarna i övrigt — i Epirus och Macedonien — äro även i viss mån en följd av grekiska sjövapnets operationer, ty de genom flottan ordnade trupp- och förrådstransporterna sjöledes samt blockaden av Albaniens kust underlättades i hög grad de grekiska och försvårade de turkiska truppers operationer.

För oss sjökrigsyrkets män är Balkankriget 1912—1913 huvudsakligen ännu ett vittnesbörd, lagt till krigshistorien många övriga, om sjövapnets stora inflytande på krigshändelsernas gång i allmänhet. »Vår flottas svaghet var huvudorsak

ken till våra motgångar» yttrade efter fredsslutet turkiske storvisiren, Kiamil Pascha. Han om någon bör äga klarhet i frågan om vad som fattats i turkiska försvarsväsendet.

## England-Tyskland och Medelhavsfrågan.

Huruvida England under de närmast kommande åren skall kunna bliva i stånd att ständigt avse betydande sjöstyrkor för »imperial purposes» utanför hemlands farvatten utan att väsentligt öka sin örlogsflotta, är en fråga, som åter blivit aktuell inom det brittiska riket. Kraven på ett ökat nybyggnadsprogram äro högljudda. Många förfäktas såsom det enda rätta »two-keels-to-one»-principen gent emot Tyskland, vilket skulle förutsätta påbörjandet i år av 13 nya slagskepp utöver de senast beviljade fem. England skulle härigenom kunna hålla 50 % överlägsenhet i Nordsjön och samtidigt kunna använda återstoden av sin överlägsenhet på andra håll. Beräkningsgrunden verkar alltför schematisk varjämte en annan svaghet vidlader densamma. Även om 18 nya skepp omedelbart skulle kunna påbörjas, bleve det nämligen omöjligt att före utgången av 1916 anskaffa bemanning för alla dessa fartyg. Inför denna svårighet har därför föreslagits att man skulle inräkna koloniernas skepp, *Australia*, *New Zealand* och *Malaya* i antalet, i vilket fall i år endast skulle erfordras 15 nya skepp. Även under en dylik förutsättning äro bemanningssvårigheterna dock nästan oöverstigliga, och utvägen har dessutom en annan svaghet, nämligen att gränsen mellan moderlandets och koloniernas skyldigheter för framtiden ej bleve skarpt uppdragen.

Enligt en annan, skenbart klarare princip, föreslås som norm 50 % överlägsenhet mot Tyskland, samt att ytterligare behov skulle rättas efter övriga maktens program. Man fordrar således i stort sett förutom nyssnämnda överlägsenhet mot Tyskland, överlägsenhet i Medelhavet över en kombinerad Italiensk-Österrikisk flotta. Men 1915 skulle emellertid denna senare



komma att förfoga över 9—10 Dreadnoughtar, och känt är, att Italien kommer att öka sin marin med ett fartyg om året utöver de 10, som nu äro färdiga eller beviljade, samt att Österrikiska regeringen begärt anslag till ännu en division Dreadnoughtar. Om England därför skulle söka upprätthålla sin överlägsenhet även i Medelhavet, bleve dess budget betungad i lika hög grad, som om »two-keels-to-one» standarden mot Tyskland bleve den grundläggande principen.

Englands statskonst skulle dock visa betänkliga svagheter, om landet bleve nödsakat att upptaga kampen mot Trippelalliansen utan biträde av någon annan stat. Det framhålles visserligen, att England ej kan överlämna skyddet av sina Medelhavsintressen åt franska flottan. Denna, som en tid framåt torde kunna hålla en kombinerad Italiensk-Österrikisk flotta stänger får dock ej lämnas ur räkningen vid ett engelskt krig mot trippelalliansen. Slutligen måste man även medräkna att kombinationen Italien—Österrike vilar på rätt svaga grunder, allt med hänsyn till de båda staternas olikartade intressen och historiska fiendskap. Under senaste tid hava uppgifter varit synliga i pressen angående preliimnära närmanden mellan England och Österrike, avseende sjömilitära förhållanden; oaktat dessa rykten på det bestämdaste dementerats, kunna de besanna satsen »Ingen rök utan eld».

Amiralitetets politik i Medelhavsfrågan framgår av nedanstående uttalande av the First Lord:

»Apart from the fifty per cent preponderance in »Dreadnought»-ships which must be maintained above the German Fleet in Home Waters for the defence of the United Kingdom, we require a powerful Fleet for foreign service in the Mediterranean and, if necessary, for the defence of the Overseas Dominions of the Crown, either in the Atlantic or in the Pacific. The station of this fleet is, during the present circumstances, the Mediterranean, because that is where is the greatest need, as a general rule, during the present period. The strength of this fleet is regulated in the main by the naval programme of the other Mediterranean Powers. Although this fleet of »Dread-

noughts» for foreign service will be maintained in or near the Mediterranean for the purpose of the whole world defence of the British Empire, it is, of course, absurd to suppose that ships are limited in their action to particular areas. If a greater need arises, either in peace or in war, the fleet in the Mediterranean can be quickly sent to protect the interests or the safety of Australia, New Zealand, or Canada, and of course, all British ships of war, wherever they are stationed, however they are disposed, are at all times available, and will at any time be used by the Admiralty for the purpose of obtaining the main decision on which the command of the sea depends».

Medelhavsfrågans rätta belysning anges av slutorden i ovan anförda yttranden. Frågan måste lösas enligt strategiens grundlagar; England måste i händelse av krig söka krossa de fientliga sjöstridskrafterna på den viktigaste strategiska punkten, innan huvudoperationerna kunna äga rum på annat håll. Det ligger sålunda i sakens natur, att Medelhavet under krig mellan England och trippelalliansen till en början måste övergivas av de brittiska eskadrarna. Att däremot under fredstid övergiva Medelhavet är av politiska skäl omöjligt; England måste nämligen särskilt inför den muhammedanska världen, upprätthålla sin politiska prestige i Medelhavet. Amiralitetet har också under 1913 återupptagit vakthållningen därstädes med kraftiga eskadrar.

## The Nelson Touch.

Blev Trafalgarlaget levererat i enlighet med det *memorandum*, som av Nelson utgavs några veckor före drabbningen och bär denna prägeln av vad amiralen i brev till lady Hamilton benämner the *Nelson touch*, eller utkämpades det pêle mêle med tillämpande endast av den ryktbara punkt i memorandum som lydde: »I den händelse signaler ej kunna upptäckas eller med säkerhet avläsas begär den fartygschef intet fel som lägger om-

bord med fiendens fartyg»? Sådan är den fråga som sedan mer än ett århundrade sysselsatt sjökrigshistoriska och taktiska författare såväl i som utom England, så mycket mer som bakom denna fråga skymtar en annan nämligen den, om vilket värde man bör tillerkänna de lärdomar av taktisk natur vilka av slaget hava dragits och ännu må kunna dragas.

I avsikt att söka klargöra denna fråga, åtminstone i den mån ett historiskt problem av ifrågavarande art över huvud taget låter sig lösas, har engelska amiralitetet tillsatt en kommission, föga talrik visserligen, men sammansatt av synnerligen framstående män av facket. Kommissionens yttrande föreligger sedan en tid och skall, med hänsyn till det allmänna intresset Trafalgarkampanjen i alla tider otvivelaktigt kan göra anspråk på, här nedan i korthet redogöras för det märkliga aktstycket innebörd. Först då några erinringar rörande själva memorandum.

Den 28 september 1805 övertog Nelson befälet över den engelska flottan, som hade till uppgift att i Cadix inblockera de fransk-spanska huvudstridskrafterna till sjöss, och länge dröjde han ej att till underlydande fartygschefer meddela sin anfallsplan för den händelse fienden skulle söka utbryta. Denna plan blev efter att hava diskuterats med närmaste mannen i befälet, amiral Collingwood, den 9 oktober nedskriven och fick då den form, som framgår av det i British Museum deponerade originaldokumentet, varav kopior på sin tid togos och tillställdes fartygscheferna. Enligt memorandum skulle anfallet ske under marschformering. Flottan skulle indelas i tre kolonner, två om sexton skepp och en om åtta, den senare omfattande de mest snabbseglande tvåäckarna. I själva verket förfogade emellertid Nelson på bataljdagen ej över mer än tjugosju skepp och blev sålunda ej i tillfälle att formera den tredje kolonnen — the flying squadron.

Collingwood ägde att, så snart han uppfattat högste befälhavarens avsikt, självständigt leda sin kolonn till anfall på närliggande håll; och har denna föreskrift genom att tvänne gånger upprepats i memorandum blivit särskilt understruken.

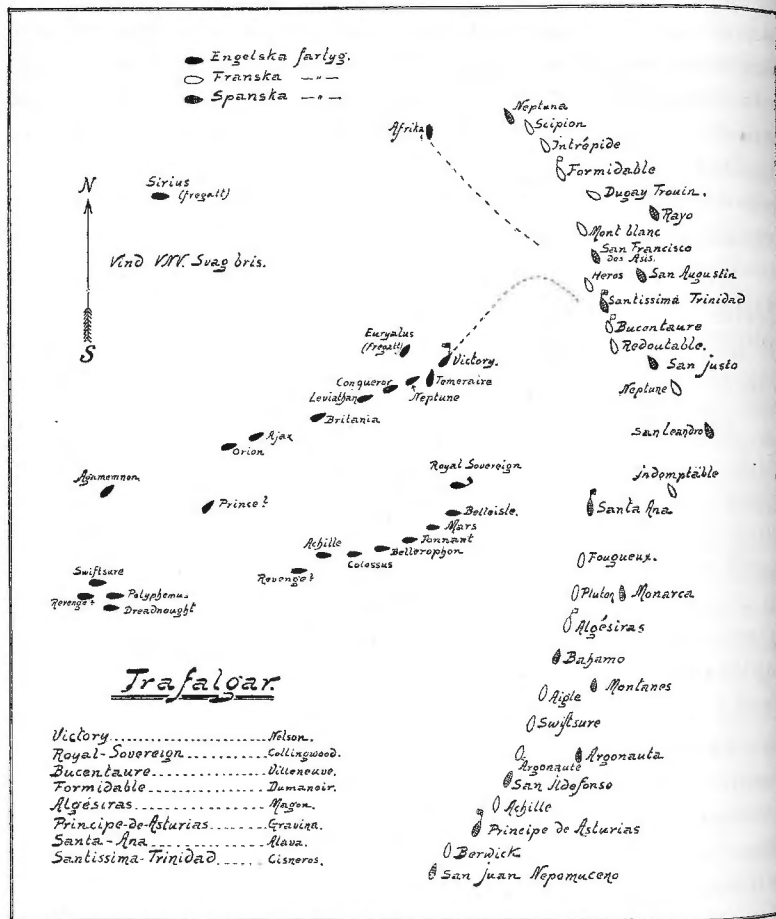
Memorandum innehöll vidare beskrivning på anfallsättet dels för den händelse fienden upptäcktes i lovart, vilket som bekant icke blev fallet, och dels om han blev siktrad i lä i enlighet med vad som i själva verket inträffade. För detta senare fall hade Nelson själv gjort utkast till ett diagram, som visar de tre engelska kolonnerna på parallell kurs med fienden, som härvid antages vara formerad i ligne de bataille. »De engelska kolonnerna», föreskrives i memorandum, »skola föras in på kanonhåll på fiendens center. Antagligen kommer sedan att signaleras till lä-kolonnen, att hålla av på en gång med forceerade segel för att fortast möjligt nå fienden och framkommen kupera dennes linje vid tolfte fartyget från kön».

Nelson reserverade för sin egen kolonn den fullständigaste rörelsefrihet. Han tillade slutligen att han skulle vaka över, att den näst kommenderades manöver bleve så litet bunden som möjligt.

Sådan var i korthet anfallsplanen. Hur blev den väl utförd? Collingwood, som bäst torde hava varit i stånd att bedöma den saken, giver i sin följande dag till amiralitetet avlåtna rapport över bataljen icke någon detaljerad redogörelse för manövrarna, men han omnämner mera i förbigående, att som en anfallsplan redan fastslagits och kommunicerats cheferna, erfordrades endast ett fåtal signaler. Andra vittnesmål från captain Hope på *Defence* och Harvey på *Téméraire*, som närmast följde *Victory*, bestyrka detta uttalande.

Emellertid gjorde sig en motsatt åsikt snart gällande. Man kan hänföra dennas ursprung till ett brev från capitain Moorson å *Revenge*, vilken den 4 november 1805, således endast några dagar efter slaget, skrev, att en anfallsplan visserligen uppgjorts och anbefallts av Nelson, men att densamma aldrig blivit tillämpad. Denna sats vann snart stor spridning i engelska marinen; amiral St. Vincent gjorde den till sin 1806 och James har i sin under åren 1822—24 utgivna sjökrigshistoria anslutit sig till densamma liksom senare Mahan i sitt märkliga, år 1897 publicerade, arbete *Life of Nelson*.





Det är först 1899, som en gensaga mot ovannämnda doktrin inlades av vice amiral Colomb, som i en artikel i *United Service Magazine* påvisade vilket inflytande planen av den 9 oktober dock i själva verket hade haft på utgången av striden. Sedan har detta uppslag fullföljts bl. a. av Mr Thursfield i en serie artiklar i *Times* 1905 med anledning av Trafalgarlagets hundraårsdag och av captain Kerr i en uppsats synlig i *Nineteenth Century* oktober 1911, åtskilliga andra författare att förtiga.

Den kommission som tillsatts för att söka utreda denna genom konträra uppgifter så oklara fråga bestod av amiralerna Cyprian Bridge och Custance båda väl kända genom sitt skriftställereri på området samt professorn i historia vid universitet i Oxford Mr. Firth; som sekreterare tjänstgjorde amiralitetsbibliotekarien Mr. Perrin. Sagda herrars yttrande är i sig själv kort, det upptager knappa tio sidor, men det är åtföljt av ett flertal bilagor innehållande utdrag av så många loggböcker tillhörande engelska fartyg som kunnat uppbringas samt av ett flertal engelska officerares dagböcker främst naturligtvis Nelsons egen och Collingwoods. Det är med dessas tillhjälp som det varit möjligt för captain Tizard, en f. d. engelsk sjömätningsofficer, att på kortet utlägga de engelska fartygens approximativa väg under dagarna 19—21 oktober och att framställa tre skisser utvisande den engelska flottans formering och läge den 19 oktober vid midnatt samt 21 oktober kl. 6 på morgonen och 12 på middagen. Den sistnämnda skissen, av vilken en reproduktion här inflikes, är av särskilt intresse; den utvisar nämligen samtidigt den allierade flottans läge såsom den angives av franska översten Desbrière i dennes mycket uppmärksammade arbete *La campagne maritime de 1805; Trafalgar*, för övrigt en av kommissionens mest anlitade källor.

Yttrandet inledes med en anmärkning att den engelska flottan var långt ifrån väl rangerad då fienden från densamma den 21 på morgonen siktades styrande sydvart i kölvattens formering. Enligt Victorys loggbok gav Nelson kl. 6,10 f. m. signal att formera marschordning på två kolonner. Denna signal,

som nu gavs för tredje gången avsåg tydligtvis mera *retablering* än *nyformering*.

Nästa signal 76 O. N. O. som betydde: håll av och styr O. N. O., följde tätt på den föregående; den hissades kl. 6,<sup>18</sup> och återupprepades kl. 6,<sup>46</sup> med kurssignalen förändrad till ost. Målet för och resultatet av denna signal har mycket diskutrats, i synnerhet har det härskat ovisshet om huruvida avhållningen gjordes medelst successiv eller samtidig gir. Två positiva vittnesbörd, varav ett hämtats ur en skeppsloggbok, tala för den förra hypotesen, under det å andra sidan intet kan åberopas som stöd för den senare.

För övrigt är, såsom i rapporten påpekas, detta av underordnad betydelse. Engelsmännen voro illa rangerade och antagligt är att de fartyg som voro på sin post girade successivt de övriga däremot på en gång.

Antagligen förutsatte Nelson vid denna tidpunkt att den allierade flottan var på väg att söka skydd i Cadiz. Han har nämligen i sin privata dagbok gjort följande anteckning (den sista för övrigt): »Klockan 7<sup>t</sup> vänder fienden successivt». Härvid hade han dock låtit missleda sig av enstaka fartyg, som kommit för om sin post och som på Villeneuves klockan 6,<sup>34</sup> givna signal »Formera linje, naturlig ordning» nu sökte återtaga densamma.

Det är först sedan engelska flottan börjat hålla av, som Villeneuve, då han såg fienden sätta kurs på det fransk-spanska arrièregardet och fruktade att härigenom bliva avskuren från Cadiz, gav signal att vända på en gång och formera ligne de bataille i omvänd ordning. Denna manöver anbefalldes kl. 8 f. m. och började att utföras klockan 8,<sup>15</sup> (7,<sup>45</sup> enligt *Victorys* tid). Som resultat härav uppstod den i förhållande till engelsmännen konkava kroklinje som karakteriserar de förenade formering under slaget och som på grund av fartygens ringa fart visade sig omöjlig att sedermera rätta till.

Den allierade flottans vändning skapade just en sådan situation som Nelson förutsatt, då han gav anvisning om att tolv fartyg, som bildade fiendens arrièregarde, skulle göras till föremål för läkolonnens anfall.

De två engelska kolonnerna rangerade sig, såsom intygas av franska officerare (citerade av överste Desbrière), efter hand något så när under annalkandet mot fienden. Den från början mycket oregelbundna kölvattensordningen var emellertid svår nog att få ordning på då fartygen i têtén forcerade med segel och ej gjorde några som helst ansatser att invänta de efterblivna.

Nelsons kolonn behöll denna formation, men begagnande sig av medgiven rörelsefrihet förändrade Collingwood sin till flankformering, vilken även naturligtvis blev högst oregelbunden. Han omnämner i sina anteckningar, att denna manöver anbefalldes ungefär klockan 8,<sup>50</sup> och att den hade till ändamål att formera egen styrka på en linje parallell med den del av fientliga flottan som skulle angripas. Flankformeringen hann ej att intagas på grund även här av den oavbrutna forceringen som hindrade efterliggarne att hinna upp.

Nelson bibehöll kölvattensordningen, som, mera smidig, bättre tillät honom betäcka Collingwoods rörelser och samtidigt hindra det fientliga avantgardet att ila centern till understöd. Det är i denna avsikt han ifrån början hotade avantgardet under Dumanoir, med vilken han underhöll en kort kanonad omkring 11,<sup>50</sup>. Sedan girade han styrbord och kuperade den fientliga linjen akter om Villeneuves flaggskepp, *Bucentaure*. I sista ögonblicket ägde en omgruppering av fartygen rum i têtén av hans kolonn. *Victory*, *Téméraire* och *Neptune* befunno sig nästan i frontlinje med den förra i têtén och de båda andra något tillbakadragna; *Conqueror* och *Leviathan* följde nära på babords låring.

Här avslutar kommissionen sin redogörelse. Något slutgiltigt omdöme om spörsmålet finner man ej uttalat, men tydligt nog framgår av hela undersökningen och dess resultat, att slaget vid Trafalgar utkämpades efter anvisningarna i det memorandum som tolv dagar tidigare blivit av Nelson dikterat.

## En fransk diplomat om Sveriges militärpolitik.

En i Paris sedan åtskilliga år bosatt landsman, den flitige forskaren och elegante kåsören greve F. U. Wrangel har för en tid sedan under pseudonymen W. Legran utsänt en serie historiska skisser sammanförda under den gemensamma benämningen »*Ur arkivens gömmor*», av vilka inledningsuppsatsen, som utgöres av några franske ministern Montalemberts rapporter över samtal med Karl XIV Johan och häri anförda åsikter om svensk-norska unionens framtid, innehåller några högst märkliga uttalanden om huru nödvändigt det är för Sverige att inrikta sitt intresse på stärkandet av sjöförsvaret. »Denna uppsats», säger greve W. i företalet till arbetet, »torde därför just nu vara av aktuellt intresse». Ja för visso var frågan aktuell då greve W. för två år sedan gjorde ovanstående reflektion, men huru mycket mera är icke detta fallet just nu! Jag tillåter mig med hänsyn härtill att i utdrag anförda de delar av ifrågavarande depescher, som synes mig kunna påräkna ett särskilt intresse bland de sjömilitära vetenskapernas utövare. Att härvid så pass mycket medtagits rörande de rent unionspolitiska förhållandena beror på önskvärdheten att ej rubba sammanhanget samt att få fram den bakgrund mot vilken den speciella militära frågan i detta fall bör skärskådas.

Den depesch ur vilken nedanstående utdrag gjorts är daterad i Stockholm den 23 augusti 1827 samt har av greve W. tillika med många andra av samma slag uppsparats i franska utrikesdepartementets arkiv.

Vi lämna nu ordet åt den franske diplomaten.

»Hur skulle man kunna uthärda, att ett system av opposition och oavhängighet ytterligare förlängdes, vilket lägger grunden till ett framtida medborgerligt krig och för närvarande upphäver och förlamar Sveriges politiska makt? Är det icke tydligt, att så länge Norge betraktar sig som oavhängigt konung-

döme, skall Sverige icke hava någon politisk betydelse? Är det icke klart, att Norge med sina fordringar på oavhängighet, sina särskilda intressen, blir en börda, ett hinder mer än en ökning i styrka och makt? Det är ej värt fråga längre; Sveriges fred, lycka, ära fordra, att den skandinaviska halvön blott bildar ett enda och samma konungarike, styrt av samma lagar, av samma konstitution. Ett annat system skall endast åstadkomma oreda och svaghet i styrelsen och skall göra de båda folkens förening fullkomligt illusorisk, denna förening, som var det huvudsakliga ändamålet med Norges annektering och är det ständiga målet för konungens ansträngningar.

(Följande är skrivet med chifferskrift):

Då man tager denna viktiga fråga i närmare betraktande, är det en allvarlig sak, man ej får förlora ur sikte; det är nämligen vad rör beståndet av den dynasti, som nu innehar Sveriges tron. Om konungen under sin livstid lyckas åvägabringa en fullständig förening mellan det svenska och norska folket, att sammansmälta deras konstitutioner, att ge dem ett enda och samma fosterland, en enda och samma nationalanda, då bli utsikterna gynnsamma för Karl Johans dynasti. Men om däremot förhållandena förbli i ungefär sitt nuvarande tillstånd och om konungen antingen av apati, likgiltighet eller rädsla, icke vidtager de nödvändiga åtgärderna för att utsläcka den oppositions- och oavhängighetsanda hos stortinget, som behärskar och upprör lidelserna i Norge, så är intet tvivel om att hans död blir signalen till en allmän upplösning eller oro, som i det den bringar hans sons tron att vackla, skulle kunna underlätta den unge prins Gustafs återkomst.

(Här slutar chifferskriften).

En annan fara är, att ju längre man dröjer med att sätta en gräns för stortingets förmätna fordringar, vilket från session till session uppskjuter ändrandet av de bestämmelser i den norska konstitutionen, vilka äro oförenliga med den monarkistiska andan, ju svårare, för att icke säga omöjligt, blir det att utföra detta. Ännu några år, och denna församling skall ha stadgat

sina företrädesrättigheter och ordnat sin lagskipning. Den upp-  
växande generationen skall följa sin representations exempel och  
insupa idéerna om nationell oavhängighet; och utan att ha  
märkt något skall Sverige vid sin sida finna icke ett vänskap-  
ligt sinnat folk, som är färdigt att göra gemensam sak i farans  
dagar, utan en rivaliserande och om sina rättigheter mån na-  
tion, som har sina egna intressen och kanske ej söker annat  
än ett lämpligt tillfälle att framkalla en skilsmässa.

Dessa betraktelser äro så enkla, så tydliga, att de omöjligt  
kunna ha undgått konungens skarpsinnighet. Man skulle då  
kunna tro, att han fullkomligt känner den kritiska ställning,  
i vilken han skulle lämna sitt rike, om försynen lät honom  
hädankallas, och man kan antaga, att han blott väntar på ett  
gynnsamt tillfälle för att kunna ur den norska grundlagen av-  
lägsna de principer och de grunder, som förhindra de båda fol-  
kens innerliga förening, vilka blott kunna finna styrka och  
framgång i en uppriktig och oupplöslig union. Kanske skulle  
det här vara på sin plats att i Frankrikes intresse undersöka  
verkningsarna av en mera fullständig union mellan Sverige och  
Norge. Men denna fråga förtjänar att behandlas särskilt för  
sig; för närvarande kan jag antyda den.

Förlusten av Finland och av Pommern ha omintetgjort  
Sveriges militära betydelse. Det har endast kvar sina ärofulla  
minnen. *För framtiden kommer det då blott att vara som sjö-  
makt, som Sverige skall kunna kasta sin vikt i Europas poli-  
tiska vågskål\**). Den stora utsträckningen av dess kuster, dess  
talrika sjömän, utbildade i den bästa skola, nämligen Östersjö-  
stormarnas, dess ofantliga resurser i fråga om sjöfarten i bygg-  
nadsmaterial, järn, tjära etc., allt ger det anvisning på, att det  
hädanefter är mot flottan, som det skall vända sin uppmärk-  
samhet. Med tillfredsställelse skall Frankrike se på tillväxten  
av Sveriges sjöstyrka såsom det bästa medlet att för framtiden

\*) Kursiverat av föredraganden.

knyta några band med det. Men äro icke den uppriktiga med-  
verkan, den intima föreningen med Norge oeftergivliga förut-  
sättningar för ett framgångsrikt inträdande i detta nya system?  
Vi böra naturligtvis vara böjda för att gilla de åtgärder, som  
åsyfta att bilda ett homogent helt av den skandinaviska halvön  
och att koncentrera dess makt och dess resurser i den kungliga  
myndighetens händer.

Norge är kallat att spela en viktig roll i Sveriges förhållan-  
den, antingen det framhårdar i sina fordringar på oavhängighet  
och sitt oppositionssystem, eller det skulle komma till förnufti-  
gare och med dess sanna intresse mera överensstämmande  
grundsatser och uppriktigt och helt förena sig med det land,  
med vilket det finner sig förenat lika genom sitt geografiska  
läge som genom i fördrag givna löften.

Undertecknat:

*Greve de Montalembert.*

## Årsberättelse i Navigation och Sjöfart.

Avgiven vid Kungl. Örlogsmannasällskapets sammanträde den  
4 mars 1914 av ledamoten *C. F. Riben.*

### Navigation.

Inom navigationens område hava de senaste åren inga epokgörande nyheter varit att anteckna, vilket väl närmast torde bero därpå, att navigationens viktigaste instrument, kompassen nått en sådan utveckling, att för vanliga fartyg densamma kan anses fullt tillförlitlig under alla förhållanden, ävensom att övriga instrument och olika ortbestämningssätt, som erfordras för en säker navigering, redan sett dagen. Vare därmed ingalunda sagt, att det i navigatoriskt hänseende är väl beställt på alla fartyg. Säkerligen skulle man på flera håll komma till ett alldeles motsatt resultat, om kompasser och kompassupställningsplatser undersöktes, dels emedan mången av sparsamhets skäl seglar på sin gamla kompass hellre än att skaffa sig en ny, och dels emedan fartygens konstruktion understundom är sådan, att det är förenat med svårigheter att finna en god kompassupställningsplats. Speciellt är detta förhållandet på de örlogsfartyg, där kompassen måste placeras i pansartorn eller under däck.

Men även om kompassen och kompassupställningsplatserna äro goda, torde efter all sannolikhet de magnetiska egenskaperna i ett stridsfartyg under en artilleristrid förändras till den grad, att den bästa magnetkompass är oanvändbar efter striden utan omkompensering och deviering.

Dessa omständigheter hava också framtvingat konstruktionen av kompassgyroskopet, vilket redan blivit omnämnt i den senast avgivna årsberättelsen i navigation. Kompassgyroskopet.

Röster hava ej saknats inom vår egen marin för införande av denna kompasskonstruktion å såväl undervattensbåtar som pansarbåtar, men utan tvivel torde det kunna betraktas som en fördel, att vi ej för tidigt fallit för frestelsen, ty, ehuru kompassgyroskopet under flera år varit installerat å en del av tyska marinens fartyg och även prövats i andra mariner, blev instrumentet dock först under år 1911 färdigkonstruerat, så att det med fördel kunde användas för navigering. Intill dess var nämligen instrumentet behäftat med ett fel, som vållat konstruktören de största bekymmer, och vilket bestått däruti, att kompassen till följd av sjögång eller skakningar vid skjutningar o. s. v. avvikit från sitt normalläge, rättvisande nord. Detta fel har blivit avhjälpt genom insättande av tre snurror i varje kompasskonstruktion, och därmed har även instrumentet efter en 10-årig försöksperiod nått en sådan fulländning, att det överträffar varje annan kompasskonstruktion.

Därefter var tiden jämväl inne för de mindre marinerna att anskaffa detta värdefulla instrument, och Kungl. Marinförvaltningens framställning härom till regeringen har även sammats så till vida, att vid årets riksdag medel äskats för anskaffande av och försök med kompassgyroskopet.

Som bekant kunna med kompassgyroskopet på elektrisk väg förenas s. k. dotterkompasser för att användas såsom styrkompasser. En sådan styrkompass är föredd med två kompassrosor, vilka genom utväxlingen äro så förbundna med varandra, att, medan den yttre s. k. normalrosen vrider sig  $10^\circ$ , den inre s. k. minutrosen går runt ett helt varv. Fördelen med en dylik anordning är uppenbar. Rorgångaren märker genast på minutrosen, då fartyget börjar gira ur kursen och behöver till följd härav endast använda små rorvinklar för att lägga fartyget tillbaka på sin rätta kurs. Med en sådan kompass kan man tala om att styra på graden och kanske på mindre än graden.

Kompassgyroskopets överlägsenhet över magnetkompassen

här föranlett Hamburg-Amerika-linjen att på försök installera ett dylikt instrument på sin stora ångare »Imperator», och det återstår nu att se, om handelssjöfartens målsmän skola finna lämpligt att förse åtminstone jätteångarna med detta instrument, som ehuru dyrbart dock kostar endast en bråkdel av fartyget i dess helhet.

Nålinduktion.

Medan man väntat på kompassgyroskopets fulländning hava försök pågått att å våra undervattensbåtar göra magnetkompasserna så användbara som möjligt. Svårigheterna å dessa fartyg hava varit att på ett tillfredsställande sätt kunna kompensera den kvadrantella deviationen, då den vanliga metoden ej visade sig fullt effektiv. I föregående årsberättelse har omtalats, huru s. k. D-stavar kommit i bruk å dessa båtar; även en annan metod har prövats, nämligen anbringande av mindre kulor närmare kompassen, varigenom kulorna kommit att verka delvis genom nålinduktion och delvis genom jordmagnetisk induktion.

Några omfattande försök hava emellertid ej kommit till stånd och frågan står fortfarande obesvarad, om ej en lämplig kompenseringemetod skulle kunna utfinnas, och anskaffande av de dyrbara kompassgyroskoperna därigenom undvikas.

Utländska vetenskapsmän hava på senare tider ägnat dessa kompenseringemetoder en viss uppmärksamhet och det saknas ingalunda sitt intresse att studera deras erfarenhetsrön.

Allmänt känt är, att medelriktkraften hos en kompass ned-sättes av den inducerade magnetismen i under kompassen gående långskepps- och tvärskeppsjärn. Då tvärskeppsjärnet i allmänhet har större inverkan på kompassen än långskeppsjärnet, blir på den okompenserade kompassen rikt kraften på kurserna Ost och Väst ej obetydligt mindre än på kurserna Nord och Syd.

Lika känt är även, att med den vanligen förekommande formen på D-korrektorerna, och under förutsättning att dessa verka uteslutande genom jordmagnetisk induktion, ökad rikt kraft erhålles på kurserna Ost och Väst, samt att man efter

kompensering av koefficienten D praktiskt taget kan anse riktkrafterna på de fyra kardinalkurserna ungefär lika.

Sedan på en del kompasser med stort magnetiskt moment för kompensering av den kvadrantella deviationen införts D-korrektorer, som delvis eller uteslutande verka genom nålinduktion, hava fackmännen börjat diskutera frågan, huru dessa korrektorer inverka på kompassens rikt kraft.

Sålunda har från ett håll den åsikten uttalats, att vid uteslutande nålinduktion rikt kraften blir lika på alla kurser, sedan kompenseringen är verkställd.

Från ett annat håll har framkastats, att de vanliga kulorna, om de verka genom nålinduktion, alltid förorsaka en ökning av medelrikt kraften.

En tredje åter anser, att en ökning av medelrikt kraften erhålles medelst stavformiga D-korrektorer, som endast påverkas genom nålinduktion.

Professorn, d:r H. Maldau i Bremen har emellertid förklarat alla dessa teorier oriktiga och har dels genom formler och dels genom praktiska experiment och beräkningar av riktkrafterna bevisat, att man ombord å fartyg genom anbringande av korrektorer, som uteslutande påverkas av nålinduktion, på kurserna Nord och Syd erhåller den mindre rikt kraft, som före kompenseringen förefans på kurserna Ost och Väst, ävensom att på kurserna Ost och Väst inträder den större rikt kraft, som förut fans på kurserna Nord och Syd.

Medelrikt kraften påverkas däremot icke vid kompensering med en uteslutande genom nålinduktion verkande korrektor; medelrikt kraften är fortfarande lika.

Även i land på en järnfri fartygsmodell har d:r Maldau genom formler och experiment visat, att, om D-staven lägges tvärskepps, en förminskning i rikt kraft erhålles på kurserna Nord och Syd samt en ökning på kurserna Ost och Väst.

Vid dessa experiment med D-stavarna har till följd av korrektorns litenhet jordinduktionens frånsatts. Använder man i stället kulor, cylindrar eller ringar på sidan om kompassen, måste förutom till nålinduktionens även hänsyn tagas till den



jordmagnetiska horisontalinduktionen i korrektorerne. Sådana korrektors inverkan å rikt kraften blir ej fullt lika den inverkan, som framkallas av D-stavarna, men är så till vida lika, att rikt kraften ökas på somliga kurser och minskas på andra.

Av de anställda försöken drager d:r Maldau den slutsatsen att vid användande av stavformade D-korrektorer, som verka endast genom nålinduktion, de genom horisontalinduktion i skeppsjärnet framkallade rikt kraftstörningarna icke bliva upphävda. Ombord å handelsfartyg har detta mindre betydelse emedan de av horisontalinduktionen framkallade koefficienterna äro jämförelsevis små; men å krigsfartyg, där man annars skulle kunna använda en sådan korrektör till följd av dess små dimensioner, är den omnämnda olägenheten på grund av de i regel betydande värdena på koefficienterna »a» och »e» (långskepps- och tvärskeppsjärn) icke att negligera. Tager man dessutom i betraktande, att kompenseringens inverkan i ifrågasvarande fall icke är oberoende av den magnetiska latituden, ävensom att D-staven ej bidrager att kompensera krängningsfelet, så kan man endast tillerkänna en sådan korrektör en inskränkt användning.

Det sagda gäller ehuru i mindre grad även sådana D-korrektorer, som blott delvis verka genom nålinduktion.

Innan man bestämmer, vilken kompenseringemetod som skall användas, är det därför nödvändigt att genom rikt kraftundersökningar å kompassuppställningsplatsen förvissa sig om rikt kraftens storlek å olika kurser, ty den D-korrektör, som är särdeles lämplig på ett ställe, är kanske alldeles oanvändbar på ett annat.\*)

### Sjöfart.

Den svenska sjöfarten har under det sista decenniet gått framåt med stora steg, och landets export och import till och

\*) För ett noggrannare studium av det intressanta problemet hänvisas till *Annal. d. Hydr. und. Marit. Met.* 1913 Heft VI.

från utomeuropeiska länder skötes numera till större delen av svenska fartyg utan utländska mellanhänder och utan omlastningar i de större sjöstäderna.

För 10 år sedan ägde Sverige ingen transmarin förbindelse, men kan nu glädja sig åt reguliära ångbåtslinjer med modernt tonnage till Mexico, Sydamerika, Sydafrika, Australien, Östasien och Indien, varjämte en direkt post- och passagerarelinje på Nordamerika planerats. För rederiaktiebolaget Sverige—Nordamerika har nämligen stiftelseurkund inlämnats och listor för aktieteckning i bolaget blivit utsända.

De farhågor, som vid de första transmarina linjernas startande uttalades beträffande svårigheterna för ett litet land som Sverige att konkurrera med de större ländernas redan inarbetade linjer, hava visat sig ogrundade. Samtliga svenska linjer hava till fullo respekterats av övriga sjöfartsidkande nationer.

Men icke blott de transmarina utan även de europeiska linjerna hava betydligt utvecklats under de sista åren. Därom vittna de bägge Levant-linjerna ävensom det ökade tonnage, som under det sistförflutna året varit sysselsatt såväl i Medelhavet som på England. Intresset för bättre förbindelser med England har även vuxit genom frågan om en transitoled Ryssland—Sverige—England, och förslag har till och med framkommit om en ångfärjeförbindelse mellan Göteborg och England.

Liksom de utländska rederierna hava även de svenska rederier, som ombesörja den transmarina sjöfarten, känt behovet av mera praktisk sjömansutbildning för bemanningen av sina stora ångare. Sveriges redareförening, som tagit upp frågan till behandling, har låtit utarbete förslag till ett stort skolskeppsföretag, varvid föreslagits anskaffande av tre stora kombinerade skol- och fraktfartyg. Det anses sannolikt, att redareföreningen skall kunna realisera förslaget under innevarande år.

De transmarina linjerna hava under de senaste åren ökat sitt tonnage högst betydligt, och enbart under år 1913 har den svenska sjöfartsnäringen tillförts över 80,000 ton nytt tonnage.

Men ju mer sjöfarten utvecklas, desto mer ljuda öck sorgen

buden från haven. Enligt kommerskollegi redogörelse öfver svenska sjöolyckor hava under år 1912 ett segelfartyg och fyra ångfartyg om tillsammans 5,288 ton försvunnit med man och allt, nio segelfartyg om 1,452 ton övergivits i öppen sjö, tre segelfartyg och en ångare sprungit läck eller gjort haveri i öppen sjö, men bärgats, ett segelfartyg och sex ångare skadade genom is samt tre ångare genom eldsvåda.

Ehuru någon officiell redogörelse för år 1913 ännu ej föreligger, har man dock kunnat konstatera, att det sistförflutna året varit ett svårt år för sjöfarten och sjöolyckornas antal stort. Sålunda hava under året nio svenska ångare totalt förlist, däribland den stora ångaren Malmberget.

Undervattenssignaleri-

Sedan åtskilliga år tillbaka äro en del fyrskepp i sådana farvatten, där tjocka ofta är rådande, försedda med undervattensklocka för undervattenssignaleri varigenom navigering i tjocka i avsevärd grad underlättas och sjöfartssäkerheten tryggas. Nästan varje i Nordsjön liggande fyrskepp är numera försedd med denna apparat, vilket föranlett Sveriges fartygsbefälsförening att hos lotsstyrelsen göra framställning, att även svenska fyrskepp och lämpliga platser å svenska kusten måtte förses med undervattensklocka.

För närvarande finnes en sådan apparat endast å ett svenskt fyrskepp, nämligen Trelleborgs, varjämte det nya fyrskeppet vid Ölands södra udde kommer att förses därmed.

Götabolaget i Göteborg är det första svenska rederi som infört apparater för undervattenssignaleri på sina fartyg, och försöken därmed synas hava utfallit till stor belåtenhet för de befälhavare, som underhålla reguliär förbindelse med Nordsjön och kanalhamnar. Det är ej osannolikt, att även andra rederier komma att förse sina fartyg med dessa navigering underlättande instrument.

Isbergsindikatorn.

Efter Titanic-katastrofen riktades tankarna på att åstadkomma ett lämpligt instrument, som kunde tillkännagiva, när isberg funnos i närheten. Efter långvariga experiment har det

nu lyckats Mr William H. Bristol att på termoelektrisk väg konstruera ett instrument »isbergsindikatorn», som varnar för plötsliga temperaturväxlingar i havsvattnet.

Instrumentet utgöres av en s. k. termopil, som består av två halva ringar av olika metaller, vilka föras tillsammans i ena ändan. Om dessa utsätts för värme eller köld vid föreningspunkten, uppkommer en elektrisk ström. Känsligheten beror på slaget av metaller, som sammanföras, och strömstyrkan kan ökas genom användande av flera ringar. Termopilen fästes till bordläggningen under vattenlinjen och står i elektrisk förbindelse med varnings- och mätapparaterna i navigeringshytten.

Den ena av dessa apparater utmärker tidsögonblicket för och exakta graden av temperaturförändringen samt ger utslag för  $\frac{1}{5}$  grad Fahrenheit, vilket anses tillräckligt i praktiken. Å den andra apparaten tändes, om strömmen är förorsakad av sjunkande temperatur, en röd glödlampa och en klocka med skarpt diskantljöd ger allarm. Stiger temperaturen, tändes ett grönt sken, och en klocka med döv ton ljuder.

Dessutom finnes en kontrollapparat, med vilken vakthavande befälet från bryggan kan förvissa sig, om apparaten är i funktion eller ej.

Om indikatorn i praktiken håller, vad den under experimenten lovat, torde den bliva till stor nytta vid navigeringen i de farvatten, där isbergen förekomma.



## Meddelande från främmande mariner.

(Avslutad den 15 mars.)

### Ryssland.

**Marinpolitik.** Marinministern, amiral Grigorovitj, har bekräftat ryktet om att en del av anslaget till »stora flottbyggnadsprogrammet» i år kommer att framläggas för äskande under 1915. Den 11 februari uttalade amiralen för pressrepresentanter bl. a.: »Redan i år komma vi att förelägga representationen planen till ett fortsättande av fartygbyggnadsprogrammet. Jag säger med avsikt icke »stora flottbyggnadsprogrammet», utan »fortsättning» av programmet. Medel för förverkligande av detta program komma att äskas först 1915, enär vi icke kunna börja byggandet av de nya fartygen förr. Vi komma att äska medel för nästa femårsperiod, och dessa komma säkerligen att belöpa sig till i det närmaste lika höga belopp som i första perioden. Att framlägga ett program, som omfattar mer än fem år, är icke möjligt emedan tekniken går framåt med jättesteg och de på grund härav är utslutet att på förhand säga, vilka fartygstyper man efter tio år använder och hur mycket dessa komma att kosta.» De här omtalade första fem åren avse »lilla flottbyggnadsprogrammet», som beviljades 1912, sålunda det »stora programmet» första del. Ursprungligen begärdes 976 mill. kr., Duman beviljade 1912 842 mill. kr. med ett tilläggsanslag år 1913 av 329 mill. kr., så att hela summan steg till 1,171 mill. kr.

**Organisation.** Enligt nya bestämmelser kunna arméofficerare av högst löjtnants grad övergå till marinen. Härför erfordras högst två års kommendering vid aktiva flottan. Följande villkor skola uppfyllas: 1) Minst sex månaders sjöexpedition. 2) Examen vid sjökrigsskolan i erforderliga ämnen. 3) Praktisk examen ombord enligt program för gardemarinerna. Officerare, som uppfyllt dessa villkor, utnämnas till underlöjtnanter och räkna tur med de sjöofficerare, som inträdd i sjökrigsskolans specialklasser samtidigt med att de själva började arméns militärskolor.

**Övningar.** Till utrikes expedition under detta år avses pansarkryssaren »Rossia» med underofficers elever, pansardäckskryssaren »Oleg» med officersaspiranter (junkrar) och pansardäckskryssaren »Bogatir» med skeppsgossar.

**Flygväsande.** Den 5 mars flög ingenjör Sikorski med 7 passagerare med sitt aeroplan »Ilja Muromets» under 9 tim. 3 min. över Petersburg med omnejd. Vädret var ogynnsamt, vindstyrkan 12 m. Flyghöjden i allmänhet 900 m. Under flykten frös ena motorns karburator, men mekanikern lyckades nå densamma, uppvärma den och få motorn i gång.

**Bestämmelser.** Nya bestämmelser om örlogsfartygs tillträde till ryska hamnar hava utfärdats. Enligt dessa indelas de ryska hamnarna i: 1) Öppna. 2) Villkorligt öppna. 3) Stängda. Till de villkorligt öppna i Östersjön höra alla befästa hamnar och örlogshamnar jämte Ålands-Abo skärdar samt Moonsundsfarvattnen. En hamn förklaras stängd endast efter särskild kungörelse. För besök i öppna hamnar lämna utländska örlogsfartyg underrättelse på diplomatisk väg; tillstånd behöves ej. För besök i villkorligt öppna skall på diplomatisk väg begäras tillstånd och uppgift lämnas om fartygens antal och tid för besöket.

**Haverier.** Genom krigsrättsdom angående den utanför Sevastopol strandade och totalt förolyckade kanonbåten »Uralets» har chefen dömts till avsättning, navigeringsofficeren till tre månaders fängelse och vakthavande officeren firkänts.

**Invigning.** Den officiella invigningen av »Kejsar Peter den Stores sjöfästning» skall äga rum i juni i år.

### Tyskland.

**Budget.** Marinbudgeten för i år har i huvudsak oförändrad antagits av riksdagen. Den belöper sig till:

Ordinarie .....	198,0	mill. kr. (1913 177,0)
För året .....	205,0	» » ( » 201,0)
Extra .....	26,4	» » ( » 44,0)
	430,0	mill. kr. (1913 423,0)

**Övningar.** Följande styrkor skola hållas rustade: utgår i hemlands farvatten: 21 slagskepp, 5 slagkryssare och 8 lätta kryssare av aktiva

flottan, samt 1 slagskepp av reservflottan, dessutom härtill hörande torpedfartyg, undervattensbåtar m. m. Kostnaden härför belöper sig till 61,2 mill. kr. (1913 52,2).

**Fartygsbyggnad.** Första anslaget till byggande av 1 slagskepp, 1 slagkryssare, 2 mindre kryssare samt en jagarflottilj äskas.

Färdiga, under byggnad varande och äskade fartyg utgöra tillsammans: 39 slagskepp (flottlagen 41), 20 pansarkryssare (flottlagen 20) och 37 mindre kryssare (flottlagen 40).

Den 21 februari löpte slagskeppet Ersatz Brandenburg av stapel å Germaniavarvet i Kiel. Det erhöll namnet »Kronprinz».

Den 29 januari löpte V 25 av stapeln å Vulkanvarvet i Stettin.

**Befästningar.** Befästningsarbetena på Helgoland fortgå, och synes avsikten vara att utbygga denna plats till en 1:a klass fästning. Enbart hamnanläggningen för torpedfartygen lär hava dragit en kostnad av 38,2 mill. kronor.

---

## England.

**Flygväsende.** Den 23 februari flög marinministern Churchill i tämligen hårt väder från Portsmouth till sjöss. Flyktens ändamål var att uppsöka undervattensbåtar.

**Haverier.** Lyftandet av den utanför Devenport sjunkna undervattensbåten »C 14» tog två dagar och utfördes av en från Sheerness tillkallad lyftkran. Båten låg på c:a 22 m. djup.

Den 16 januari sjönk undervattensbåten »A 7». Platsen för olyckan återfanns den 21 januari. Båten ligger i Whitsandbukten några mil från Plymouth, på 42 m. djup, med förstäven uppåt, aktern djupt nedgrävd. 2 officerare och 9 man omkommo.

---

## Frankrike.

**Fartygsbyggnad.** Om det i Lorient under byggnad varande slagskeppet »Gascogne» föreliggande följande uppgifter: Fartyget erhåller en mast, som placeras mellan aktra skorstenen och mellersta tornet. (Bestyckning 12 34 cm. kanoner i kvadrupeltorn). Två roder, som röras med elektriska rodermaskiner, som inrättas så, att vardera maskin kan röra båda rodren. Fartyget erhåller 3 motorbåtar av 11 m. längd, 2 10 m. långa ångslupar, 2 13 m. långa barkasser, 2 11 m. långa arbetsbåtar, 2 8,2 m. långa livbåtar, 6 mindre, omkring 5 m. långa båtar.

De efter »Normandie»-klassen följande »Tourville», »Duquesne», »Lille», »Lyon» erhålla enl. Le Yacht: depl. 29,500 t., längd 190 m., bredd 29 m., fart 23 knop med 44,000 hkr., bestyckning: 16 st. 34 cm. kan. i 4 midskepps stående kvadrupeltorn, 28 st. 14 cm. kan. i kasematt. 350 mm. pansar.

**Flygväsende.** I början av 1914 funnos i Frankrike 330 flygare i aktiva armén samt 130 elever. Av dessa 460 äro 180 officerare. Denna siffra anses för låg, och hoppas man intresset skall ökas genom införandet av ett premiesystem.

Vid samma tid funnos 677 flygmaskiner. Under maj månad skola försök göras med bepansrade flygmaskiner eller s. k. »förstörare». Armé- och marinförvaltningarna arbeta på att införa två enhetstyper, nämligen ett mono- och ett biplan.

---

## Danmark.

Den 10 februari sjösattes undervattensbåten »Nymfen».

---

## Litteratur.

**Taschenbuch der Luft-Flotten** med särskilt avseende fästat vid krigsluftflottorna, I årgången 1914, delvis efter officiella källor utgiven av F. Rasch, generalsekreterare i tyska aviatörförbundet, och W. Hormel, kaptenlöjtnant. Med 545 bilder och skisser. München, J. F. Lehmans förlag. Pris bunden mark 5: —.

Med utvecklingen av luftskeppen och flygmaskinerna har luftseglingen under de senaste åren gått framåt med jättesteg och blivit ett krigsredskap med vittgående utvecklingsmöjligheter, ett stridsmedel som trängt sig in i alla länders arméer och mariner och i icke oväsentlig grad påverkat den moderna krigsföringen.

Vid studiet av ställningen inom olika länder med hänsyn till luftseglingen — i all synnerhet den militära — har man hittills saknat ett verk, som i hopträngd form givit en översikt över rådande förhållanden.

Det föreliggande arbetet fyller väl luckan i nyssnämnt hänseende.

Visserligen gjordes redan år 1910 ett försök i »Taschenbuch der Kriegsflotten» att giva en sammanställning av krigsluftflottornas styrka, men hela denna sammanställning upptog blott 2 sidor. Vilket oönskat uppsving luftseglingen undergått bevisas av det faktum, att denna föreliggande »Taschenbuch der Luft-Flotten» omfattar 528 sidor, av vilka icke mindre än 52 upptaga förteckning över luftskepp och flygmaskiner.

Arbetet innehåller först en förteckning över världens alla luftskepp, varje lands för sig, härens, marinens och privata, därefter fotografiska bilder och konstruktionsskisser. Silhuetter av alla olika luftskepp möjliggöra identifiering av vart och ett. En jämförande översikt visar Tysklands ledareställning ifråga om luftskepp. Den tyska luftskeppsflottan har en volym om 244,100 kbm., den franska 116,600, den italienska 71,265, den engelska 25,000 och den österrikiska 15,900. Därefter följer en framställning av de olika luftskeppsvarvens byggnadsverksamhet.

För att göra skeppsfor-teckningen möjligast fullständig har man i denna första årgång i en alfabetisk förteckning över världens luft-

skepp upptagit även sådana, som numera äro föräldrade eller förstörda, men vilka äro anmärkningsvärda i luftseglingens utveckling.

En särskild förteckning är uppgjord över alla luftskeppshallar, och följes den av en hel del avbildningar av sådana.

Arbetets nästa avdelning, som avhandlar flygmaskinerna, inleds av en översikt över de typer, som inom olika länder kommit till användning vid krigsmakten, efterföljd av en förteckning över de ledande ländernas samtliga flygmaskiner. Såväl aëro- som hydroplan äro upptagna och framställda i fotografi jämte skisser från ovan, sidan och framifrån.

En tablå över luftskepps- och flygmaskinsmotorer åtföljd av avbildningar giver en klar bild av de olika motortypernas användning.

Vidare märkas avdelningarna drakballonger och drakar, anti-ballongkanoner, det militära luftseglingssväsendets organisation i olika länder, lagstiftning angående luftsegling m. m.

Arbetet är av stort värde icke blott för varje officer utan ock för alla andra, som intresserar sig för luftsegling.

## Innehåll i åtskilliga maritima och krigsvetenskapliga tidskrifter 1914.

### Artilleri och handvapen.

Fire action against aircraft .....	J. R. A., vol. XL, translations, sid. 156.
Lebensdauer der Geschütze .....	M. G. S., sid. 103.
I frågan om olika gevärskalibrars verkan	M. T., sid. 85.
Om skjutregler .....	A. T., sid. 42.

### Strategi och taktik.

Charakter, Wissen und Können .....	M. R., sid. 1, 145.
Feuerkonzentration und Stärke einer Schiffs-division .....	M. R., sid. 31.
La vitesse des grands navires de guerre ...	M. d. l. F., N:o 1, sid. 3.
The strategic aspect of the Panama canal	J. R. S. I., vol. LVIII, sid. 31.
Sveriges neutralitet och dess försvar .....	M. T., sid. 10.
Die »Spencer Papers.» Ein Beitrag zum Kapitel: »Persönlichkeit und Kriegserfolg» .....	M. R., sid. 113.
Frankreich und das Mittelmeer .....	M. R., sid. 122.
Schiffbautypen .....	M. G. S., sid. 1.
Der Torpedo und seine Verwendung im Kriege .....	M. G. S., sid. 38.

Rysslands marinpolitik .....	M. T., sid. 105.
Marinpolitik och fartygsbyggnad.....	K. V. A. H., sid. 1.
The Dominions and the Navy .....	J. R. S. I., sid. 147.
The Fallacies of »The Great Illusion» .....	J. R. S. I., sid. 169.
The Co-Operation of the Arms at Sea during the Seventeenth Century .....	J. R. S. I., sid. 211.
War and policy .....	P. U. S. N. I., sid. 1.
Time Element in Maneuvering.....	P. U. S. N. I., sid. 135.

**Sjökrigshistoria m. m.**

Fra Fredriksvern i gamle dage .....	N. T. f. S., sid. 47.
Die Beschiessung von Kagoshima durch die britische Flotte im August 1863 .....	M. G. S., sid. 111.
Vor 50 Jahren.....	M. R., sid. 243.
Darstellung der Vorgänge vor Manila von Mai bis August 1898.....	M. R., sid. 253.

**Organisation och hudget.**

L'utilisation des classes .....	M. d. l. F. Nr 3, sid. 3.
Les écoles d'officiers à terre.....	M. d. l. F., Nr 4, sid. 3.
Nouveaux tarifs de soldes des équipages de la flotte .....	M. d. l. F., Nr 5, sid. 3, Nr 6, sid. 3.

Virker den nuværende plan for tilgang og uddannelse av sjöoffiserer helt tillfredsstillende? .....	N. T. f. S., sid. 1.
Le matelot de pont .....	M. d. l. F., Nr 7, sid. 3.
La marine au parlement.....	M. d. l. F., Nr 8, sid. 3.
Den norske Marines Organisation .....	D. T. f. S., sid. 1.
Maskinistens värde .....	T. M., sid. 38.

The Expeditionary Work of the Quartermasters Department.....	P. U. S. N. I., sid. 103.
A Half Century of Naval Administration in America, 1861—1911 .....	P. U. S. N. I., sid. 111.

**Fartygsbeskrivningar, skeppsbyggeri och fartygsmaskiner.**

Neuere Erfahrungen und Bestrebungen im Schiffsturbinenbau .....	M. R., sid. 11.
Harmonie der Schiffsformen .....	M. R., sid. 27.
Ångekonomi och eldarepremiering vid Kungl. flottan .....	T. M., sid. 2.
Oversigt over Skibbygningen i 1913 .....	D. T. f. S., sid. 63.
Förbränningen av olja i sjöångpannor .....	T. M., sid. 36.
Sur la vitesse .....	M. d. l. F., Nr 9, sid. 3.
All Torpedoes .....	P. U. S. N. I., sid. 27.

Emergency Repairs to a Destroyer .....	P. U. S. N. I., sid. 63.
Fuel oils: Their Origin, Production and Treatment.....	P. U. S. N. I., sid. 79.

**Navigation.**

Vermessungsarbeiten der Kaiserlichen Marine im Jahre 1913 .....	M. R., sid. 95.
Das Auffahren des königl. italienischen Panzerkreuzers San Giorgio .....	M. G. S., sid. 48.
Nutidens Skibskompasser .....	D. T. f. S., sid. 96.
Advantages of the Gyro Compass .....	P. U. S. N. I., sid. 141.
Some Suggestions i Practical Navigation ..	P. U. S. N. I., sid. 145.

**Undervattensbåtar, torpeder och minor.**

Undervandsbaatenes skrog.....	N. T. f. S., sid. 39.
Submarines or Heavier Guns .....	J. R. S. I., sid. 257.

**Luftsegling.**

Beziehungen zwischen See- und Luftschiffbau .....	M. R., sid. 24.
Aerial bombardement .....	J. R. A., vol. XI, sid. 505.
Contre les aéronefs .....	M. d. l. F., Nr 8, sid. 3.

**Kustbefästningar.**

Fire control in coast defence batteries.....	J. R. A., vol. XL., sid. 468.
Våra små grannstators fasta kustförsvar och vårt eget .....	M. T., sid. 96.

**Radiotelegrafi och telefoni.**

Über den Ersatz der offenen Strombahnen in der drahtlosen Telegraphie durch geschlossene.....	J. d. T. T., sid. 1.
Konstruktionsprinzip einer neuen, für Hochfrequenz geeigneten Generatortype.....	J. d. T. T., sid. 34.
Anwendung des allgemeinen Gesetzes der magnetischen Koppelung .....	J. d. T. T., sid. 45.
Über den gekoppelten Empfänger .....	J. d. T. T., sid. 58.
Der Telefunkenumschalter für Doppelempfang .....	J. d. T. T., sid. 95.
Aus dem Gebiete der drahtlosen Messtechnik .....	J. d. T. T., sid. 109.
Eine absolute Messung des vom Eiffelturm ausstrahlenden Feldes in Strassburg .....	J. d. T. T., sid. 132.
Der Hochfrequenzwiderstand von einlagigen, mit Massivdraht bewickelten Induktionsspulen.....	J. d. T. T., sid. 159.

Mittel zur Verhütung des Zuckens von  
Glühlampen bei Verwendung von Weh-  
neltunterbrecher zu Versuchen mit draht  
loser Telegraphie .....  
Grosser Wellenmesser Type E. G. W. sy-  
stem Telefunken.....  
Internationale Versuche über die Ausbrei-  
tung Hertzscher elektrischer Wellen .....

**Handelsflottan och kolonialväsendet.**

Sökta och beviljade rederilån 1904—1913 ...

**Sjöolyckor.**

Der Utergang des englischen Untersee-  
bootes A7.....  
Loss of Life by Drowning in Naval Warfare

**Hälso- och sjukvård.**

Über die Reinigung und Desodorisation der  
Schiffsluft mit teknischen Hilfsmitteln ...  
Russische Erfahrungen über die Verwun-  
detenversorgung im heutigen Seekriege...

**Rättsväsende och författningar.**

Die Konferenz für Sicherheit zur See .....  
Svensk-dansk överenskommelse rörande ut-  
märkande av vrak.....

**Diverse.**

Die optischen Instrumente der Marine:  
Sehrohre und Entfernungsmesser.....  
Kommerskollegiets utlåtande i fråga om  
lönerreglering för lotsverket .....  
Die wirtschaftlichen und staatlichen Ver-  
hältnisse der Republik Mexiko.....  
Deutsche und englische Schiffswerften.....  
Rangstellung europäischer Seehäfen .....  
Die Fahrt der k. k. österreichischen Fre-  
gatten Guerriera und Hebe nach Nord-  
amerika in den Jahren 1833 und 1834 ...  
Die Seefischerei und die Mittel zu ihrer  
Hebung in Deutschland .....  
A Higher Standard of Discipline.....  
Moral Training in Preparation for War.....

J. d. T. T., sid. 166.

J. d. T. T., sid. 168.

J. d. T. T., sid. 195.

T. M., sid. 12.

M. G. S., sid. 91.

P. U. S. N. I., sid. 33

M. G. S., sid. 96.

M. R., sid. 302.

M. G. S., sid. 94.

N. T., sid. 37.

M. R., sid. 21.

K. M., sid. 67.

M. R., sid. 174, 280

M. G. S., sid. 92.

M. G. S., sid. 93.

M. G. S., sid. 104.

M. R., sid. 328.

P. U. S. N. I., sid. 17.

P. U. S. N. I., sid. 157.

**Kungjorda patentansökningar.**

(Meddelat genom Th. Wawrinskys Patentbyrå, Stockholm.)

Datum.	Diarie- nummer.	Uppfinningens art.
14/2	641/12	Drivanordning för båtar. C. A. Hult och O. W. Hult, Stockholm.
"	914/12	Hopfällbar båt. V. Engelhardt, Köpenhamn, Danmark.
"	3128/12	Sjömina. Bohn & Kähler, Kiel, Tyskland.
"	475/13	Förankringsanordning för undervattensminor. Vickers Ltd. London, England.
"	3193/13	Revolverpatronmagasin. P. Mauser, Oberndorf a/N, Tyskland.
21/2	74/13	Elektroanordning för strålkastare. Gebrüder Siemens & Co, Lichtenberg, Berlin, Tyskland.
"	740/12	Anordning för att förminska fluidumotståndet vid ett fartygs eller fordons rörelse. L. Constantin, Paris, Frankrike.
28/1	3178/12	Linsanordning för fyrar, signallanternor och dylikt. Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator, Stockholm.
"	1344/12	Signalapparat för avgivande av signaler med vissa tidsintervaller. A. Christerson, Stockholm.
"	78/13	Rörformig insats i loppet till eldvapen. P. Mauser, Oberndorf a/N, Tyskland.
"	3507/13	Hagelladdning för skjutvapen. F. Jæger, Suhl in Thüringen, Tyskland.
7/3	1101/10	Anordning vid luftskepp för angivande av optiska tecken. R. Wankmüller, Berlin, Tyskland.

Under två månader från ovanstående data kunna invändningar mot dessa ansökningar ingivas till Patentverket.

## Rustade och till rustning anbefallda sjöstyrkor och fartyg.

### Kustflottan.

#### I. divisionen.

##### Pansarbåten Oscar II (flaggskepp).

Högste befälhavare: vice amiralen Dyrssen; flaggkapten: kommandörkaptenen frih. Sparre; flaggadjutanter: kaptenerna Örnberg och greve Ehrensvärd; löjtnanten Ottosson, fr. o. m. den 27 april; stabsingenjör: marindirektören Falkman; stabsintendent: marinintendenten Bergelin; stabs- och fartygläkare: marinläkaren Lagerholm.

Fartygschef: kommandörkaptenen Norselius; sekond: kaptenen Holmgren; officerare: löjtnanterna Braunerhielm (G. O.), Wahlström (A. O.), Ros (A. O. 2) fr. o. m. den 24 april och Muhl fr. o. m. den 27 april; underlöjtnanterna I. A. Hummel, Sablin, Hedberg och R. A. E. Ström; reservunderlöjtnanten Åhgren t. o. m. den 30 juni.

##### Pansarbåten Dristigheten.

Fartygschef: kommandörkaptenen Eneström; sekond: kaptenen Holmén; officerare: kaptenen von Schoultz fr. o. m. den 27 april, löjtnanterna Ekeröth (A. O.) fr. o. m. den 27 april, E. D. Torén (A. O. 2) och Almgren; underlöjtnanterna E. Linder, Hagman och frih. Hermelin; reservunderlöjtnanten Ludwighs t. o. m. den 30 juni och G. J. Nilsson; fartygsingenjör: extra mariningenjören Holmberg; fartygsintendent: marinintendenten Freidenfelt; fartygläkare: marinläkarstipendiaten Bergstrand fr. o. m. den 1 juli.

##### Pansarbåten Manligheten.

Fartygschef: kommandörkaptenen Fallenius; sekond: kaptenen Unger; officerare: kaptenerna Frenidin (A. O.) och I. A. Cassel, löjtnanten Odqvist (A. O. 2) fr. o. m. den 24 april, underlöjtnanterna Virgin, T. G. P. Dyrssen, Berggren, Thorburn och Natt och Dag, reservunderlöjtnanten Helmer; fartygsingenjör: extra mariningenjören Böös; fartygsintendent: marinintendenten Zetterberg; fartygläkare: marinläkarstipendiaten Persson t. o. m. den 30 juni; marinläkaren Wildner fr. o. m. den 1 juli.

### Torpedkryssaren Örnen (ständig repetitör).

Fartygschef: kaptenen von Horn; officerare: löjtnanterna C. A. Laurell och Christiernin, underlöjtnanten Elliot (G. O.).

#### II. divisionen.

##### Pansarbåten Aran (divisionschefsfartyg).

Divisionschef: kommandören von Krusenstierna; divisionsadjutant: löjtnanten von Bahr; divisions- och fartygsingenjör: mariningenjören Göransson; divisions- och fartygsintendent: marinintendenten Öfwerberg; divisions- och fartygläkare: marinläkaren Rubensson, t. o. m. den 30 juni, marinläkaren Kallin, fr. o. m. den 1 juli.

Fartygschef: kommandörkaptenen Leche; sekond: kaptenen E. E. Wahlberg; officerare: löjtnanterna Arnberger, Asplund (A. O.), Calisendorff (A. O. 2, G. O.), fr. o. m. den 24 april, och Afzelius, underlöjtnanterna Färnström, Boldt-Christmas, Berendt och von Schinkel, reservunderlöjtnanterna Kihlbom, t. o. m. den 30 juni, och D. H. F. Börjesson.

##### Pansarbåten Göta.

Fartygschef: kommandörkaptenen frih. Akerhielm fr. o. m. den 15 april; sekond: kaptenen Tollstén; officerare: löjtnanterna Ullén, Fåhræus (A. O.) och K. G. P. Dyrssen, underlöjtnanterna D. A. Lindberg (A. O. 2), Broms, Tillberg, Simonsson och Ahlbom, reservunderlöjtnanterna O. P. Börjesson och Grönberger t. o. m. den 30 juni; fartygsintendent: marinintendenten Renner; fartygläkare: marinläkaren Bolling fr. o. m. den 1 juli.

##### Pansarbåten Wasa.

Fartygschef: kommandörkaptenen greve K. A. Posse; sekond: kaptenen Holmberg; officerare: kaptenerna Palm (A. O.) och Cleve fr. o. m. den 27 april, löjtnanterna Numa och Hillman (A. O. 2) fr. o. m. den 24 april, underlöjtnanterna Adlersträhle, Brynolf och Bäckström, reservunderlöjtnanterna Hammarberg och Adelborg; fartygsingenjör: mariningenjören Lindberg; fartygsintendent: marinintendenten Högberg; fartygläkare: marinläkarstipendiaten Lyttkens fr. o. m. den 1 juli.

#### V. divisionen.

##### Jagaren Munin (divisionschefsfartyg).

Divisions- och fartygschef: kommandörkaptenen Schneider; divisionsingenjör: mariningenjören Risberg; divisionsläkare: marinläkaren Lundkvist; officerare: löjtnanterna Flory fr. o. m. den 24 april och Bager, underlöjtnanten von Bornstedt.

**Jagaren Hugin.**

Fartygschef: kaptenen A. Hägg; officerare: löjtnanterna Ulf (G. O.) fr. o. m. den 24 april och Neumüller.

**Jagaren Sigurd.**

Fartygschef: kaptenen Bolinder; officerare: löjtnanterna Knafv fr. o. m. den 24 april, och Skarin (G. O.).

**Jagaren Ragnar.**

Fartygschef: kaptenen T. W. M. Lübeck; officerare: löjtnanterna Ekstrand, fr. o. m. den 24 april, och S. A. Linder.

**II. flottiljen.**

**Torpedkryssaren Clas Uggle** (flottiljchefsfartyg).

Flottiljchef: kommandörkaptenen Gisiko; flottiljingenjör: marin ingenjören Löfvén, emb. å flottiljen tillhörande fartyg, som av flottiljchefen bestämmes; flottilj- och fartygsläkare: marinläkarstipendiat David.

Fartygschef: kaptenen Sundin; officerare: löjtnanterna Björklund (G. O.), fr. o. m. den 24 april, och frih. Wrede, underlöjtnant Hedin.

**Torpedbåten Kapella.**

Fartygschef: löjtnanten Sjöberg.

**X. divisionen.**

**Torpedbåten Sirius** (divisionschefsfartyg).

Divisions- och fartygschef: kaptenen Åkerblom; officer: underlöjtnanten T. V. H. Thorén.

**Torpedbåten Orion.**

Fartygschef: löjtnanten Rudberg.

**Torpedbåten Virgo.**

Fartygschef: kaptenen frih. Beck-Friis.

**Torpedbåten Mira.**

Fartygschef: löjtnanterna W. E. K. W. Lilliehöök, t. o. m. den 3 maj, därefter von Krusenstierna.

**XI. divisionen.**

**Torpedbåten Polaris** (divisionschefsfartyg).

Divisions- och fartygschef: kaptenen Elliot; officer: underlöjtnanten greve H. Mörner.

**Torpedbåten Perseus.**

Fartygschef: löjtnanten Bergman.

**Torpedbåten Regulus.**

Fartygschef: kaptenen Osterman.

**Torpedbåten Rigel.**

Fartygschef: löjtnanten Läftman.

**XII. divisionen.**

**Torpedbåten Orkan** (divisionschefsfartyg).

Divisions- och fartygschef: kaptenen Aspenberg; officer: underlöjtnanten Sterner.

**Torpedbåten Bris.**

Fartygschef: löjtnanten E. E. Ström.

**Torpedbåten Vind.**

Fartygschef: kaptenen Wijkmark.

**Torpedbåten Meteor.**

Fartygschef: löjtnanten Rosén.

**III. flottiljen.**

**Torpedkryssaren Claes Horn** (flottiljchefsfartyg).

Flottiljchef: kommandörkaptenen frih. Liljenerantz; flottiljingenjör: mariningenjören frih. Posse.

Fartygschef: kaptenen J. A. F. Eklund; officerare: löjtnanterna Frick, fr. o. m. den 24 april, och Ternberg, underlöjtnanten Bexelius.

**XIII. divisionen.**

**Torpedbåten n:r 8** (divisionschefsfartyg).

Divisions- och fartygschef: kaptenen greve A. G. Mörner.

**Torpedbåten n:r 9.**

Fartygschef: löjtnanten Strömbäck.



**Torpedbåten n:r 10.**

Fartygschef: löjtnanten Graaf.

**XIV. divisionen.**

**Torpedbåten n:r 15** (divisionschefsfartyg).

Divisions- och fartygschef: kaptenen Tiselius.

**Torpedbåten n:r 14.**

Fartygschef: löjtnanten Wetter.

**Torpedbåten n:r 12.**

Fartygschef: löjtnanten Wallin.

**Torpedbåten n:r 11.**

Fartygschef: löjtnanten Öberg.

**XVI. divisionen.**

**Depåfartyget Skäggald** (divisionschefsfartyg).

Avdelnings- och divisionschef: kaptenen Simonsson t. o. m. den 19 juni; divisionschef: kaptenen Zander, fr. o. m. den 20 juni; stabs- (divisions) ingenjör: mariningenjören Grünberg; stabs- (divisions-) och fartygsintendent: marinintendenten Collberg; stabs- (divisions) och fartygsläkare: marinläkarstipendiaterna Lundahl, t. o. m. den 19 juni, och Wällgren, fr. o. m. den 20 juni.

Fartygschef: kaptenen Norlander, t. o. m. den 19 juni, därefter löjtnanten A. Olsson; officerare: kaptenen Zander, fr. o. m. den 24 april, underlöjtnanten Hedenström.

**Verkstadsfartyget Blenda.**

Fartygschef: löjtnanten Unnerus; officerare: löjtnanten Hallström, fr. o. m. den 24 april, underlöjtnanten Wiedemann.

**Logementsfartyget Freja.**

Fartygschef: kommandörkaptenen Norman; sekond: kaptenerna Bergmark; officerare: löjtnanterna Söderberg, Johnson och Westman; underlöjtnanterna E. G. Ekelund och Naumann, reservunderlöjtnanterna von Gerber och Ekberg, t. o. m. den 21 juni; fartygsintendent: marinintendenten Jakobsson; fartygsläkare: marinläkarstipendiater Rychholm.

**Minfartyget Clas Flemming.**

Fartygschef: kaptenen Grafström; officerare: löjtnanterna Svenonius (G. O.), Måhlén (A. O.) och Stephenson-Möller, reservunderlöjtnanten Ekberg.

**Torpedbåten Plejad, fr. o. m. den 1 juli ångfartyget Ran.**

Avdelnings- och fartygschef: löjtnanten Dahlbeck, tillika flygfartygsförförare; officer: löjtnanten Malmqvist, tillika obeservationsofficer; flygfartygsförförare: löjtnanterna Werner och Krokstedt; observationsofficer: löjtnanten Koch, fr. o. m. den 1 juli.

**Sjökadetternas övningar.**

**Pansarkryssaren Fylgia.**

Fartygschef: kommandörkaptenen greve Wachtmeister; sekond: kaptenen K. Wester; officerare: kaptenerna Söderbaum (K. O.), Lindstedt (N. O.) och Cassel (K. O.), löjtnanterna Hafström, Sundblad (K. O., G. O.), Egerström (K. O.), Grönberg (K. O., A. O.) och Enell; fartygsingenjör: mariningenjören Knös; fartygsintendent: marinintendenten B. Thörn; fartygsläkare: marinläkaren Rudberg.

**Kanonbåten Skuld.**

Fartygschef: kaptenen Söderbaum (K. O.).

**Torpedbåtarna Gondul och Gudur.**

Fartygschef: kadettofficerare, som av chefen å Fylgia därtill utses.

**Göteborgsavdelningen.**

**I. divisionen.**

**Pansarbåten Thordön** (avdelningschefsfartyg).

Avdelningschef: kommandörkaptenen G. de Brun; stabs- och fartygsintendent: marinintendenten Ekman.

Fartygschef: kaptenen Brodin; officerare: löjtnanterna von Arbin och Martin; fartygsläkare: marinläkarstipendiaten Nathost-Windahl.



### Kanonbåten Skagul.

Fartygschef: kaptenen von Fieandt; officerare: löjtnanterna Gre<sup>sm</sup>berg och von der Burg.

### II divisionen.

#### Torpedbåten Blixt (divisionschefsfartyg).

Divisions- och fartygschef: kaptenen O. H. Rosensvärd.

#### Torpedbåten Stjerna.

Fartygschef: löjtnanten Lindgren.

### Skeppsgosseavdelningen.

#### Övningsskeppet Najaden.

Avdelningschef: kommandörkaptenen frih. Leuhusen.

Fartygschef: kaptenen G. A. Wester; officerare: löjtnanten Nordling och underlöjtnanten K. G. A. L. Laurell; fartygsläkare: marinläkaren Zadig.

#### Övningsskeppet Jarramas.

Fartygschef: kaptenen Lindblad; officerare: löjtnanten Darin och underlöjtnanten von Schoultz.

#### Övningsbriggen Gladan.

Fartygschef: kaptenen Ljungquist; officerare: löjtnanten Torell och underlöjtnanten Sandström.

### Övriga fartyg.

#### Chefsfartyget Drott.

Fartygschef: kommandörkaptenen Riben; sekond: kaptenen Huitfeldt; officerare: löjtnanterna Ellsén och Angelin; fartygsläkare: marinläkaren Asplund.

#### Kanonbåten Svensksund.

Fartygschef: kaptenen E. Hägg; officerare: löjtnanterna Wartvinge och Granström, underlöjtnanten Söderhielm, fr. o. m. den 11 maj

### Ångfartyget Alfild.

Fartygschef: löjtnanten Lindberg; officerare: löjtnanten Beckman, efter slutad kurs vid gymnastiska centralinstitutet, och underlöjtnanten E. Johnson.

### Ångfartyget Sköldmön.

Fartygschef: underlöjtnanten greve Wachtmeister.

### Karlskrona Torpedberedskap.

Chef: kaptenen Svinhufvud, fr. o. m. den 15 april.

## Kungl. Örlogsmannasällskapetets bibliotek.

### Nyttillkomna böcker år 1913.

#### I. Navigation, meteorologi, sjöfart.

- Akerblom, F. Bulletin mensuel de l'Observatoire Météorologique de l'Université d'Upsala. Vol. XLIV. Upsala 1912—13. (Gåva.)  
Hergesell, H. Beobachtungen in der Freien Atmosphäre. Jahrgang 1912. Strassburg 1913. (Gåva.)  
Hildebrandsson H. H. L'Expédition Franco-Suédoise de sondages Aériens A Kiruna 1907—08 et 09. Upsala 1913. (Gåva.)  
Kungl. Sjökarteverket. Register över sjökort och seglingsbeskrivningar. Stockholm 1913. (Gåva.)

#### II. Maskinväsende och skeppsbyggnadskonst.

- Engström, Ivar. Förslag till Svenskt Pansarskepp med 30,5 cm. kanoner. Föredrag hållet i Stockholm den 16 nov. 1912. Stockholm 1913. (Gåva.)  
Jensen, J. K. Haandbog i Praktisk Sømandskab. Tekst og Tavler. København 1901. (Gåva.)

#### III. Artilleri-, torped- och minväsende, sprängämnen.

- Lindmark, G. Automobiltorpeden med särskild hänsyn till dess framdrivning. Stockholm 1913. (Gåva.)

#### IV. Sjökrigsväsende.

- Baudry, A.** La Bataille Navale. Etudes sur les facteurs tactiques. Paris 1912.
- Stenzel, A.** Kriegführung zur See. Lehre vom Seekriege. Hannover und Leipzig 1913.
- Marinstaben.** Flaggbok för Svenska Marinen. Stockholm 1912. (Gåva.)
- Silburn, P. A.** The Evolution of Sea-Power. London 1912.
- Hurd, A. and Castle, H.** German Sea-Power its Rise, Progress and Economic Basis. London 1913.

#### V. Landkrigsväsende.

- von Carlowitz-Maxen.** Einteilung und Dislokation der Russischen Armée und Flotte. Berlin 1912.  
Einteilung des Deutschen Heeres und der Marine. Berlin 1912.
- Lillichöök, L.** Vårt fältartilleri, dess egenskaper och användning. Stockholm 1913.
- von Trotha, T.** Russische Festungsfragen. Berlin 1911.
- Falkman, L.** Norska armén 1913. Stockholm 1913.
- Redaktionen av Svensk Tidskrift.** Försvarsfrågan, en handling. Stockholm 1913.
- Meddelanden från Generalstaben 1913.** Stockholm 1913. (Gåva.)
- Salwén, E. R.** Ryska armén 1913. Stockholm 1913.
- Schmidt, L.** Kurze Militär-geographische Beschreibung Russlands. Berlin 1913.
- von Tettau.** Zeichenschlüssel zum Lesen russischer Karten. Leipzig 1904.
- von Alten, G.** Handbuch für Heer und Flotte V. Berlin und Leipzig 1913.

#### VI. Krigshistoria.

- Meyer, H.** Der Balkankrieg 1912—1913. München 1913.
- Schwerin, P.** I fält med turkarne. Minnen från Balkankriget. Stockholm 1913.
- Pufendorf, S.** Konung Carl X Gustafs Bragder. I, II, III. Översättning av Adolf Hillman. Stockholm 1913.
- Kravtjenko, V.** Över tre oceaner. En läkares minnen från sjötåget till rysk-japanska kriget 1904—1905. Översättning av H. Rosén. Stockholm 1912.
- von Maltzahn.** Der Seekrieg zwischen Russland und Japan 1904 bis 1905. I. och II. Band. Berlin 1912—13.

- Björlin, G.** Sveriges krigshistoria i bilder. Stockholm 1913—14.  
**Hult, I.** Karlskrona Grenadjärregementets Historia, I, Smålands Ryt-  
tare 1543—1628. Stockholm 1913.

### VII. Reglementen, Instruktionsböcker, Förvaltning m. m.

- Diverse reglementen m. m. för armén och marinen.  
Diverse läro- och instruktionsböcker m. m. för armén och marinen.  
**Froderström, H.** Om psykisk undermålighet, sinnessjukdomar bland  
svenska arméns och marinens manskap. Stockholm 1913. (Gåva.)  
**Stöwer, W.** Kaiser Wilhelm II und die Marine. Berlin 1912.  
**Stroh, A. H. m. fl.** Emanuel Swedenborg as a Scientist. Stockholm  
1908. (Gåva.)

The sources of Swedenborgs early Philosophy of nature.  
Stockholm 1911. (Gåva.)

- K. Vetenskapsakademien.** Resebeskrivningar av Emanuel Swedenborg  
under åren 1710—1739. Stockholm 1911. (Gåva.)  
**Arrhenius, S.** Emanuel Swedenborg as a cosmologist. Stockholm 1908.  
(Gåva.)  
**Mahan, A. T.** Lord Nelson. Översättning av D. Landqvist. Stockholm  
1913. (Gåva.)  
von **Waldheim, M. S.** Prins Maximilian Emanuel af Württemberg.  
En tapper dragonöverste i Karl XII:s armé. Stockholm 1913.  
(Gåva.)  
**Sjöberg, N.** Amiral Carl Tersmedens memoarer. Stockholm 1912.  
**Scheller, C. F.** Marine-Ordbog. Fransk-Dansk og Dansk-Fransk. Kø-  
benhavn 1913. (Gåva.)  
**Oppenheim, M.** The naval traets of Sir William Monson. Vol. IV.  
London 1913.  
**Corbett, J. S.** Private papers of George, second Earl Spencer, First  
Lord of the Admiralty 1794—1801. Vol. I. London 1913.  
**Richmond, H. W.** Papers relating to the loss of Minorca 1756. Lon-  
don 1911.

### VIII. Årsböcker.

- Sveriges Skeppslista 1913.  
Ryska flottan 1913.  
Naval Annual 1913.  
Nauticus 1913.  
All the worlds fighting ships 1913.  
Taschenbuch der Kriegsflotten 1913.

### IX. Tidskrifter 1913.

- Tidskrift i Sjöväsendet.  
K. Krigsvetenskapsakademiens Tidskrift.  
*Tidskrift i Sjöväsendet.*

Artilleri-Tidskrift.  
Tidskrift i Fortifikation.  
Svensk Militär Tidskrift.  
Militära nyheter. .  
Tidskrift i Militär Hälsovård.  
Nautisk Tidskrift.  
Tidskrift för Maskinister.  
Teknisk Tidskrift.  
Dansk Tidskrift for søvæsen.  
Norsk Tidskrift for sjøvæsen.  
Marine Rundschau.  
Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.  
Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie.  
Revue Maritime.  
Le Yacht.  
Moniteur de la Flotte.  
Journal of the Royal United Service Institution.  
United Service Gazette.  
The Navy (engelsk).  
The Journal of the Royal-Artillery.  
Proceedings of the United States Naval Institute.  
The Navy (U. S. A.).  
The Military Surgeon.

*Bibliotekarien.*

---

