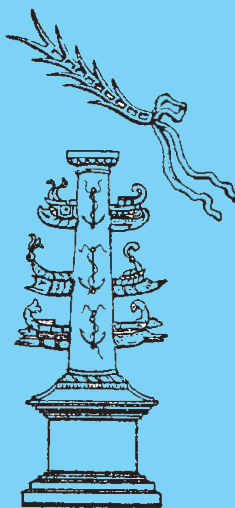


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1926.

89:e årgången.

Häfte N:r 8

Den nya flygorganisationen.

I denna tidskrifts 6:te häfte i år har uppställts och besvarats frågan, huruvida den nya flygorganisationen kan antagas tillfredsställande trygga marinens behov av ett gott flygvapen. Författaren — löjtnanten vid flygvapnet och i flottan Hård — har därvid som slutomdöme anfört, att den nya flygorganisationen kan sägas ur materielsynpunkt någorlunda väl, ur personalsynpunkt kvalitativt mindre väl och kvantitativt ej trygga marinens behov av ett gott flygvapen. I stort sett kan man giva sitt gillande åt detta slutomdöme, men i vissa fall endast under förutsättning av, att det nya flygvapnets ledning äger vilja och förmåga att vidtaga de utbyggnader eller komplement, som ur marin synpunkt äro nödvändiga. Man har anledning hoppas att så skall bliva fallet.

Den kritiska granskning, som utförts av löjtnant Hård tillåter jag mig därför komplettera, varvid jag följt samma uppställning.

a) *Allmänt.*

Det är väl bekant, att sjövapnets målsmän samfällt ogillat det enhetliga flygvapnet, då de ansett att sjövapnet bort få behålla sitt flygväsende som en integrerande del av sjöförsvaret. Den nya försvarsordningen, upptagande flygvapnet som ett tredje vapen, är emellertid nu fastslagen och däråt är för närvarande intet att göra. Kungl. Maj:ts instruktion för chefen

för flygvapnet av den 18 juni 1926 (Sv. f. s. n:r 285) är i detta avseende av intresse, enär av densamma framgår vissa restriktioner. Chefen för flygvapnet är enligt denna instruktion chef för flygvapnets officers- och underofficerspersonal samt för civilmilitär personal av motsvarande tjänsteklasser, men från honom tillkommande befälsrätt över flygvapnets förband, formationer och anstalter äro undantagna de, som äro underställda myndighet eller befälhavare vid armén eller marinen. I samband därmed föréskrivs att chefen för flygvapnet skall övervaka att inom de flygvapnets förband, formationer och anstalter, *över vilka han äger befälsrätt*, krigstukt och ordning upprätthålles samt att utbildning och övningar i vad på honom beror vid desamma bedrivs effektivt och planmässigt. Vidare är föreskrivet, att vid utarbetandet av förslag till reglementariska bestämmelser, instruktioner och läroböcker för flygvapnet skall i frågor, som beröra förhållanden vid armén eller marinen, samråd äga rum med chefen för generalstaben, respektive chefen för marinstaben. Beträffande övningar vid de flygvapnets formationer och anstalter, som i fredstid underställts befälhavare vid armén eller marinen, har chefen för flygvapnet ej inspektionsrätt, men äger rätt att efter därom med vederbörande befälhavare träffad överenskommelse själv eller genom underlydande chef följa sagda övningar.

Marinens och arméns myndigheter ha sålunda möjlighet att med riktigt tillämpande av förenämnda instruktion utöva ett avsevärt inflytande över flygpersonalens utbildning, övningar m. m. och förutsättas måste, att så även kommer att ske. Underlåtenhet i detta avseende från marinens myndigheter torde icke böra förväntas.

b) *Flygvapnets ledning.*

Flygvapnets ledning utövas av 2 myndigheter, nämligen »chefen för flygvapnet» och »flygstyrelsen». Instruktion för den förstnämnda har i det föregående berörts och för flygstyrelsen är instruktion fastställd genom nådigt beslut den 18

juni 1926 (Sv. f. s. n:r 286). Men med avseende på flygvapnets ledning får icke förglömmas, att kommandoärendena vid flygvapnet äro förlagda till sjöförsvarets kommandoexpedition. Den av löjtnant Hård uttalade farhågan för att beträffande avvägningen mellan arméns och marinens intressen inom flygvapnet förhållandet kan bliva mindre lyckat, därigenom att alla de högsta befälsposterna kunna komma att besättas av officerare, som samtliga tillhört antingen armé eller marin, borde därigenom vara upphävd. Visserligen är det riktigt, som löjtnant Hård säger, att alla befordringar ske på förslag av chefen för flygvapnet, men enligt nu utfärdade bestämmelser (Sv. f. s. 264/1926) skall förslag till besättande av officersbeställningar vad beträffar majors (kommendörkapten av 2. gr.) och högre beställning ske efter samråd med chefen för generalstaben och chefen för marinstaben, vilkas yttrande skola bifogas förslaget. Vidare äro i den del av tjänstgöringsreglementet för flygvapnet (g. o. F:11/1926 bil. 2), som hittills fastställts, intagna bestämmelser, vilka avse att ävägabringa en lämplig fördelning av de högre befälsposterna inom flygvapnet.

Det kan således tryggt påstås, att såvida försvarets högsta myndigheter ha den rätta förstälsten för såväl marinens som arméns krav beträffande flygvapnet, bör detta vapens ledning kunna ordnas på så tillfredsställande sätt, som över huvud är möjligt med flygvapnets nuvarande organisation. Att marinens flygintressen bättre skulle bliva tillgodosedda genom en annan organisation, i vilka marinens myndigheter haft *direkt* inflytande på det marina flygväsendet är en sak för sig.

c) *Personal och utbildning.*

Rekryteringen av flygvapnets fast anställda personal ävensom kommandering till flygvapnet av stampersonal från marinen och armén tillför flygvapnet fackmän från övriga försvarsgrenar. Denna samhörighet är ytterligare stärkt genom förordnande om (se Sv. författningssamling 264/1926), att till beställning å flygvapnets stat från armén eller marinen överförd officer eller

underofficer kvarstår under sex år med bibehållen tur lönlös i flottan (kustartilleriet) eller i regemente eller kår av armén samt att den, som sålunda kvarstår och därstädes icke före anställningen vid flygvapnet fullgjort minst tre års tjänst i annan tjänst än flygtjänst, är skyldig att inom tre år efter det transport till flygvapnet vunnits, tjänstgöra, vad beträffar armén och kustartilleriet vid vederbörligt truppförband under en tidrymd, som motsvarar tiden för de värnpliktigas första tjänstgöring och en repetitionsövning vid truppslaget ifråga, samt vad beträffar flottan, fyra sommarmånader eller sex vintermånader vid detta vapen.

I 1925 års försvarsproposition har vid beräkandet av flottans och kustartilleriets personalkadror visserligen medtagits ett icke obetydligt antal officerare och underofficerare, som för utbildning skulle tjänstgöra vid flygvapnet. Flottans och kustartilleriets personalbehov är beräknat att kunna tillgodoses genom övrig personal. Men, som löjtnant Hård erinrar, man kan med fog fråga sig, dels huruvida marinens behov av personal verkligen kan tillgodoses efter denna ytterligare reduktion, dels huruvida det för tjänstgöring vid flygvapnet avsedda personalantalet kan uttagas på frivillighetens väg, därest icke särskilda förmåner vid dylik utbildningstjänst beredes. Slutligen återstår behovet såväl vid marinen som vid flygvapnet av erforderlig personal vid mobilisering. Sistnämnda fråga är icke löst utan vidare och kommer med all sannolikhet att ge anledning till slitningar, vid vilka troligen flygvapnet kommer i efterhand.

Vid begrundandet av dessa frågor, framkommer som ett oavvisligt krav nödvändigheten av att för flygvapnet snarast möjligt utbildas egna officersaspiranter. Anledning finnes att antaga, att förslag härom inom kort kommer att framläggas. Det är så mycket mindre anledning att dröja härmed, som det åtminstone mellan raderna kan utläsas i 1925 års försvarsproposition, att ett dylikt förfarande för att säkra officersbehovet vid flygvapnet icke kan undvikas. Att utbildningen därvid av officersaspiranter för flygvapnets marina del bör ske vid sjökrigsskolan parallellt med utbildningen av marinens

kadetter är uppenbart, ävensom att på så sätt utbildade officerare vid flygvapnet skola åläggas obligatorisk tjänstgöring vid flottan eller kustartilleriet under så lång tid, som är erforderlig för bibringandet av kunskap om och erfarenhet i sjökrigföringen. Ty utan dylik kunskap och erfarenhet är den marina flygpersonalen, särskilt spanarne, till ringa eller ingen nytta.

Enligt de planer för flygvapnets sammansättning, som förelades och godkändes av 1925 års försvarsutskott, beräknades antalet marinbemannade flygplan till något över 40 % av flygvapnets samtliga för krigsbruk avsedda flygplan; medräknas även depå- och reservflygplan ökas proportionen av marinbemannade flygplan till 43 %. Vilken uppfattning man än må hava, om denna proportions lämplighet, så är uppenbart, att motsvarande proportion bör finnas mellan flygvapnets personal och således något mer än 40 % av personalen vara marin sådan. Enligt 1925 års försvarsproposition är också så fallet, beträffande elever, som avses att uttagas för utbildning vid flygvapnet, i det att för utbildning till flygare beräknas årligen 14 elever från marinen och 20 från armén och för utbildning till flygspanare 8 elever från marinen och 12 från armén (marinens del sålunda 41 resp. 40 %).

Vid överföring från marinen och armén till flygvapnets stat bör givetvis marinens del ävenledes vara något över 40 %. Såsom av nedanstående tablå framgår ha marinens berättigade krav härutinnan, åtminstone f. n. ej helt blivit beaktade.

	Till flygvapnets stat överförda		
	från marinen	från armén	marinens del i %
Officerare	11	19	37
Intendenturofficerare	2	3	40
Underofficerare	8	12	40
Till verkmästare o. d. transporterade undrofficerare och vederlikar	6	10	37

Emellertid kan invändas, att det något för ringa antalet marin personal beror därav, att från marinen inkommet antal ansökningar icke medgivit anställande av större antal marin personal, särskilt vad officerare beträffar. Detta är riktigt, men förklaring härtill är att söka i de förhållanden, varunder överförandet ägt rum. Härvid får man icke blunda för vissa omständigheter, som visat sig ha haft en synnerligen olycklig inverkan på flygvapnets rekrytering av officerspersonal från marinen. Verkligheten talar här ett tydligt språk och berättigade krav på rättvis behandling få icke åsidosättas, därest det både nu och i framtiden skall vara möjligt att kunna på tillfredsställande sätt rekrytera flygvapnets marina personalkadrar. Må vara, att den marina personal, som 1 juli i år överförts till flygvapnets stat, endast är obetydligt mindre än den, som från marinen borde överförts enligt vad som av 1925 års försvarsproposition kan utläsas, men även ett dylikt underskott får icke förekomma. Ty det kan bli va konstant och vad värre är i framtiden förstoras. Och så till sist må beaktas, att i 1925 års försvarsproposition icke anföras några skäl för att marina delen av flygvapnet skall omfatta endast något mer än 40 % av hela flygvapnet. Detta procenttal synes vara helt godtyckligt valt. Den av löjtnant Hård anförda översikten av flygvapnets uppgifter är i detta avseende lärorik och vittnar om att den marina delen av flygvapnet borde erhållit större omfattning än som nu skett.

I anslutning till vad ovan sagts, må det öppet sägas ifrån, att den personalens inplacering i flygvapnets tur- och ancienitetslista, som ägt rum, i ett flertal fall icke kan anses ha varit rättvis mot den därav berörda marina personalen. Det är vida bättre, att denna omständighet ärligt framhålles som skäl för, att ett flertal för flygtjänst utbildade sjöofficerare icke vidhållit ansökan om inträde på flygvapnets stat, än att nära ett mer eller mindre dolt missnöje bakom vederbörandes rygg.

Även andra omständigheter böra i samband med personalfrågan beröras, omständigheter som för icke sjömannen vid

ytligt betraktande må synas vara skäligen betydelselösa. Dessa äro titel- och uniformsfrågorna. Det går icke att hänvisa dessa till enbart etikettsfrågor, ty det äro de icke. Den sjömilitära personalen är utbildad i två yrken, sjömansyrket och det militära, åt båda har han ägnat sitt arbete i lika hög grad för att därigenom kunna fullgöra sina uppgifter. De speciella marina titlarna liksom uniformen äro yttre tecken på färdighet i dessa yrken och de rättigheter, som densamma medför i avseende på förandet av fartyg. Låt vara, att fasthållandet vid dessa yttre tecken må betraktas som en känslorik, så dikteras detta dock ytterst av kärlek till det sjömilitära yrket, däri inbegripet även sjöflygarnas. Och denna kärlek får icke banalt avfärdas som en etikettsfråga, dikterad av fåfänga, ty den har långt djupare och ädlare bevekelsegrunder. Nu kanske någon invänder, att tjänsten vid marina flygvapnet icke har med sjömansyrket att skaffa. Detta är emellertid ett stort misstag, den marina flygtjänsten sammanhänger intimt med det sjömilitära yrket. Endast sjömän äro nämligen i stånd att sjömansmässigt och därmed på tillfredsställande sätt handhava och manövrera sjöflygplan på vattnet, vid sjösättning m. m. särskilt under ogynnsamma väderleksförhållanden. Erfarenheterna från kustflottans flygstation giva tydliga bevis härpå.

Det är därför också nödvändigt, att den marina flygpersonalens utbildning danar eller bibehåller icke blott flyg- och militära egenskaper, utan även sjömansegenskaper. Ur denna synpunkt kan jag icke utan vidare gilla löjtnant Hårds uppfattning om att förläggandet av den förberedande spanarutbildningen vid Malmslätt under en tid av 4 månader icke innebär någon risk för de marina intressena. Men då löjtnant Hård i samma mening säger, att detta ej kan innebära några nämnvärda fördelar, är jag fullt ense med honom. Man frågar sig då, om det icke är lämpligare att så förlägga den marina spanarutbildningen, att personalen verkligen kan bli bibringad marin utbildning. Ehuru jag icke blundar för, att vissa fördelar stå att vinna med gemensam spanarutbildning, bör dock

tiden härför göras så kort som möjlig och icke omfatta annat än sådant, där påtaglig vinst står att vinna.

Även i andra personalavseenden synas de speciellt marina intressena blivit mindre väl tillgodosedda i den nya organisationen. Det marina flygvapnet kan icke vara bundet till vissa permanenta i land belägna baser med verkstäder. Marinflygformationerna måste så organiseras, att de äro i stånd att i stor utsträckning reda sig själva, vare sig verksamhetsområdet förlägges till Bottenhavet, Östersjön eller Västerhavet. Härför erfordras icke blott i lämplig utsträckning rörliga basenheter, utan även kunnig och väl utbildad mekaniker- och annan hantverkspersonal ingående i respektive flygformation. Hittills rustade marina flygstationer ha varit väl tillgodosedda med dylik personal och därför också väl kunnat rett sig själva under lång tid, varunder avsevärda förflyttningar kunnat äga rum. Den hantverkspersonal å flygvapnets stat, som tilldelats 2. flygkåren är fullständigt otillräcklig härför. Det framgår utan vidare däraf, att i stort sett 2. flygkåren icke erhållit större hantverkspersonal än övriga mer permanent stationerade flygkårer. Det är därför nödvändigt, att, därest det marina flygvapnet överhuvud skall kunna samverka med rörliga sjöstridskrafter — och detta är dess viktigaste uppgift —, tillförsäkra detsamma erforderlig tillgång på utbildade mekaniker, timmermän o. d. På sätt som personalstaterna i den nya försvarsorganisationen äro uppgjorda, synes detta för närvarande icke kunna ske på annat sätt än genom kommandering till marinens flygstationer av personal från flottan. Huruvida detta kan ske i erforderlig grad är på grund av den stora reduceringen i flottans däraf berörda personalkadror synnerligen tvivelaktigt. Återstår då inkallning i första hand av tvångsavskedade, men ett dylikt förfarande är, eftersom det kan ske endast för en begränsad framtid, ur organisatorisk synpunkt otillfredsställande. Och att ersätta flottans kunniga och nu under lång tid utbildade och tränade maskinist- och eldaremekaniker med värnpliktiga sådana är en så avsevärd försämring och därför av sådan risk, att detta icke bör upp-

tagas ens till diskussion. Här föreligger en allvarlig lucka i den nya organisationen, som icke kan fyllas annat än genom särskilda åtgärder. Det är av största vikt att dylika snarast vidtagas.

d) *Materiel och förläggning.*

Frågan härom är betydligt mer omfattande, än vad som framgår av löjtnant Hårds artikel. Det gäller nämligen icke blott att trygga tillgången på flygplan och förläggningen i land, utan även att tillgodose kraven på övrig materiel, förutan vilken det marina flygvapnet i eller utan samverkan med andra stridskrafter till sjöss icke på tillfredsställande sätt kan fylla sina uppgifter.

Sjövapnets såväl som flygvapnets styrka ligger i den stora rörligheten, d. v. s. förmågan att på kort tid kunna förflytta sig inom ett visst område eller från ett sådant till ett annat. Men rörligheten är av ringa värde, såvida icke den är förenad med uthållighet. Härutinnan är sjövapnet vida överlägset flygvapnet, i det att fartygens aktionstid, som bekant, är avsevärt längre än flygplanens. En gradering mellan olika fartygsslag kan göras, vilket också haft till följd, att för fartyg med jämförelsevis kort aktionstid såsom u-båtar och motor-torpedbåtar, de fasta örlogsbaserna icke äro tillfylles, utan måste kompletteras med flytande baser — moder- och depå-fartyg —. Och ett rationellt utnyttjande av motortorpedbåtar kräver onekligen, att dessa vid längre förflyttningar ombordtages å andra härför lämpade fartyg. Kommer man så till flygplanen med en aktionstid av ett mycket begränsat antal timmar, framstår än mer nödvändigheten av att förutom baser i land av mer eller mindre permanent natur även vidtaga andra åtgärder, så att flygplanen må kunna tagas i anspråk, när och där de kunna effektivt utnyttjas. Häremot må måhända invändas, att om ock flygplanens aktionstid är kort, så är dock aktionsradien avsevärd och att därför avståndet till basen är av mindre betydelse än för fartyg. Ett dylikt ressonemang

är emellertid, då det gäller marina uppdrag, oriktigt. Spaningen till sjöss avser nämligen icke blott att i ett visst ögonblick fastställa siktade fientliga sjöstyrkors läge och sammansättning, utan även att under så lång tid som möjligt hålla kännning med desamma samt därunder inrapportera kurs, fart m. m. Ju längre tid, som spaningsflygplanen äro i stånd att hålla dylik kännning, desto större utsikt finnes att av spaningsrapporterna kunna bedöma fientliga sjöstyrkors verkliga avsikt. Sjöstyrkors stora rörlighet skapa här andra förhållanden än de i lantkriget rådande. Ej heller är det möjligt att kunna påräkna eldledningsflygplan som biträde under artilleristrid, därest icke dylika flygplan äro omedelbart tillgängliga vid egen sjöstyrka och i stånd att å stridsområdet hålla sig i luften erforderlig tid. Nämda exempel äro tillräckliga för att påvisa behovet av att kunna föra fram de för uppträdande till sjöss avsedda flygplanen så nära som möjligt till sjöss sig alltid förflyttande operations- och stridsområdet.

Hur har detta behov nu tillgodosetts i den nya försvarsordningen? I försvarspropositionen 1925 föreslås, att pansarskeppet Oden eller eventuellt annat pansarskepp inredes som flydepåfartyg. Detta är gott och väl; ett dylikt depåfartyg kan förvisso vara i stånd att göra tjänst som en rörlig flygbas, vilken kan förflyttas beroende på krigsläget till lämplig plats. Men det är icke i stånd att föra fram flygplan till den plats, som rådande taktiska läge kräver. Härför fordras särskilda fartyg i stånd att följa kustflottans spanings- eller huvudstyrka och från vilka flygplan vid lämplig tidpunkt kunna starta samt därjämte att i viss utsträckning stridsfartygen själva äro anordnade för sådant ändamål. Man söker förgäves i den nya försvarsordningen efter åtgärder för tillgodoseendet av nu nämnt behov. Det är därför att hoppas, att i samband med framläggandet av flottplanen även denna viktiga fråga bliver på tillfredsställande sätt beaktad.

Man får onekligen den uppfattningen, att det vid nya flygvapnets planerande icke tagits sikte på det fundamentala i rikets sjö- och flygförsvar, nämligen detsammans uppgift att

först och främst förhindra krigs förläggande inom eget territorium. Hade så skett, borde väl ansträngningar inriktats på åtgärder avseende att möjliggöra flygvapnets uppträdande på största möjliga avstånd från egna kuster och där utnyttja sin begränsade aktionstid. Härav borde föranletts för det första en framskjuten permanent basering av flygstridskrafter och för det andra anskaffandet av fartygsmateriel i stånd att ytterligare skjuta fram utgångspunkterna för flygförbandens operationer. I detta samband får jag erinra om, vad chefen för marinstaben bl. a. anför i sitt yttrande till 1925 års försvarsproposition, nämligen: »Därest 1. flygkåren vare sig helt eller delvis kommer att omfatta formationer, som äro användbara för marina uppgifter, bör den ej förläggas till Uppsala, där sjöflygplan ej kunna starta eller landa». Vidare heter det i nämnda yttrande: »Frågan om den för 2. flygkåren föreslagna förläggningen till Västerås torde tillsvidare böra lämnas öppen och avgivas först sedan ytterligare utredning ägt rum. Den å Stockholms varv nu befintliga flygverkstaden och andra där befintliga anordningar för flygvapnet torde nämligen ej böra flyttas från sin nuvarande plats, där de åtnjuta ett visst skydd mot luftanfall i de luftförsvarsanordningar, som alltid måste förefinnas för skyddandet av huvudstaden, förrän uttrönt blivit, huru de på sin blivande förläggningsplats skola kunna beredas erforderligt skydd mot dylikt anfall». Ehuru det tyvärr icke direkt utsäges bör det väl ur marinstabschefens uttalande kunna utläsas protest mot de marina flygkårens förläggning inuti landet. I bjärt motsats häremot står chefens för generalstaben i motsvarande yttrande gjorda uttalande: »Beträffande de föreslagna orterna synes mig emellertid ur strategisk synpunkt inga väsentliga erinringar kunna göras utom i fråga om Uppsala, som förefaller hava ett väl långt österut framskjutet läge såsom mobiliseringsort för en stor del av flygvapnet, särskilt för den händelse att vårt försvarsväsen väsentligen nedskrivs». Är ett dylikt ressonemang riktigt och 1. flygkåren avsedd för operationer till sjöss, böra ej heller örlogsbaserna ligga vid kusten. En sådan absurd tanke har emellertid åtminstone ej ännu kommit till synes.

Rättvisligen måste erkännas, att i och med den nya flygorganisationen kommer vårt försvarsväsen att tillföras flygplan i avsevärt större utsträckning än hittills skett. Men detta förhållande förklaras av det enkla faktum, att statsmakterna i och med den nya försvarsordningens genomförande ställt rikligare penningmedel till förfogande. Detta är således, åtminstone icke direkt, den nya organisationens förtjänst. Nästa fråga är, huruvida flygmaterielens uppdelning inom den fastställda ramen är den mest ändamålsenliga. Det torde vara tillräckligt, att hänvisa till vad löjtnant Hård i detta avseende anfört i sin här mernämnda artikel, samt att till allvarligt begrundande av dem det vederbör erinra om följande av chefen för marininstaben gjorda officiella uttalande: »På grund av vårt lands havomflutna läge böra nämligen de till högkvarterets förfogande stående flygformationerna till övervägande delen utgöras av sådana, som äro användbara för marina uppgifter. Jag får därför föreslå, att ej blott 2., utan även 1. flygkåren uteslutande måtte omfatta flygformationer, användbara för marina uppgifter».

Karlskrona den 1 augusti 1926.

Arthur Örnberg.

Några synpunkter beträffande Sveriges sjömaktsintressen.

Sjömakt, om man ser detta begrepp i dess vidsträckt bemärkelse, innefattar i sig allt, varigenom ett land kan bli mäktigt på eller genom havet. Grundförutsättningarna för sjömakt utgöras av att landet kan frambringa produkter, lämpliga för export, att det är i behov av varor, som måste importeras sjövägen, samt att det äger fartyg, vilka kunna frakta dessa alster från och till det egna landet. Ett rikt näringsliv samt handel och sjöfart bli sålunda grundvalarna för sjömakt. För Sveriges vidkommande är handelssjöfarten ett oundgängligt livsvillkor. Betydligt mer än 90 % av vår handelsomsättning går över havet. På grund härav är vår fredliga skeppsfart, jämförd med andra länders med motsvarande folkmängd, redan nu mycket stor, såväl beträffande handelsfartygstonnaget som mängden av fraktat gods. Tvivelsutan är den förtjänt av att ytterligare stödjas och uppmuntras av statsmakterna såsom varande ett av de verksamaste medlen till ökandet av rikets nationalförmögenhet. Men, det är icke nog med att söka betrygga sjöfartens fredliga särintressen. Man måste även se till, att denna sjöfart kan fortgå i möjligaste mån ostörd, såväl då eget land direkt invecklas i krig, som då ofred andra stater emellan uppstår inom de vattenområden, där våra sjötransportvägar gå fram. Erfarenheterna från världskriget böra ännu vara i så färskt minne, att det synes onödigt att

här närmare framhålla vår örlogsflottas gagnarika verksamhet vid upprätthållandet av Sveriges sjöhandel åren 1914—1918. Däremot kan det måhända vara på sin plats att erinra om, huruledes världskriget, liksom Napoleon-krigen ett sekel tidigare, avgjordes till sjöss, därigenom att den förlorande partens motståndskraft så småningom bröts på grund av förstörda sjöförbindelser. Det var den bristande insikten om örlogsflottans betydelse, som i båda fallen blev huvudorsaken till nederlaget, trots betydande framgångar i kriget till lands. Örlogsflottan måste därför i varje land, som för sin existens är beroende av säkra sjöförbindelser, ingå såsom en integrerande del i sjömakten. Dess styrka måste bestämmas med hänsyn till storleken av landets skeppsfart. Om vår örlogsflotta gives den ur denna synpunkt erforderliga storleken, bör den även bliva i stånd att samtidigt åtaga sig värnandet av rikets sjögränser. Uppbyggandet av en i personelt och materielt hänseende god örlogsflotta tarvar emellertid flera decennier. Det är därför, som tillvaron av handel och sjöfart redan i fred frammanar behovet av en däremot svarande örlogsflotta. Härtill kommer, att denna senare, även om krigiska förvecklingar icke uppstå, har många viktiga uppgifter att fylla i det rent fredliga sjömaktsintresset, vilket framdeles skall närmare belysas.

Om man sålunda kommer till den slutsatsen, att det för Sveriges vidkommande är nödvändigt att fästa det allra största avseende vid samtliga de grundelement, som bilda rikets sjömakt, bör det vara av intresse att granska, vad som från statsmakternas sida är gjort för att tillvarataga dessa sjömaktsintressen.

Redan en flyktig granskning av statsdepartementens arbetsuppgifter giver bekräftelse å vikten och omfattningen av rikets sjömaktsintressen, i det att samtliga departement i sig själva eller genom underlydande verk och styrelser i större eller mindre grad syssla med hithörande frågor. Huvudparten av dessa

finner man samlade i handelsdepartementet samt utrikes- och försvarsdepartementen, av vilka dock de två senare även handhava andra, särdeles viktiga angelägenheter, fjärran från allt som rör sjömakten. Det kan vara av intresse att konstatera, att denna bolagsordning är av ganska färsk datum, i det att den daterar sig från 1920, då handelsdepartementet nyskapades och de dåvarande lant- och sjöförsvarsdepartementen sammanlogs. Det vill synas att handelsdepartementet icke lyckats tillvinna sig allmänhetens förtroende, i det att dess existensberättigande ofta ifrågasatts. Dessa åsikter hos de tveksamma böra väl dock hänföras till bristande insikt om Sveriges intressen till sjöss eller ock, att departementet ifråga icke förstått att med tillräckligt allvar gripa sig an med sina många och betydelsefulla uppgifter. Hur härmed än kan förhålla sig, bör dock detta departements inrättande anses vara ett steg i rätt riktning. Detta kan däremot icke sägas om den sammanslagning av lant- och sjöförsvarsdepartementen, som samtidigt ägde rum. Man kan icke gärna förena så vitt skilda intressen som de lantmilitära och sjömakten. Även om man betraktar örlogsflottan i mera inskränkt bemärkelse, såsom blott och bart ett militärt maktmedel vid krig, måste denna sammanslutning anses högst äventyrlig. Måhända hade den nu påbörjade nedrustningen av krigsmakten till lands och vatten under alla förhållanden kommit till stånd förr eller senare. Säkert är dock att detta besluts genomförande i hög grad underlättades däri-genom, att armén respektive flottan saknade sina egna representanter vid konungens rådsbord. Redan inom den högsta statsförvaltningen är sålunda organisationen långt ifrån ägnad att på ett verksamt sätt befrämja landets sjömaktsintressen. Just i toppen, i detta fall Kungl. Maj:t, fordras större koncentration, om resultatet skall kunna bliva givande. Det skulle föra för långt att i detta sammanhang närmare ingå på möjligheterna av en förändring i statsdepartementens organisation. Man får nöja sig med ett konstaterande av, att det förutvarande sjöförsvarsdepartementet och det nuvarande handelsdepartementet i allt väsentligt hade så starka gemensamma intressen,

att det fanns fog för att vänta sig ett helt annat resultat, än det som kom till synes i 1920 års departementalreform.

Om vi så gå ett trappsteg längre ned, till de centrala ämbetsverken och övriga direkt under Kungl. Maj:t lydande verk och myndigheter, finna vi även här en viss förbistring. Vis à vis de centrala ämbetsverken finna vi sålunda tvenne, vilka så gott som uteslutande syssla med frågor, som beröra rikets sjömakt, nämligen marinförvaltningen och kommerskollegium. Flertalet av de sjömaksfrågor, som behandlas inom dessa ämbetsverk, äro dock av ett för dem båda gemensamt intresse och borde samtidigt äga den allra största gemenskap med en tredje myndighets verksamhetsområde, nämligen marin-stabens. Om nu ett hopförande av dessa verk och myndigheter betraktas såsom en alltför radikal åtgärd, borde väl dock ett synnerligen intimt samarbete vara etablerat dem emellan. Något dylikt samarbete är dock icke till finnandes, vare sig på papperet eller i praktiken. Samarbetet, i de fall detsamma icke kan undgås, måste sålunda passera den mödosamma och tidsödande vägen via Kungl. Maj:t, en väg som i detta fall ytterligare försvåras därigenom, att de ifrågavarande trenne myndigheterna sortera under två olika statsdepartement. På grund av den snabba utvecklingen under senare år inom radio-väsendet och luftfarten hava tvenne marin-stabsofficerare attacherats såsom s. k. marinassistenter, den ene hos telegrafstyrelsen och den andre hos luftfartsmyndigheten i kommunikationsdepartementet. Detta innebär givetvis många fördelar. Härigenom skapas åtminstone en möjlighet för att gemensamma ärenden kunna bli allsidigt utredda genom personligt sammanträffande mellan de intresserade parterna, innan ärendet överlämnas till Kungl. Maj:t. Assistentens ställning är dock ytterst delikat. Hans befattning innebär ingen garanti för en dylik allsidig utredning och kräver därför ett starkare organisatoriskt underlag, om han skall kunna göra sig gällande under alla förhållanden. Detta assistent-system — även i sin nuvarande form — innebär dock ett första steg i rätt riktning. Det skulle därför medföra många fördelar för sjömaktens

intressen om dylika mellanlänkar inrättades även mellan kommerskollegium, marinförvaltning och marin-stab. Man får endast icke invagga sig i den falska förhoppningen, att genom en dylik åtgärd allt är vunnet. Men som en första, förberedande åtgärd till en bättre tingens ordning torde den vara tillrådlig. Vad man i stort sett bör eftersträva är att i första hand söka åstadkomma en direkt, personlig kontakt mellan de sakkunniga sjömaks-intressenterna, eventuellt till att börja med genom s. k. assistenter, för att så småningom uppnå slutmålet: ett intimt samarbete mellan alla de olika instanserna inom berörda verk och organisationer, utmynnande i positiva och allsidigt utredda förslag *innan* ärendet kommer i händerna på den icke sakkunnige juristen i Kungl. Maj:ts kansli. Innan vi lämna denna fråga, kan det vara av intresse att med ett nyligen inträffat fall belysa statsförvaltningens otillfredsställande organisation, då det gäller sjömaksintressen av mera vidsträckt omfattning. Det gäller den sistlidna vinter färdigbyggda Statsisbrytaren. Detta fartyg är byggt och skall underhållas av å handelsdepartementets stat anvisade medel. Samtidigt beslöts, huvudsakligen av ekonomiska skäl, att fartygets besättning skulle lämnas från flottan, ävensom att fartyget mellan sina expeditioner skulle vara stationerat å flottans varv. Så långt var allt väl, ehuru det torde hava varit enklare om huvudredaren, staten, samtidigt överlämnat det ekonomiska handhavandet till det statsorgan, som i verkligheten blir ansvarigt för fartygets såväl materiel som personal, d. v. s. flottan eller, i departementalt hänseende, försvarsdepartementet. Det återstod emellertid att lösa en svårare fråga. Statsisbrytarens expeditioner avse ju uteslutande att så långt sig göra låter söka underlätta vår handelssjöfart i isuppfyllda farvatten. Således ett sjömaksintresse av högst vital natur. På grund av detta arbetes art kräves en ständigt, dag som natt, arbetsberedd ordercentral i land. Denna central måste givetvis vara begåvad med en synnerligen stor kompetens. Den måste vara väl hemmastadd i sjöfartsnäringen i allmänhet berörande frågor, den måste känna till de ekonomiska såväl som trafiktekniska möjligheterna för

att hastigt kunna utbyta en för tillfället isblockerad hamn mot en öppen, den måste känna handelsfartygens motståndskraft mot ispressning, vara i stånd att hastigt bedöma halten av de ofta mycket dunkla israpporterna etc. På grund av de oerhört snabba växlingarna i issituationen är all tanke på de inom statsförvaltningen eljest rikt florerande remisserna fullkomligt utesluten, även om de göras telegrafledes. Ordercentralen bör således vara utrustad med nästan oinskränkt makt och ensam bära ansvaret för sina beslut. Dessa mångahanda kompetensfordringar torde man även haft fullt klart för sig, då denna fråga skulle bringas till sin lösning. Och av det ovanstående bör även framgå, att något verk eller myndighet, kapabel att på egen hand åtaga sig de nämnda funktionerna, var särdeles svår att finna. Hur löste man då detta problem? Jo, man tillsatte en s. k. isbrytarnämnd, bestående av representanter från handelsdepartementet, flottan och den allmänna sjöfartsnäringsen. Denna nämnd fick dock endast en förslags- och rådgivande karaktär. Den verkställande makten uppdrogs åt chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition, vilken samtidigt ingick såsom ledamot i nämnden. Att man sökte sig en verkställande direktör inom örlogsflottan var under de givna förutsättningarna naturligt och bör av flottan anses såsom ett hedersamt förtroendeuppdrag. Att däremot valet föll just på ovannämnda befattningshavare måste anses högst egendomligt och sannolikt obegripligt för alla, som icke känna till, att flottans överstyrelse, organisatoriskt sett, utgör ett lika sorgligt kapitel, som de ovan skildrade bristfälligheterna i sjömaktens överledning. Man bör betänka att denne chef för sjöförsvarets kommandoexpedition icke i någon annan fråga äger beslutande makt. Han är endast och allena föredragande i kommandomål inför chefen för försvarsdepartementet. Man finner sålunda att detta enda lilla fartyg sysselsätter två statsdepartement, två centrala ämbetsverk, en särskild för ändamålet anordnad nämnd samt sist men icke minst sjöförsvarets kommandoexpedition.

Det torde nu vara i sin ordning att flytta sig ännu ett steg ut mot preferien och undersöka förhållandet mellan de

två av sjömaktens grundelement, som väl ligga varandra närmast, nämligen örlogs- och handelsflottorna. Här om någonsin borde man kunna förvänta sig att de många anknytningspunkter, som finnas och måste förefinnas, hava utnyttjats i avsikt att åstadkomma ett värdefullt samarbete. Det är givetvis inom detta mera begränsade område som örlogsflottan kan finna de lättast framkomliga vägarna för att redan under fredstid göra sig nyttig i arbetet för en stark sjömakt. Det är ju så, att de båda flottorna i högsta grad, såväl personelt som materielt, äro beroende av varandra. Personalen är till stora delar gemensam. Örlogsflottans reserver — till vilka i detta sammanhang även räknas de värnpliktiga — utgöras ju så gott som uteslutande av folk, vilkas borgerliga yrke är handelssjöfart eller fiske. Dessa reserver utgöra redan i fred en betydande del av örlogsflottans bemanning och måste vid mobilisering mångdubblas. Härigenom vinnes den fördelen, att flertalet av handelsflottans män någon gång i sitt liv få tillfälle att tjäntgöra i örlogsflottan och därmed lära känna dennas intressen och strävanden. Den stora massan av dessa reserver utgöras av värnpliktiga, alltså personer, som på grund av sin levnadsålder äro lätt mottagliga för nya intryck. Den alltför korta tjänstgöringstid, som blivit en följd av den nya värnpliktslagen, vållar örlogsflottan ur militär synpunkt högst allvarliga olägenheter. Detta får dock icke föranleda, att vi betrakta den värnpliktige sjömannen, vilken själv är utan skuld i nuvarande system, såsom en ovälkommen tillfällig gäst, på vilken man offerar minsta möjliga möda. Såsom en levande länk mellan de båda flottorna är denne värnpliktige en högst viktig person. Det är av största vikt att dessa män, då de lämna flottans tjänst för att återgå till sina civila yrken, hava lärt sig att akta och ära örlogsflottan för att sedermera kunna behålla densamma i tacksamt minne. Detsamma gäller naturligen även vårt reservbefäl, av vilka ju mången kommit till en ledande ställning inom handelsflottan. Här finnes ett rikt arbetsfält, där vi utan ökade kostnader kunna göra Sveriges sjömakt ovärderliga tjänster. Om sålunda handelsflottans män

hava tillfälle att lära känna örlogsflottan, saknas tyvärr numera den härvidlag önskvärda reciprociteten beträffande örlogsflottans ordinarie stampersonal. I synnerhet för denna senares befäl, och alldeles särskilt för dem som i överstyrelse eller annorstädes skola handlägga frågor som beröra handelsflottan, måste det anses som en allvarlig olägenhet, att de icke hava någon möjlighet att sätta sig in i handelsflottans verksamhet. Härigenom riskerar man, att de båda flottornas befälspersoner aldrig komma till den kännedom om varandras psyke, vilken dock är den nödvändiga grundvalen för ett gott samarbete. Även i materiellt hänseende hava de båda flottorna mycket gemensamt. Erfarenheten från gångna tiders sjökrig visar att örlogsflottan i stor utsträckning måste kunna kompletteras med handelsfartyg. Världskriget bestyrker ytterligare dessa erfarenheter. Såsom ett belysande exempel från detta senare må här endast framhållas, att England tvingades använda icke blott eget, utan även en myckenhet neutralt handelstonnage i krigets tjänst. Om sålunda örlogsflottan bör ha ett stort intresse av handelsfartygens byggnadssätt, fart m. m. så är det även tydligt, att örlogsflottan bör kunna göra handelsflottan värdefulla tjänster i materiellt hänseende, exempelvis genom utexperimenterande av nya rön inom fartygsbyggnads- och maskinteknikens områden etc. Hur njudda anslagen än äro, har dock örlogsflottan i detta hänseende i sin egenskap av ett statens organ, större resurser än de privata företagen. Även på detta område förefinnas alltså stora möjligheter för en ömsesidig verksamhet som, rätt organiserad, bör kunna bli till fromma för båda flottorna.

Det är givet, att ovan antydda gemensamma intressen tarva ett väl organiserat samarbete mellan de båda flottorna. I stort sett måste man tyvärr konstatera, att dylik samorganisation f. n. saknas, såväl i topparna som ute i perefieren. Detta problem sammanhänger dock med vissa andra sjömaktsintressen på grund varav detsamma skall återupptgas i ett senare sammanhang.

Dessförinnan återstår det att bringa i åtanke de övriga fredliga värv, liggande inom sjömaktsintressesfer, varigenom

örlogsflottan kan göra sig nyttig. Främst bland dessa torde böra räknas det stöd, som örlogsflottan kan giva vår utrikeshandel, eller, den direkta och indirekta hjälp den kan giva, genom att uppträda och verka å de handelsvägar samt i de hamnar, som äro av betydelse för denna handel. Tyvärr nalkas man härmed ett kapitel, som av mången betraktas med misstro. Våra örlogsexpeditioner till främmande farvatten hava ofta underkastats en ganska skarp kritik. Man har betvivlat deras behov och ändamålsenlighet överhuvudtaget. Dessa expeditioner äro dock redan för örlogsflottans eget vidkommande ett livsvillkor. Man kan icke fostra goda sjömän enbart å de innanhav, som närmast omgiva våra kuster. Men även för stödandet av vår utrikeshandel äro dessa expeditioner av stort värde, därom torde åsikterna numera vara enhälliga inom alla sjöfartsintresserade kretsar. Ehuru det under senare år gjorts allvarliga ansträngningar att planlägga och utföra dessa expeditioner i enlighet med de önskemål, som framställts av utrikeshandelsmäns män, kan det dock näppeligen råda något tvivel därom, att det ännu återstår oändligt mycket att göra härvidlag. Däremot är det icke så lätt att säga, huruledes detta arbete skall ledas in på bättre vägar. Svårigheterna hänföra sig till de förut berörda organisatoriska brister, som äro tillfinnandes i den nästan totala avsaknaden av ordnat samarbete mellan statsförvaltningens skilda toppar samt mellan dessa och de icke statliga topparna för handel och sjöfart. Handelssjöfartens män känna icke örlogsflottan tillräckligt väl för att kunna bedöma, vad som i detta hänseende kan tagas ut av densamma. Och flottan å sin sida är icke nog hemmastadd i handelspolitiska frågor för att kunna bedöma, huruledes den på bästa sätt skall tjäna sjöhandelsintressen. Mycket skulle vara vunnet om det åtminstone inom örlogsflottans överstyrelse skapades ett organ med uppgift att hålla kontakt med handelssjöfarten och studera dennas livsvillkor.

Men det gives även andra fredsuppgifter, visserligen i jämförelse med den senast avhandlade av ganska blygsam natur, men som dock i korthet böra omnämnas, för att påvisa den stora

omfattningen av örlogsflottans fredsverksamhet. Bland dessa böra följande framhållas.

Alla våra sjökort utarbetas genom örlogsflottans försorg. Detta arbete kan icke med fördel påläggas någon annan statlig eller privat institution. Det är samtidigt att observera, att sjömättningsarbetet har en relativt ringa betydelse för örlogsflottans egen del, men att det för handelssjöfarten bliver av allt större vikt för var dag som går, beroende på handelsfartygens ständiga tonnageökning och de alltjämt stegrade kraven å dessas säkra och snabba framförande.

Landets fiskerinäring stödjes genom utsändande varje vinter av ett fiskeriinspektionsfartyg å vestkusten. Till förhindrande av olaga fiske har under de senare åren, förutom nämnda inspektionsfartyg, utsänts jagare för att patrullera inom vissa områden, huvudsakligen å Hallandskusten, ett uppdrag som visat sig av behovet påkallat och som sannolikt måste fortsättas tillsvidare.

Statsisbrytarens verksamhet handhaves, som redan nämnts, utom i budgetavseende av flottan.

För meteorologisk och hydrografisk forskning ha våra örlogsfartyg vid flerfaldiga tillfällen lämnat god handräckning. Vissa fartygsexpeditioner hava t. o. m. utrustats enkom i detta syfte.

Under de senare åren har ett 30-tal skolynglingar beretts tillfälle att medfölja å flottans segelfartyg för att dymedelst erhålla en möjlighet att under sommarferierna pröva sin håg och fallenhet för sjömansyrket. Det är att hoppas att denna institution, som veterligen saknar motstycke i någon annan marin, alltjämt skall utvecklas. Dess betydelse växer i och med segelfartygens succesiva avförande ur handelsflottan.

Föreningen »Sveriges flotta» vilken sedan länge bedriver ett ihärdigt upplysningsarbete till sjömaktens fromma, räknar ett flertal av sina mera energiska medlemmar bland örlogsflottans män. Denna förenings verksamhet innebär tvivelsutan stora möjligheter, i det att den, så att säga på neutral mark, samlar svenska män och kvinnor ur de mest skilda samhällslager och yrken till gemensamt arbete för Sveriges sjömakt.

Slutligen bör även nämnas, att flottans radiostationer delvis arbete även i kommersiell trafik.

Det har tidigare berörts de organisatoriska och andra brister, som förefinnas beträffande samarbetet mellan de skilda sjömaktsintressenterna, såväl statliga som icke statliga, och svårigheterna att härutinnan komma till en bättre tingens ordning. Ett land, där man efter världskriget till fullo insett betydelsen av ett dylikt samarbete, är Tyskland, och det vill synas att man där slagit in på en väg, som förr eller senare bör föra till målet. Det är ju så, att samarbete mellan olika yrkesmän först och främst kräver kännedom om varandras arbetsmetoder samt ömsesidig aktning och förtroende. I syfte att skapa dessa nödvändiga förutsättningar har Tyskland i sina viktigare hamnstäder inrättat s. k. »Dienststellen der Marine-Leitung», vilkas huvuduppgift tillsvidare synes vara att knyta förbindelse med å platsen befintliga redare och andra sjöfartsintressenter. Just genom ett dylikt samarbete ute i perefieren kan det bliva möjligt att så småningom komma till insikt om, hur man på bästa sätt skall kunna hjälpa och stödja varandra i arbetet mot det gemensamma målet. Det synes svårt att uppleta något skäl emot, att vi skulle kunna gå fram efter ungefär samma riktlinjer i vårt land. Visserligen är det sant, att Tyskland härvidlag har lättare att komma till målet än vi, därigenom att tyska flottan äger vad vi fortfarande sakna: en stark och enhetlig överstyrelse, i vilken dessa perifera organ finna sin naturliga huvudcentral. I Sverige kunna vi tyvärr icke finna en dylik central förrän vi klättrat hela den mödosamma vägen upp till Kungl. Maj:t. För att spara på kostnaderna och samtidigt skaffa erfarenhet, kunde det väl emellertid icke annat än gagna saken, om ett försök, om än till att börja med i helt blygsam skala, gjordes i någon av de hamnstäder där flottan redan är representerad, lämpligen i Göteborg, som samtidigt har fördelen att vara vår största sjöfartsstad. Det är givet att en dylik organisation icke kan växa sig fram i

ett slag. Den omfattar ett arbete på lång sikt, vilket säkerligen måste bedrivas med mycken klokhet och försiktighet om det icke från början skall mötas med misstro.

Det är icke utan att författaren av denna artikel såsom ett ledande grundmotiv för de ovan framlagda synpunkterna haft för ögonen ett uttalande av den store holländske statsmannen de Witt, i vilket han säger: »Aldrig skola holländarna, under fredens dagar och av fruktan för krig, kunna besluta sig för pekuniära uppoffringar i förväg. Holländarnas natur är sådan, att om ej faran står för dörren, så äro de alltid ovilliga att offra penningar på sitt försvar. Jag har att göra med ett folk, som, frikostigt till slöseri, då det borde spara, ofta är sparsamt till girighet, då det borde vara frikostigt». Förvisso är detta uttalande tillämpligt å våra egna förhållanden och kanske även på många andra nationers. Det är just därför, som det må kunna anses berättigat att nu framlägga de synpunkter, som ovan kommit till synes, ehuru de till största delen äro för den sjömiliterare läsaren sedan länge kända och erkänla förhållanden. Det synes nämligen vara av behovet påkallat, att vi först och främst i vårt eget minne återkalla och därefter för allt Sveriges folk söka klargöra, att, även om statsmakterna icke f. n. äro benägna till de pekuniära uppoffringar, som vi med tanke på ett eventuellt krig anse ofrån-en stark örlogsflotta. Och dessa skäl äro främst att söka i komliga, så finnes det dock övernog av andra skäl, som tala för dennas samhörighet med landets fredliga handel och skeppsfart, vilka redan under fredstid i sig själva utgöra tillräcklig motivering för hållandet av en örlogsflotta. Det finnes ännu ett skäl till att dessa synpunkter, trots sin allmängiltiga natur, synas böra framläggas i en sjömiliter tidsskrift, nämligen att det för örlogsflottans män borde vara en hederssak att vara den part, som först räcker de övriga sjöintressenterna handen till ett gemensamt arbete för det gemensamma målet: SVERIGES SJÖMAKT.

Bx.

Vår flottas amiraler under Gustaf III:s tid.

Att vår flotta under Gustaf III:s tid erhöi ett kraftigt uppsving och fick uppleva en av sina mest lysande epoker, får till en ej ringa del tillskrivas konungens varma och verksamma intresse för sitt sjövapen och dess tidsenliga utveckling. Han hade också den goda lyckan att äga tillgång på framstående och dugliga personer, som på sina respektive förtroendeposter satte en ära i att få tjäna sin konung och sitt fosterland. Denna lyckliga samverkan gjorde det möjligt att med de tillgängliga penningmedlen åstadkomma sådana kraftiga försvarsåtgärder, som det allvarliga tidsläget fordrade. Den ärofulla insats vår flotta gjorde i det ryska kriget 1788—1790 är alltför bekant för att här endast behöva omnämnas. Det torde fördenskull ej sakna sitt historiska intresse att ägna några minnesord om de personer, som under Gustaf III:s tid innehade amiralsbefattningar vid vår örlogsflotta.

Här möter främst Svea rikets *Storamiral, hertig Carl av Södermanland*. Han är den förste, som inom vår flotta burit denna förnämliga titel, som gavs honom redan vid hans födelse. Han är tillika den förste prins av vårt konungahus, som innehaft högsta befäl över seglande flotta. Första gången han i sådan befattning gick ombord, var på våren 1779, då en s. k. neutralitetseskader utrustats »för att — såsom det heter i Kungl. br. ¹¹/₃ 79 till Am:tskollegium — befreda rikets handel från de våldsamerheter och kaperier, varför densamma någon tid varit utsatt». Denna eskader utgjordes av 10 linjeskepp och 6 fre-

gatter med 5,000 mans besättning. Hans närmaste man i befälet var konteramiralen Johan Wilhelm von Gerten. Uti brev till Scheffer beklagade sig storamiralen över fartygens ojämnhet, officerarnas och manskapets ovana samt tackade Gud, för att vi hade fred; »hade man med fiender haft att göra, vore det att exponera konungens, rikets och min personella heder». Man kunde — skriver han till konungen — »ej heller begära mycket av en ovan chef att kommendera en uti 20 års tid i linda liggande flotta utan praktik».

Nästa gång hertigen kom att fungera i denna höga befälsbefattning, var under ryska kriget. Uti Kungl. br. 26/5 1788 heter det: »Vi uppdraga E. K. H, härmed att genast antaga befälet över den nu utgående eskadern av vår örlogsflotta, varvid E. K. H. äger att sig förhålla enligt den särskilda instruktion Wi E. H. K. meddelande varder. Rikets Herre, förste amiralen o. s. v. greve Wrangel hava Wi förordnat att vara E. K. H. i befälet närmast». Storamiralsskeppet var Gustaf III på 70 kanoner och nybyggt.

Sista gången Storamiralen besteg skeppsdäck, var den 2 augusti 1814 under norska krigsexpeditionen, då han gick ombord på Gustaf den Store, där H. Excellens general-amiralen Johan Puke hissade sin flagga. Många kära sjömansminnen väcktes vid detta tillfälle hos den gamle konungen. Rörd till tårar omfamnade han Puke, sin gamle stridskamrat, hjälten från den 3 juli 1790. »Gudi lov — säges han under sin rond på fartyget hava utropat — att jag får vara bland mina gamla kamrater».

Såsom ett bevis för det personliga intresse han hade för sjövapnet och dess personal, må erinras om det av honom såsom Storamiral ombord på örlogsskeppet Hedvig Elisabeth Charlotta till ankars på Karlskrona redd den 18 juni 1789 instiftade »förtjänsttecken», enligt de då utfärdade statuterna avsett att »utdelas bland underofficerare och gemenskap, vilka under ett krig antingen sårade blivit eller genom någon tapper gärning utmärkt sig under Vårt eget beskydd och efter Oss under de borne kungliga prinsar, som Storamiralsämbetet bekläda».

Den 5 februari 1818 slutade den gamle Storamiralen, trött av år, sin levnad. Uti den då gjorda offentliga tacksägelsen heter det: »då nöden påkallade, dröjde han icke att uppfylla sin ädla bestämmelse till Vår och fäderneslandets räddning. Han fattade med hjältens hand Carlarnes bräckta, vanhelgade spira och förökade dess forna anseende med ny glans. För hans ädla och känslofulla hjärta var det en glädje att göra medmänniskor gott, att hindra olyckligas nöd och glömma sina oförrätter. Himlen har välsignat hans företag med framgång, krönt hans vapen med seger och ära och gjort honom älskad och lycklig i många stormiga skiften, belönat honom med en lugn och ärofull ålderdom».

Genom nådig skrivelse av den 6 juni 1780 utfärdade Gustaf III instruktion för det av honom återupplivade General-amiralsämbetet och utsåg samtidigt till innehavare av denna höga förtroendepost d. v. chefen för arméens flotta *Henrik av Trolle* »i anseende till den kunskap han i dessa ärenden ådagalagt genom det betänkande och projekt, som uti Vår t. f. Kommission till vår Sjömakts iståndsättande blivit av honom författat, och vars verkställande Wi ansett honom bäst kunna genomföra». Att konungen icke härutinnan misstog sig, blev fullleligen bestyrkt genom den lika kraftiga som målmedvetna ledning av flottans angelägenheter, som utmärker Trolles handhavande av detta höga ämbete med dess gamla, ärofulla traditioner från elfte Carls dagar.

Den 16 augusti 1780 tillträdde han denna sin nya befattning och lät strax göra början med en grundlig generalinventering. Redan den 25 november s. å. kunde han till konungen avlämna en rapport om flottans tillstånd i dess väsentliga delar. Det heter i slutet härav: »flottan är f. n. i sådan belägenhet, att hon ej lovar något särdeles försvar åt riket, förmodligen av den orsak, att dess vanmakt härleder sig från längre tider tillbaka, och att det alltid fordras mycken tid och mycket penningar att bringa en förfallen flotta i sitt rätta stånd igen. Det blir således högst nödigt, att den plan, som Kungl. Maj:t till örlogsflottans formerande och iståndsättande för mig i nåder

utstakat, till alla delar oavbrutet och med all force drives till slut, då jag för min underd. del ej skall underlåta att med yttersta hushållning, omtanke och drift göra all min flit att bringa örlogsflottan i behörigt stånd till den tid E. K. M. mig nådigt anbefallt».

Uti bästa samförstånd med sin snillrike och arbetsenergiske varvsamiral av Chapman och under sin konungs uppmuntran arbetade Trolle målmedvetet på detta måls fullföljande, och det kan endast djupt beklagas, att hans arbetstid kom att bli så kort tillmätt. Under en vistelse i Stockholm slutade han nämligen vid 54 års ålder sin gagnrika levnad den 1 mars 1784. »Trolles död — yttrade konungen — var en av de största olyckor, som kunde träffa mig och riket». Till hedrande av hans minne och förtjänster lät han uti modellsalen på Karlskrona varv uppsätta en av Sergel i vit marmor huggen bild av denne sin trotjänare, och som ett uttryck för de allmänna sympatier han åtnjöt inom Am:ts-staten, blev en minnesmedalj slagen över honom. Han var son av den tappre Schoutbynachten Georg av Trolle och född i »Sjömännens stad» Karlskrona.

Ett annat namn, med glans över sig från Gustaf III:s tid, är *Carl August Ehrensvärd*, som efter Trolles död förordnades till »Överamiral». Hans rikt mångsidiga begåvning i förening med ett varmt intresse för sjövapnet präglade hans ämbetsgärning, som för övrigt var fri från all småaktig formalism. Hans snille trivdes icke vid en sådan trång begränsning. Ganska enastående äro hans såväl till form som innehåll concisa och på sak gående ämbetskrivelser. Såsom ett enda litet exempel härpå må anföras, att då O. H. Nordensköld 1785 begärde någon diskretion för sitt arbete vid eskaderns utredning, som utförts med sådan drift, att kronan därigenom tillskyndats en avsevärd besparing, resolverade Ehrensvärd: »ett gott exempel är värt 400 rdr, framtiden har gagn därav».

Ehrensvärds samarbete med den av Kungl. Maj:t den 10/1 1790 tillsatta Kungl. Kommissionen »till flottans utredande och Amiralitetets iståndsättande», och vars ledamöter voro presidenten Munck (ordf.), varvsamiralen av Chapman, generalmajor

Toll och konteramiralen Nordensköld, kom redan från början att bli mindre harmonisk. Man kan lätt förstå, att Ehrensvärd med den ställning han innehade, måste känna sig sårad att nödgas mottaga Herrar Kommittérades bryskt avfattade skrivelser och memorial. Man arbetade under tidsförhållandenas högttryck, så att höga vederbörandes nervositet kunde ju lätt förklaras, då maskineriet ej fungerade så fort och punktligt, som ansågs vara av nöden. På egen begäran erhöll Ehrensvärd avsked i början av samma år, men blev vid konungens död 1792 åter inkallad i tjänstgöring med titel av general-amiral, i vilken befattning han kvarstod till 1794, då han avgick med pension. Ehrensvärds håg var företrädesvis riktad åt vittra idrotter och konst. Liksom sin fader — Sveaborgs fästnings ryktbare grundläggare — var han en utmärkt tecknare. Hans ledamotskap av målare och bildhuggare samt Vetenskapsakademien var sålunda väl motiverat. Han avled 1800 i Örebro.

Greven och Excellensen *Anthon Johan Wrangel* var född 1724 och son av amiralen med samma förnamn. Tidigt började han sin militära bana, passerade graderna, utnämndes 1773 till amiral vid den militära detaljen och erhöll sedermera titeln »förste amiralen», som han ensam burit inom svenska flottan. Bland övriga militära befattningar han innehåft, må nämnas, att han åren 1760—1769 var direktör vid Kadettskolan i Karlskrona och förordnades 1785 till Kommendant. Som extra löjtnant deltog han i finska krigsexpeditionen 1741 på skeppet Wästmanland, 1755 som kommendörkapten chef på skeppet Södermanland under dess expedition mot Marocko till svenska handelssjöfartens beskyddande mot barbareskkaparna, eskaderchef 1770 på Sofia Albertina vid prins Heinrichs av Preussen överresa till Sverige. Under Storamiralens överbefäl var han 1788 kommenderande chef på skeppet Gustaf III, som under Hoglandsslaget fick uthärda en mördande eld. Detta blev hans sista sjökommendering. Till vedermäle av sin konungs nåd blev den gamle amiralen dubbad till riddare av Svärdsordens Stora Kors, vilket skedde i Helsingfors under stora militära högtidligheter. Hans sista militära uppdrag var ordförande-

skapet i den år 1797 inrättade Kungl. Kommittén i Karlskrona. Den 23 april 1799 blev hans dödsdag.

Om amiralen *Jacob Cederström* må erinras, att han 1754 kom i tjänst, övergick 1761 till arméens flotta som tygmästare, avancerade 1769 till kommandörkapten vid örlogsflottan, 1776 till konteramiral, samt 1783 till amiral och chef vid Göteborgs station. Uti hans amiralsfullmakt omnämnes »hans trogna, tappra och berömliga tjänster samt städse betygade välförhållande». Född 1737 avled han 1795 i Göteborg.

Amiralen och presidenten *Kristoffer Falkengrén* var född 1722 och son av amiralen Abraham Falkengrén. Kom 1735 i tjänst, gick 1746 som löjtnant i fransk örlogstjänst på fregatten *Le Volage*, då han efter en häftig aktion med ett engelskt örlogsskepp blev tagen till fånga. Efter utväxlingen fick han av den franske konungen mottaga en hedersvärja av guld. Utnämnd 1752 till kommandörkapten uppdrogs åt honom 1757 uppsikten över den i Karlskrona nyinrättade Kadettskolan. Avancerade 1767 till viceamiral och chef för galereskadern i Stockholm, 1772 riksråd och 1776 president i Am:tskollegiet. Av hans många sjökommendingar må endast anföras, att han 1754 var chef på viceamirals-skeppet *Göta Lejon*, 1755 på fregatten *Uppland* under dess Marocko-expedition, 1756 på *Brehmen* och 1757 på *Lovisa Ulrica* på Nordsjökryssning — hans såsom det vill synas sista sjökommending i örlogsflottan. Har från trycket 1752 i översättning från franskan utgivit »*Evolutioner till sjöss*», som anbefalldes till bruk inom flottan. Han blev 1771 som hedersledamot invald i det då stiftade Kungl. Örlogsmannasällskapet. Hans dödsår blev 1789 i Stockholm, — den siste av sin ättgren.

Amiralen och Am:ts-rådet *Mauritz Adolf von Krusenstjerna* var född 1707 i Viborg och son av överste von Krusenstjerna vid Åbo läns infanteriregemente samt avled i Karlskrona 1794. Kom 1720 i tjänst och blev 1771 amiral. Avsked 1776. Deltog som löjtnant i finska kriget 1741—1743, chef 1744 på *Fredrika Amalia* vid prinsessan *Lovisa Ulricas* överresa till Sverige, då hon landsteg i Karlskrona för att där möta sin blivande gemål,

samt som kommandör 1757 chef på *Friheten* under dess kryssningsexpedition.

Amiralen och Am:ts-rådet *Nils Psilandersköld* var Karlskronabarn. Hans fader var överkommisarien Per Psilander och födelseåret 1707. Under tjänstgöring i engelska flottan blev han 1726 under aktion mot en spansk örlogsmän svårt blesserad. Minnen från vidsträckta sjöresor och blodiga nappatag med turkarne hade han från den tid han var engagerad i holländsk örlogstjänst. Efter sin hemkomst 1741 bevistade han finska kriget. Avancerade 1751 till varvsmajor i Karlskrona, 1754 till ekipagemästare, samt 1758 till Schoutbynacht med bibehållande av sin förra syssla. Var 1761 chef för den eskader, som i förening med den ryska blockerade *Collberg*, då han erhöll Kungl. Maj:ts lovord för eskaderns goda hållning. År 1762 blev han viceamiral, 1765 varvsamiral samt 1767 amiral. Hans sista sjökommending synes hava varit 1771 som chef för den eskader, som avhämtade *Gustaf III* i *Stralsund*. *Psilandersköld* vitsordas som en särdeles duglig varvschef och gjorde som sådan flera besparande inrättningar, varför han också av Sekretautskottet fick det intygandet, att »väl och försvarligen hava förestått denna syssla». Sitt avsked erhöll han 1777. Hade bevistat flera riksdagar. Avled utan söner i Karlskrona 1783 och erhöll sitt sista vilorum i stadens *Fredrikskyrka*. Hans vid *Kyrko- och Bredgatan* belägna fastighet uthyrdes till Kadettskola, som förstördes vid 1790 års hela staden övergående eldsvåda.

År 1707 står som födelseår även för Amiralen och Presidenten, greve till *Sövdeborg* *Erik Sparre*. Han var son av Amiralen och Presidenten *Claës Sparre* och kom 1721 i tjänst. Medföljde s. å. engelske amiralen *Norris* till England och bevistade flera aktioner med spanjorerna. Deltog som skeppskapten i finska kriget 1741—1743; blev 1745 generaladjutant, 1753 viceamiral, 1755 amiral, 1758 kommandant samt 1771 president i Am:ts-kollegiet. Hans jordfästning 1775 uti Am:ts-kyrkan »skedde med all den pomp och ståt, som en Kommendör av *Svärdssordens Stora Kors* tillhör». Hans valspråk var: »*exempla avita Sequendo*» (= förfädernas exempel följaktig).

Amiral *Carl Tersmeden* kom 1731 i tjänst, bevistade 1741—1743 finska kriget, avancerade 1771 till varvskonteramiral och 1773 till varvsamiral, vilken befattning han avträdde, då Chapman övertog ledningen. Hans verksamma biträde vid statsvälvnigen säges hava renderat honom amiralsfullmakten. Om honom gjordes på sin tid detta epigram: »Tersmeden tung, tjock och lång är amiral och barlast på en gång». På gamla dagar utarbetade han sina intressanta memoarer, som giva oss intima inblickar i många av den tidens förhållanden. Han avled i Karlskrona 1797 vid 82 års ålder. Kronan inköpte av hans änka Inga Malmsköld hans vid Drottninggatan belägna fastighet för kaserns uppförande.

Vice-amiraler:

Här möter oss först *Fredrik Henrik av Chapmans* frejdade skeppsbyggmästarenamn. Hans verksamhetsfyllda liv inramas av åren 1721—1808. Född i Göteborg, där fadern Thomas av Chapman var varvsmajor, blev han efter grundlig utbildning och flera utrikes studieresor förordnad 1757 till underskeppsbyggmästare. År 1781 övertog han chefskapet vid Karlskrona örlogsvarv, befordrades 1785 till konteramiral och 1791 till vice-amiral. Det ena örlogsskeppet lämnade i rask följd efter det andra sin stapelbädd enligt den av Kungl. Maj:t godkända arbetsplanen. Man kände snart nog, att nya friska vindar började blåsa därinne. Genom Henrik av Trolle lät konungen gång efter annan förklara sitt nådiga välbehag över de av Chapman vidtagna dispositionerna. Då han fick sin konteramiralsfullmakt, sade konungen till Trolle: »hälsa Chapman och säg honom, att jag aldrig skall glömma hans förtjänster. Jag skall göra hans lott sådan, att hela Europa skall se, att han tjänat under min regering». Då Ehrensvärd 1786 hade inlämnat en underdånig berättelse om de vid varvet utförda arbetena, som något överskridit det härtill beviljade anslaget, skriver konungen, »att det dock är en hugnad för Oss att finna, det han till flottans gagn vetat använda de redan anslagna

och hädanefter lärer nyttja de medel, som till flottans istånd-sättande komma att bestås. Vi kunna glömma fel men aldrig förtjänster, och konteramiralen av Chapman kan således vara försäkrad om Vår beständiga nåd och bevågenhet, vilket I haven att å Våra vägnar för honom förklara». En lika vacker som välförtjänt hyllning ägnades honom, då Storamiralen lät i modellsalen 1800 uppsätta en obelisk med hans bild av vit marmor. Två fregatter och ett övningsfartyg hava burit hans namn över haven. År 1798 invaldes Chapman till Örlogsmanna-Sällskapets hedersledamot. Sitt sista vilorum fick han icke, såsom från början var tänkt, på det natursköna Skärva, där han en tid haft sitt fridfulla Tusculum, utan på Augerums kyrkogård, där en enkel gravsten erinrar om hans namn, som förtjänt en mera värdig, synlig åminnelse.

Christer Ludvig Jegersköld, var son av en finsk härads-hövding. Kom 1724 i tjänst som volontär och blev 1773 vice-amiral. Kallades 1783 att vara ledamot i Am:ts-kollegiet »såsom ägande mycken kännedom om allt sådant, som tillhör Vårt och Rikets Kollegium och på grund av sin höga ålder, som krävde en mindre tröttsam tjänstgöring, än den han som kommandant innehade». Erhöll 1791 avsked. Efter en sju-årig tjänstgöring i holländska marinen, varunder han medföljt expeditioner å Medelhavet och Västindien, deltog han som löjtnant i finska kriget 1743 på brigantinen Pollux; kommenderad 1744 på skeppet Ulrica-Eleonora vid prinsessan Lovisa Ulricas överresa från Tyskland; 1759 som Am:ts-kapten och chef på Sparre i expeditionen mot Marocko; 1761 på samma fartyg i pommerska blockeringseskadern samt 1771 som Schoutbynacht (= Konteramiral) på Sofia Albertina. Då Am:ts-kollegiet 1762 på konungens befallning lät uppkalla Jegersköld för att för honom betyga Kungl. Maj:ts välbehag med anledning av den utmärkta drift, varmed han i Pommern ombesörjt truppernas hemtransport samt att till honom överlämna en gratifikation på 1,200 daler, ville han ej mottaga denna gåva utan förklarade sig vara nöjd med sin konungs välbehag. Han hugnades i stället med en dyrbar gulddosa jämte en rikt beslagen bössa samt ett par

pistoler. Han slutade 1798 sina dagar i Stockholm, tillhörande dess finska församling.

Nils Liljenankar var född 1695 och son av kaptenlöjtnanten vid flottan Johan Lilja; kom 1709 i tjänst och bevistade ett flertal expeditioner och sjöslag under Carl XII:s krig, så t. ex. slaget vid Kjöge 1710 och Rügen 1715. Deltog sedermera i finska kriget 1741—1743 som fregattchef; utnämndes 1755 till kommandörkapten. Under pommerska kriget var han 1757 och 1759 chef på Prins Carl Fredrik, 1758 och 1760 chef på Adolf Fredrik. Avancerade 1762 till kommandör, 1765 till schout-bynacht och förordnades 1767 som chef för Göteborgseskadern. Sin viceamiralsfullmakt erhöll han 1771. Avled 1773 i Göteborg.

Mathias Liljenankar var son till den föregående och blev 1783 viceamiral. Begynte 1728 sin militära bana som skeppsgosse och tjänade 1744—1748 med utmärkelse i holländska flottan. Blev 1754 kaptenlöjtnant, 1764 kapten, 1771 kommandörkapten, 1773 överste och 1776 konteramiral. Av hans sjökommenderingar må nämnas, att han 1755 var på Södermanland under dess expedition mot Marocko, 1757 på Lovisa Ulrica i Nordsjöeskadern, 1760 på Konvojfregatten Fama, som uppbrann i Cadix hamn, samt 1782 chef för den till handelskyddande utrustade eskadern. Avled vid 63 års ålder i Karlskrona, slutande sin ätt på svärdssidan.

Johan Nordenankar (Corvin) var född 1722 och son av rektorn och kyrkoherden Daniel Corvin. Kom 1747 i tjänst; under tjänstgöring i maltesiska flottan bevistade han 1752 en aktion mot algerierna. Kommenderad 1747 på fregatten Uppland. Erhöll 1760 det höga förtroendeuppdraget att bliva lärare i sjövetenskap för den 12-årige hertig Carl. Utnämndes 1772 till konteramiral och chef vid Stockholms galereskader, 1776 till Am:ts-råd och 1778 till viceamiral. Erhöll 1791 avsked. Han var ledamot av Kungl. Konvoj-kommissariatet och sedan 1789 av Kungl. Vetenskapsakademien på grund av sina förtjänster om Sjökarteverket. Utgav 1756 en »Inledning till Styrmanskonsten». Hans dödsår blev 1804 på Fliseryds säteri.

Otto Henrik Nordensköld är veterligen den förste, som burit detta frejdade släktnamn inom vår flotta. Hans vackra livsgärning i sjövapnets och fosterlandets tjänst har icke minst genom senare tiders sjökrigshistoriska forskningsarbete (Arnold Munthe) blivit så klart och opartiskt påvisad, att det måste glädja alla vänner av den historiska sanningen och av sjövapnet. Det kan synas ganska egendomligt, att en person med hans militärförtjänster ej blev hedrad med amiralsfullmakt. Ut i hans avskedspass, daterat den 4 oktober 1798 heter det: »Wi betyga Vårt synnerliga nöje och välbehag över dess oförtrutna nit och bemödande att genom ett berömligt förhållande under en långlig tjänstgöring vara Oss och Riket vid alla tillfällen gagnelig samt över den utmärkta trohet och tapperhet, varmed han städse utförde de värv Wi honom anförtrott». Nordensköld var född 1747 i Finland av officerssläkt. Blev 1761 kadett, 1767 löjtnant vid galierflottan, 1774 kapten vid örlogsflottan och 1776 major. Kommenderad 1770 på Sofia Albertina vid prins Heinrichs av Preussen överresa från Stralsund till Stockholm, 1772 på fregatten Illerim och 1775 på fregatten Prins Carl åt Marocko. Utrikes permitterad gick han först i engelsk och sedan i fransk tjänst, varunder han med utmärkelse bevistade flera bataljer och kunde vid sin hemkomst uppvisa ett hedrande rekommendationsbrev från franske konungen till Gustaf III. Ett bevis på det stora förtroende han åtnjöt, är att han på förslag av Ehrensvärd 1784 förordnades att vara adjutant »såsom förenande med stora, övriga i tjänsten förvärvade meriter en vidsträckt kunskap i sjövetenskapens flera delar och ägande en särdeles drift och omtanke i sina förehavanden». Som flaggkapten vid Storamiralens sida fick han under ryska kriget 1788—1790 tillfälle att visa sin framstående sjömilitära duglighet. Hans befordran 1788 efter Hoglandsslaget till konteramiral och 1790 till viceamiral var endast ett rättvist erkännande av hans ådagalagda förtjänster. Hans sista sjökommendering var 1796 i egenskap av eskaderchef. Franska »pour lemerite»-orden och Riddartecknet av Svärdsordens Stora Kors voro yttre insignier på hans tappra kondukt. Vid Örlogsmanna-

sällskapets stiftande 1771 valdes han till dess ledamot. Sina sista dagar tillbrakte den gamle amiralen på sitt kära Fårebo, där han 1832 slutade sina dagar.

Carl Gustaf Wrangel började 1722 sin militära bana som arklimästare. Under utrikes permission 1723—1729 bevistade han på holländska fregatten Neptun en aktion mot ett spanskt örlogsskepp och blev som fånge fördd till Kartagena i Västindien. Medföljde som löjtnant 1729 konvojskeppet Verden på dess expedition åt Algier och 1755 som kommendörkapten på skeppet Södermanland åt Medelhavet. Befordrades 1766 till kommendör, 1767 till schoutbynacht och 1773 till viceamiral. Wrangel var bland de officerare, som 1777 vid galerflottans förändring blev överflyttad på Karlskronastaten, men erhöi då sitt avsked. Han avled därstädes 1779 vid 74 års ålder.

Konter-amiraler.

Jean Wilhelm Dubordieu. Kom 1714 i tjänst och blev efter att hava passerat graderna 1771 konteramiral (graden förut kallad schoutbynacht men fick ändrat namn genom Kungl. brev ^{30/10} 1771). Erhöi 1777 avsked och avled vid 78 års ålder i Karlskrona. Av hans sjökommenderingar må anföras, att han 1758 var chef på Sofia Albertina under pommerska expeditionen, d:o på Friheten i 1760 års kryssningsexpedition samt 1770 på Sofia Albertina vid prins Heinrichs av Preussen överresa till Sverige. Den förste, som burit namnet Dubordieu i flottans rullor, synes hava varit Peter Dubordieu, som avled 1739 som kapten vid Stockholms station. Ättens adliga sigill föreställer en kronhjort med ett svärd genom halsen.

Carl Fredrik Feif blev 1783 konteramiral. Han var son av amiral Peter Feif och kom 1736 i tjänst. Bevistade 1741—43 som löjtnant finska krigsexpeditionen, blev 1759 kommendörkapten vid sjöartilleriet men erhöi 1769 därifrån transport. Var 1779 chef på Adolf Fredrik i kryssningseskadern under Storamiralens kommando, vilket synes hava varit hans sista sjökommendering. Erhöi 1793 viceamiralsfullmakt. Han var vid sin död 1795 i Karlskrona 73 år.

Hans Reinhold von Francken erhöi 1789 konteramiralsfullmakt och 1799 amiralsutnämning för »visade trogna och tappra tjänster». Han var född 1739 i Karlskrona och son av prosten i tyska församlingen därstädes Johan Fredrik Franck. Kom 1750 i tjänst som volontär, 1757 artillerilöjtnant, 1768 artillerikapten, 1770 kommendörkapten, 1776 tygmästare och överste. Förordnades 1781 att vara ledamot i Am:ts-kollegiet vid handläggning av särskilt de ärenden, som rörde sjödefensionen. Sedermera ledamot av Förvaltningen av Sjöärendena. Avled 1813 i Stockholm.

Johan Wilhelm von Gerten blev konteramiral 1774. Han var son av amiralen Gustaf Wilhelm von Gerten och född 1727. Bevistade som konstapel finska kriget 1741—1743; utrikes permitterad 1745 gjorde han resa åt Ostindien, blev 1746 löjtnant, 1754 kapten, 1765 kommendörkapten och 1773 överste. Var 1748—1750 i ostindiska kompaniets tjänst; sjökommenderad 1757 på chefsskeppet Lovisa Ulrica i Lagerbjelkes eskader, 1758 chef på Göta Lejon, 1761 på fregatten Illerim i pommerska blockeringseskadern samt 1779 chef för Nordsjöeskadern under Storamiralens överbefäl. Efter endast 4 dagars sjukdom (pleuresi) avled han på hemresa den 17 september på sitt flaggskepp Sofia Magdalena mellan Bornholm och Karlskrona. Hans jordfästning försiggick »med stor pomp» uti Am:ts-kyrkan. Han var ägare av ett välförsett bibliotek.

Carl Gustaf Grubbe var son av amiralen och presidenten Gustaf Grubbe. Kom 1743 i tjänst, löjtnant 1747, utrikes permitterad 1748, kapten 1763, kommendörkapten 1770, överste 1773, varvskonteramiral 1774 samt konteramiral 1777. Sjökommenderad 1755 på fregatten Uppland mot Marocko, 1770 på Sofia Albertina, 1779 på Wasa i Nordsjöeskadern samt 1781 chef för konvojeskadern på flaggskeppet Gustaf III, som då gjorde sin första resa. Vid överlämnandet av instruktionen för denna expedition bifogade generalamiralen Henrik av Trolle denna skrivelse: »då Tituli allmänt kända nit för Kungl. Maj:ts och Rikets tjänst, förenat med Tituli mogna insikter i detta ämbetes mångfaldiga åligganden, lämnar mig full försäkran, det

Tituli icke allenast så fullgör dess höga avsikter med denna eskaders utrustning, som berörda instruktion föreskriver, utan även av egen drift söker vid alla tillfällen under denna expedition på allt möjligt sätt befästa svenska flaggans urgamla glans till hela kårens och dess egen heder, så önskar jag endast på det högsta Försynens kraftiga bistånd till detta viktiga värv». Grubbe hade under denna expedition måst göra en skuld på 3,500 Rdr specie, delvis förorsakad »av ett kostsam bemötande av den högaktning, som de förenade makternas eskaderchefer, med vilka han under kampanjen varit i sällskap, visat för Svenska flaggan». Kungl. Ma:jt resolverade, att skulden skulle avskrivras, enär genom tillämpandet av en ny hushållning ombord ej mindre än 70,000 Rdr blivit under denna expedition insparade i jämförelse med 1779 års. Grubbe avled vid 54 års ålder i Karlskrona 1783. Han var stiftare av Kronans Coldinurorden därstädes 1769.

Fredrik Wilhelm Lejonancker utnämndes till konteramiral den 12 juni 1790 på Viborgs redd och Storamiralsskeppet Gustaf III »på grund av den utmärkta mandom och tapperhet han vid alla tillfällen ådagalagt och i anseende till de trogna och berömliga tjänster han Oss och Riket bevisat». Då vid genombrytningen vid Viborg hans divisions skepp Sofia Magdalena kom att bliva sista skepp i linjen på grund av de eftersta skeppens olycka, måste han, själv svårt blesserad och hårt ansatt av fienden, giva sig och sitt illa medfarna fartyg i fiendens våld. Ur hans tjänsteförteckning må anföras, att han efter idkade akademiska studier i Uppsala blev löjtnant 1755; samma år kommenderad på fregatten Uppland mot marockanska sjörövarna men lämnade fartyget i Malagga för att gå i fransk tjänst, varunder han deltog i en expedition åt Minorca m. m. Bevistade efter sin hemkomst pommerska kriget, kommenderad 1758 på Falkens kryssning under preussiska vällen, 1759 på Hessen Kassel i konjunktion med ryska flottan, 1760 på Södermanland, 1761 på Prins Gustaf vid blockaden av Collberg. Tjänstgjorde 1763—1765 som kaptenlöjtnant vid kadettskolan i Karlskrona. Erhöll 1770 utrikes permission för att studera fästningsväsendet,

blev 1774 major vid galereskadern, 1779—1781 flaggkapten på Nordsjöeskadern och avancerade till överstelöjtnant. Var de följande åren på lotsinspektioner; 1788 chef på Prins Fredrik Adolf i Hoglandsslaget, 1789 d:o i Liljehorns division i slaget vid Öland samt 1790 divisionschef på Sofia Magdalena. Erhöll 1791 avsked och gick 1801 ur tiden; ligger begravnen på Norrköpings kyrkogård. Han var son av viceamiralen Gustaf Fredrik Lejonancker. På hans initiativ stiftades Kungl. Örlogsmannasällskapet. Det berättas som en släktradition, att Lejonancker, som var en varm anhängare av herrnhutiska läran, en gång skall ha svarat Gustaf III, »att han hellre ville sopa trapporna hos Herrnhutarna än vara amiral i flottan». Konungen hade nämligen därvid proponerat något, som Lejonancker ej ansåg sig kunna gå in på. Arnold Munthe tecknar hans nobla personlighet med orden: »en verklig riddersman saus peur et sans reproche».

Vid *Pehr Lilljehorns* namn knyter sig det mörka minnet av svikta krigsmannaplikter vid ett för vår flotta avgörande tillfälle, nämligen då han 1789 i egenskap av divisionschef på skeppet Sofia Magdalena under slaget vid Öland »ej allenast — såsom det heter i Storamiralens rapport — underlåtit att lyda hans order utan även hindrat verkställigheten av de skeppschefers uppsåt, som velat fullgöra sina skyldigheter, utan vilket dess förhållande segern blivit för Svenska flaggan mycket mera lysande samt för fäderneslandet av långt större nytta». Av den särskilt förordnade krigsrätten dömdes han till arkebusering »för vanvård av det honom uppdragna amiralsskap». Konungen, stämd till mildhet dels genom den lyckligt vunna segern vid Svensksund, dels genom den långa arrest, vari Lilljehorn hållits och dels genom det nit han i egenskap av riksmarskalk vid sista riksdagen visat, frikallade honom från det ådömda straffet genom nådig skrivelse den 13/7 1790; dock skulle han ur rikets tjänst entledigas med bibehållande av sin lön såsom pension i dess övriga livstid. Lilljehorn anförde bland annat till sitt försvar, att han under sin utrikes tjänstgöring »visat sig på valplatsen, flera gånger blivit sårad och på ett hedrande sätt

skördat lagrar, varpå han ägde lysande vittnesbörd, ävensom på dess kunskaper i metien». Av hans sjökommendingar må nämnas, att han 1755 var på fregattens Upplands Marocko-expedition, 1774 chef på Sofia Albertina vid Hertiginnans av Södermanland överresa från Wissmar till Stockholm samt 1781 divisionschef på samma fartyg i Nordsjöeskadern. Sin konteramiralsfullmakt erhöll han 1789. Avled 1798 på Kråkerums säteri vid 69 års ålder. Arnold Munthes karakteristik över honom är denna, att »han saknade varje manlig dygd och som sjöofficer varje verklig förtjänst».

Fredrik Linderstedt erhöll fullmakt som konteramiral 1788 efter slaget vid Hogland, då han även dubbades till riddare av Svärdsordens Stora Kors. Han var son av hovrättsrådet Johan Linderstedt. Blev 1755 löjtnant, 1764 kaptenlöjtnant samt 1773 överstelöjtnant. Under tjänstgöring i franska flottan hade han bevistat tre bataljer mot engelsmännen och erhöll franska militärorden. Sjökommenderad 1760 på Friheten i Nordsjöeskadern, 1761 på fregatten Illerim i pommerska blockeringseskadern, 1781 chef på Göta Lejon i Konvojeskadern, 1788 på Sofia Magdalena. Avled 1792 vid 58 års ålder.

Karl Wilhelm Modée var född 1735 och kom 18-årig i tjänst. Blev 1755 löjtnant, bevistade i fransk tjänst flera bataljer med engelsmännen, kaptenlöjtnant 1763, major 1774 vid 1:sta volontärregementet, överste 1788 samt 1790 konteramiral. Utnämndes 1792 till ståthållare i Stockholm, men återvände 1795 som amiral till Karlskrona. Av hans sjökommendingar må nämnas, att han 1755 var på konvojfregatten Uppland, 1770 på Sofia Albertina, 1780 chef på Fredrik Adolf. Deltog med distinktion 1788 som chef på Gustaf Adolf i slaget vid Hogland och blev av konungen dubbad till riddare av Svärdsordens Stora Kors; divisionschef 1789 på Hedvig Elisabet Charlotta under bataljen vid Öland samt i samma befattning följande års sjökampanj. Under tillfälligt besök i Halland avled han 1798.

Salomon Mauritz von Rajalin var son av viceamiralen och landshövdingen Johan von Rajalin. Föddes 1757 i Karlskrona och avled barnlös 1825 i Stockholm. Ur hans meritförteckning

må anföras, att han efter studier vid kadettskolan blev fänrik 1772 vid arméens flotta, löjtnant 1776, kapten 1778, major 1784, överstelöjtnant 1785 och generaladjutant, erhöll samma år förordnandet att vara den förste guvernören på Svenska Västindiska Kolonien S:t Barthélemy, vilken befattning han beklädde intill 1787. Konteramiral 1790 och general-intendent i Karlskrona 1791—1794. Kungl. Maj:t betygade »sitt nådiga välbehag över dess vid denna ämbetsförrättning ådagalagda berömliga, nitiska och nyttiga tjänster». År 1799 erhöll han viceamiralsfullmakt för »sina långliga, trogna och tappra tjänster»; blev 1801 generaladjutant vid flottorna, amiral 1808 samt 1812 landshövding i Gävleborgs län men flyttade sedermera till Stockholm och erhöll sitt avsked. Under tjänstgöring vid franska flottan 1780—1783 bevistade han amiral de Grasses sjöbataljer och erhöll för sitt tappra konduitt franska militärorden. Utmärkte sig, kommanderad på skärgårdsflottan, under ryska kriget 1789. Var hedersledamot i örlogsmanna- och Krigsmanna-Sällskapen.

Johan Albrekt Schönström blev 1773 konteramiral och chef vid Göteborgs station. Född i Stockholm blev han 1754 löjtnant, 1760 kaptenlöjtnant, samma år kommenderad på chefsskeppet Prins Gustaf åt Nordsjön, 1762 major vid arméens flotta, 1769 kommendör vid örlogsflottan, 1771 på Prins Gustaf vid Gustaf III:s överresa från Stralsund. Hans dödsår 1783.

Fredrik Georg Strömfelt började 1757 sin militära bana som kadett. Löjtnant 1759, medföljde 1760 fregatten Svarta Örn på dess mycket omtalade långvariga expedition till Medelhavet, kaptenlöjtnant 1769; på Sofia Charlotta 1771, major 1772, på chefsskeppet Sofia Albertina 1774, chef 1777 på fregatten Uppland på dess presentexpedition åt Marocko, överste 1778, flaggkapten 1779 på Nordsjöeskadern samt 1782 konteramiral. Utnämndes 1784 till landshövding i Östergötlands län och avled 1814 i Helsingborg. Han var son av landshövdingen i Blekinge Carl Harald Strömfelt.

Fredrik Wagenfelt var son av viceamiralen Henrik Wagenfelt. Kom 1738 i tjänst, löjtnant 1744, kapten 1760, kommendörkapten 1767 och adjutant vid kadettkåren, 1769 direktör där-

städes intill sin död 1791, överste 1773 samt 1783 konteramiral. Av hans sjökommenderingar må nämnas, att han som extra löjtnant bevistade finska kriget 1741—1743, var 1752 kommanderad på Hessen Kassels kryssningsexpedition, 1770 på chefskeppet Sofia Albertina med kadetterna vid prins Heinrichs överresa från Stralsund, 1780 på Göta Lejon som chef för konvojexpeditionen. Fullmäktig för Am:ts-staten vid riksdagen 1771. Vid 67 års ålder slutade han 1791 sina dagar i Karlskrona.

Hans Daniel Wessman kom 1718 i tjänst, blev 1729 löjtnant, varvskapten i Stockholm 1754, kommandör 1767 samt 1769 schoutbynacht (= konteramiral). Chef vid Stockholms galerseskader.. Avled 1772 vid 66 års ålder i Karlskrona.

Av det ovannämnda framgår, att ej mindre än 31 officerare innehaft amiralsbefattningar vid flottan, Storamiralen däri inberäknad, under Gustaf III:s för vår flottas utveckling så betydelsefulla regeringstid. Minnet av plikttrohet i tjänsten och visat mannamod är fäst vid deras namn och skall i vår flottas annaler alltid tacksamt bevaras.

Ernst Holmberg.

Meddelande från främmande mariner.

Meddelade från Marinstabens Utrikesavdelning.

(Juli 1926).

Amerikas Förenta Stater.

Enligt »The Army and Navy Register» (Washington) skall »William Cramp and Sons Shipbuilding Company» i Filadelfia bygga den lätta kryssaren »Salt Lake City», vilken är en av de 8 kryssare, som beslöts byggas den 18 december 1924.

Dimensioner m. m. äro följande:
längd 585 feet 6 inches; bredd 65 feet 2 inches; djupgående 19 feet, 6 1/2 inches; displacement, »standard», 10,000 tons; beräknat normalt displacement 11,568 tons; kontrakterad fart 32 1/2 knop.

(The Naval and Military Record den 30 juni 1926).

De första amerikanska fartyg, å vilka tripodmaster anbringats, äro slagskeppen »New York» och »Texas», vilka för kort tid sedan moderniserats. De hava försetts med nya pannor för oljeeldning, förstärkt däckspansar samt »bulges» i vattenlinjen. Deras utseende är fullkomligt förändrat. Den förliga nätmasten är ersatt med en grov trefotad mast och den aktra med en smäcker trefotad signalmast. De hava numera endast en skorsten i st. f. förutvarande två.

Slagskeppen »Arkansas», »Wyoming», »Florida» och »Utah» undergå liknande modernisering och är det meningen att förse alla amerikanska slagskepp med tripodmaster och »bulges».

De nya amerikanska hangarfartygen för luftfartyg »Lexington» och »Saratoga», vilka varit under byggnad de sista fem eller sex åren, förväntas ej bliva fullt färdiga förrän nästa sommar. »Lexington» skall bliva flaggskepp för spanarflottans lufteskader och »Saratoga» flaggskepp för slagflottans lufteskader.

(The Naval and Military Record den 30 juni 1926).

Enligt uppgift i »Army, Navy and Air Force Gazette» den 10 juli 1926 skola de amerikanska slagskeppen »Texas» och »New York» förses med en kraftig aeroplankatapult på tredje tornet. Denna placering beror på att det å dessa fartyg ej finnes plats akterut för katapulten.

Argentina.

Argentina har nu beslutat bygga följande fartyg: 2 kryssare, 3 u-båtar, 2 jagare och 2 kanonbåtar. En argentinsk sjöofficer har avrest till Europa för införande av anbud. (The Navy, juli 1926).

Australien.

En ny u-båt »Oxley» har löpt av stapeln i England för australiska marinens räkning. Det är det första fartyget enligt Dominions flottprogram. Detsamma upptager två u-båtar, två kryssare av County-typ, för närvarande under byggnad, samt ett hangarfartyg för luftfartyg. (Le Temps den 6 juli 1926).

England.

Enligt uppgift i »The Navy» juni 1926 förväntas slagskeppen »Nelson» och »Rodney» ingå i Medelhavsflottan i st. f. »Resolution» och »Royal Oak», så snart de förstnämnda äro färdiga till tjänst.

Slagkryssaren Renown har nyligen utfört sin provtur i Portsmouth efter avslutad modernisering, varvid densamma försetts med »bulges». Renown och Repulse skola förena sig med Atlantflottan, varefter densammans kryssareshader blir fulltalig.

(Le Temps den 19 juli 1926).

Enligt uppgift i »Army, Navy and Air Force Gazette» den 3 juli och i »Le Temps» den 19 juli skulle u-båten »L 26» börja sina provturer den 20 juli i Portsmouth. Enligt en artikel i Hampshire Telegraph and

Post den 23 juli skall emellertid »L 26» utföra sina provturer i Devonport med början den 2 augusti. Därest provturererna bli tillfredsställande beräknas u-båten kunna inträda i tjänst den 15 september. »L 26» är den sista u-båten enligt krigsprogrammet och sattes på stapeln i januari 1918 hos Vickers. Efter sjösättningen bogserades u-båten till Devonport, där maskineriet insattes.

Förberedelser äro nu vidtagna för att avföra från flottan fyra slagskepp, vilka måste nedskrotas vid »Nelsons» och »Rodneys» inträde i tjänst. Washingtonfördraget bestämmer, att nedskrotningen av de fyra fartygen ej får börja senare än den dag, de nya slagskeppen äro färdiga, eller i händelse av fördröjning av färdigställandet ej senare, än fyra år efter det de nya fartygen började byggas, vilket var den 28 december 1922. Nelson och Rodney hava båda blivit försenade, men myndigheterna vänta ej till slutet av innevarande år med slopandet av de gamla fartygen. »King George V» har förflyttats från sin gamla ankarplats i Plymouth och skeppsgossarna, som övats ombord, hava överflyttats till »Impregnable».

»Centurion» upphörde i april att vara flaggskepp i reservflottan och skall användas som målfartyg i stället för »Agamemnon». »Thunderer» skall inom några veckor utgå som kadettfartyg i reservflottan i Devonport och ersättas av monitoren »Erebus». Slagskeppet Ajax skall även inom kort slopas.

(Army, Navy and Air Force Gazette den 24 juli 1926).

Frankrike.

Frankrike har efter kriget utfört följande fyra flottprogram:

1) 1922 års program (lag den 18 augusti 1922):
tre kryssare på 8,000 tons: Duguay-Trouin, Primauguet, Lamotte-Picquet;
sex flottiljledare på 2,400 tons: Jaguar, Panthère, Léopard, Lynx, Chacal, Tigre;
tolv jagare på 1,460 tons: Bourrasque, Cyclone, Mistral, Orage, Ouragan, Simoun, Sirocco, Tempete, Tornade, Tramontane, Trombe, Typhon;
tolv u-båtar, varav sex på 1,150 tons: Requin, Souffleur, Morse, Narval, Marsouin, Dauphin och sex på 600 tons: Ondine, Ariane, Sirène, Naiade, Circé, Calypso;
omändring av det ofullbordade slagskeppet Bearn till hangarfartyg för luftfartyg.

2) Program för kustförsvarsu-båtar (lag den 30 juni 1923):
nio u-båtar, varav tre på 1,150 tons: Caiman, Phoque, Espadon och sex på 600 tons: Eurydice, Danaé, Galatée, Nymphe, Thétis, Doris.

3) 1924 års program (lag den 12 april 1924): två kryssare på 10,000 tons: Duquesne, Tourville; sex jagare på 1,495 tons: L'Adroit, L'Alcyon, Le-Mars, Le-Fortuné, La-Palme, La-Railleuse; två u-båtar på 1,560 tons: Redoutable, Vengeur.

4) 1925 års program (lag den 13 juli 1925): en kryssare på 10,000 tons: Suffren; tre flottiljledare på 2,690 tons: Guépard, Bison, Lion; fyra jagare på 1,495 tons: Brestois, Boulonnais, Basque, Bordelais; nio u-båtar, varav sju på 1,560 tons: Pascal, Pasteur, Henri-Poincaré, Poncelet, Archimède, Fresnel, Monge och två minerings-u-båtar på 760 tons: Saphir, Turquoise; ett minfartyg: Pluton; ett moderfartyg för flygplan: Commandant-Teste.

Enligt flottlagen skall franska flottan bestå av:

- 1) stridsflottan: 175,000 tons slagskepp; 60,000 tons hangarfartyg för luftfartyg; 360,000 tons lätta övervattensfartyg; 96,000 tons u-båtar.
- 2) specialfartyg: ett verkstadsfartyg; två minfartyg; två depåfartyg för u-båtar; tre moderfartyg för flygplan; två nätutläggningsfartyg; samt efter behov aviso-, transport-, kol-, tank-, skol-, sjömättnings- och bevakningsfartyg.

Totalen för slagskepp och hangarfartyg för luftfartyg äro i överensstämmelse med Washingtonfördraget.

I de 360,000 tons för lätta övervattensfartyg ingå alla kryssare, flottiljledare och jagare.

Siffran 96,000 tons för u-båtar innefattar endast de u-båtar, som äro avsedda att operera till sjöss. Antalet beräknas till omkring 58 st. Om man därtill lägger de 36 mindre u-båtar, som begärts för kustförsvaret, skulle flottan få 94 u-båtar.

(L'illustration den 10 juli 1926).

De första torpedflygplanen, avsedda för hangarfartyget »Bearn» hava nu inträtt i tjänst. De äro konstruerade av firman Levasseur och försedda med en 700 kg. torped av marinens modell. En hastighet av 173,8 km. i timmen har uppnåtts och stigning till 3,000 m:s höjd har utförts på 29 minuter med torped och bränsle för 3 1/2 timmars flykt, tillsammans vägande 3,5 tons. De äro försedda med en Renaultmotor på 580/675 H. K.

(Le Revue Maritime, juni 1926).

Vid ett kort sammanträde i går förmiddag antog kammaren med en mycket stor majoritet lagförslaget om stapelsättning under tiden 1/7 1926—30/6 1927 av de återstående fartygen enligt flottprogrammets andra del. Dessa äro: en kryssare, tre flottiljledare, fyra jagare, en u-båtskryssare, fem u-båtar av 1. klass, en mineringsu-båt, ett depåfartyg för u-båtar, två tankfartyg samt ett nytt kadettfartyg avsett att ersätta kryssaren »Jeanne-d'Arc».

(Le Temps den 8 juli 1926).

Den 1 juli gick jagaren La Palme av stapeln i Nantes (Dubigeon Chantiers) och förra veckan sjösattes jagaren L'Alcyon i Harfleur. Båda tillhöra serien av sex båtar på 1,490 tons enligt 1924 års program. En systerbåt La Railleuse är under byggnad hos Dubigeon och en annan L'Adroit i Dunkirk (Chantiers de France), vilka båtar inom kort torde löpa av stapeln. Le Mars och Le Fortuné byggas i Caen. Alla sex båtarna skola vara levererade före nästkommande januari månad.

Kryssaren Primauguets provturer hava varit mycket lyckade. Under 11 dagar ha en hel serie fartprov utförts, först med 105,000—115,000 HK, därefter 8 timmars gång med 117,000 HK och 33,4 till 33,9 knops fart. Provturer för undersökning av oljeätgången vid 15 och 30 knops fart hava även företagits. Ett uthållighetsprov på 26 timmar med 30 knops fart avslutade provturererna.

((The Naval and Military Record den 14 juli 1926).

Holland.

Nedanstående fartyg äro under byggnad:

4 jagare på 1,620 tons, av vilka två förväntas bliva färdiga för provtur i slutet av innevarande år; 2 u-båtar, som torde bliva tjänstdugliga inom den närmaste tiden; 2 kanonbåtar på 1,676 tons, avsedda till skydd för mineringarna vid Surabaya. (Marine Rundschau, juni 1926).

Italien.

Minfartygen »Legnano» och »Durazzo» hava löpt av stapeln under maj månad, den första i Ankona, den andra i Castellamare di Stabia. Legnano deplaceras 700 tons, är 60 m. lång och har en maskinstyrka av 1,500 HK, som bör giva en fart av 15 knop. Bestyckningen utgöres av två 10 cm. kanoner. Durazzo, vars deplacement är 594 tons, skall förses med två Dieselmotorer på 350 HK och 200 minor. Farten beräknas bliva 10 knop.

Två lyckade flyguppstigningar hava utförts i Spezia medelst katapulten »Cagnotti», uppställd på kajen Lagora. Katapulten består av en vagn, som löper på en 12 m. lång rälsbana. Drivkraften är en motor

för komprimerad luft, vilken åstadkommer en hastighet överstigande 100 km. i timmen. Medelst denna katapult kunna flygplanen starta från land eller fartyg i vilket väder som helst. Katapulten är avsedd att uppställas på hangarfartyget »Miraglia».

(La Revue Maritime, juni 1926).

Italienska flottans krigsövningar i sommar försiggå i tre skeden, varav det första utfördes i slutet av juni. Det andra skall verkställas i slutet av juli och det tredje i slutet av augusti. Den strategiska förutsättningen för det första skedet var synnerligen intressant och liknade mycket den plan, som tyska amiralstaben sades hava uppgjort för bekämpande av den brittiska flottans numeriska överlägsenhet. Den blå eller egna flottan under befäl av amiral Simonetti var vid krigsutbrottet delad, i det att en del låg i Spezia och resten i Palermo. Hela den röda flottan under amiral Mola var koncentrerad i Maddalena då »kriget» bröt ut. Amiral Simonetti hade i förutsättningen meddelat att det fanns skäl att antaga att den röda flottan, som hade kunskap om fördelningen av den blå flottan, omedelbart skulle gå till sjöss och söka strid med endera av sjöstyrkorna. Hans uppgift var därför att söka koncentrera hela sin flotta på en given »rendez-vous»-plats på så sätt att hans sjöstyrkor hade största möjliga sannolikhet att undvika den röda flottan, vilkendera styrkan densamma än sökte avskära.

Dessa operationer väcka tanken på slagskeppstaktik, då däremot italienska flottpolitiken efter kriget följt »the mosquito school» och lagt största vikt vid utvecklingen av lätta kryssare, jagare och u-båtar. Men det har aldrig dolts, att denna politik endast är en eftergift för de ekonomiska förhållanden och ej representerar Italiens verkliga önskemål, vilket är att bliva första sjömakten i Medelhavet.

(The Naval and Military Record den 14 juli 1926).

Japan.

Om man får döma efter de beskrivningar och fotografier, som hittills varit tillgängliga, är den japanska kryssaren »Furutaka» fullständigt olika den normala europeiska och amerikanska kryssartypen. »Furutaka», som är av ungefär samma storlek som »Enterprise», torde hava en bestyckning av sex 7,5 eller 8 in. kanoner, alla uppställda midskepps i enkeltorn. Härigenom minskas risken att av ett enda lyckat skott få fartygets stridsvärde avsevärt nedsatt.

Torpedtuberna äro ävenledes anordnade enligt ny metod. I stället för de nu allmänt brukliga trippelturbinerna är Furutake försedd med 12 enkla tuber löpande på tvärskepps gäende räls, varigenom torpederna kunna avfyra antingen alla från samma sida eller också några om styrbord och några om babord samtidigt. Även med avseende på anordnandet av torpedtuberna har sälunda konstruktören beaktat fördelen av att ej hava för »många ägg i en korg».

Kryssaren har 4 skorstenar, grupperade på ungefär samma sätt som å brittiska slagskeppet »Warspite», »Furutaka» är även försedd med en slags tornmast. (The Naval and Military Record den 30 juni 1926).

Lettland.

Den lettiska u-båten »Ronis» har löpt av stapeln den 2 juli i Nantes å »Chantiers de la Loire» i närvaro av stadens civila och militära myndigheter; konteramiral d'Adhémar de Gransac, representant för sjöministern; M. Feldmans, Lettlands minister i Paris; general Radzing högste befälhavare över lettiska krigsmakten; greve Keyserling, chef för lettiska flottan, samt många utländska marinattachéer.

Stapellöpingen försiggick utan missöde. Amiral d'Adhémar de Gransac överlämnade till general Radzing kommandörstecknet av Hederslegionen.

Ronis är den största av de två syskonbåtar, som beställdes 1924 hos »Chantiers de la Loire». De äro konstruerade av M. Simonot och hava ett déplacement av 400 tons. De äro 55 m. långa och 4,6 m. breda samt försedda med samma Dieselmotorer som de franska u-båtarna av Sirène-typ. Farten skall överstiga 14 knop i ytläge och uppgå till 9 knop i undervattensläge. Aktionsradien skall vara 1,600 i ytläge. Bestyckningen utgöres av en 76 mm. luftvärnskanon och sex 45 cm. torpedtuber, varav fyra rörliga. Besättningslistan upptager 3 officerare och 31 man.

Under den lysande mottagning, som ägde rum efter stapellöpingen, framhöllo M. Guichard som representant för »Chantiers de la Loire», M. Feldmans och M. Reynald, senator, de bemödanden, som Lettland gjort för att öka sina försvarskrafter.

Marinen är underställd försvarsministeriet och har general Ratzing som högste chef.

För närvarande är endast en kanonbåt¹⁾, f. d. tysk, i tjänst, men marinen förfogar över den gamla arsenalen i Libau, kustbefästningarna och mineringсанordningarna samt har en underofficersskola i Libau.

Personalen utgöres av ett fyrtiotal officerare och 600 man, vilka till stor del tillhört den gamla ryska marinen. Sjöförsvaret kommer inom kort att förstärkas genom inträde i tjänst av ett ganska stort antal flygbåtar, två u-båtar och två minsvepbåtar, vilka alla äro under byggnad i Frankrike. (Le Temps den 3 juli 1926).

Spanien.

Enligt uppgift i »The Naval and Military Record» den 16 juni 1926 uppnådde den i Cartagena byggda spanska flottiljledaren »Churruca» på sin provtur den 14 sistlidne april en högsta fart av 39,76 knop och en medelfart av 37,64 knop under 4 timmar.

Churrucas deplacement är 1,650 tons, längd 320 ft, bredd 31 ft 9 1/2 in., djupgående 10 ft 6 in., maskinstyrka 42,000 HK, bestyckning: fem 4,7 in. kanoner, en 3 in. luftvärnskanon, två 21 in. trippelörpedtuber och två sjunkminkastare.

Dessa sjögående egenskaper äro mycket goda på grund av det höga och långa förskeppet.

Tyskland.

På örlogsvarvet i Wilhelmshaven löpte tre nya jagare av stapeln den 16 juli. Jagaren »W 103» döptes till »Seeadler», »W 104» till »Greif» och »W 105» till »Albatros». Dessa båtar äro av samma typ som jagaren »Möwe», vilken löpte av stapeln den 4 sistlidne mars, men äro försedda med en del förbättringar.

(Deutsche Allgemeine Zeitung den 16 juli 1926).

1) F. d. tyska »Minensucher M 68» (Utr. avd:s anm.).

