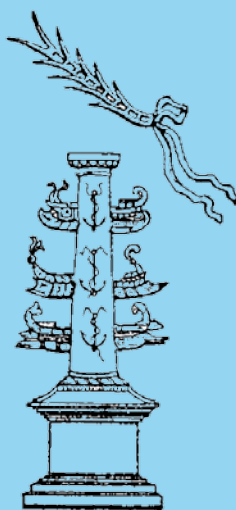


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1923.

86:e årgången.

Häfte N:r 9

Krigsmannakaraktären.

I krig beror allt av de moraliska faktorerna.

Napoleon I.

Personal och teknik.

Vi levde vid världskrigets utbrott i ett tidevarv, som man ofta hört benämnas teknikens, materielens. Sedan några årtionden befunno vi oss i en utveckling på teknikens område, som måste sägas vara oerhörd. Den ena epokgörande upptäckningen efter den andra såg dagen, de i sin genialitet mest häpnadsväckande hjälpmedel och verktyg ställdes till människans tjänst. Knappast då något under att man satte allt starkare lit till materielen, att man koncentrerade sitt intresse på materialfrågorna, och i viss mån försummade personalfrågorna. Tekniken, det var den, som skulle göra't, där funnos inga gränser för den segrande människoanden, på det personella området däremot hägrade inga större nyvinningar.

Världskriget började också odisputabelt under teknikens tecken. Men det slöt under personalens, det slöt på ett sätt, som tydligt framhävde att det personella elementet är det slutligt avgörande nu, som det i alla tider varit, den glänsande tekniska utvecklingen till trots. — Ett par exempel skola framhäva det sagda.

Militärförfattare hade räknat ut att *om* tyskarna tvingades att vika på västfronten skulle det taga så och så lång tid, så och så många år rentav, innan de hade hunnit till Rhen

— deras olika linjer o. s. v. skulle först på så och så lång tid kunna betvingas. Men vad hände? På några dagar störtade hela fronten och därmed Tysklands militära makt samman. Och skälet? Mot tillgången på artilleri, ammunition, tanks o. s. v. eller på materielens kvalitet har från tysk sida ingen väsentlig anmärkning hörts; den tyska krigsindustrin höll fortfarande någorlunda jämna steg med ententens. Det hängde icke på materielen, det hängde på personalen; det tyska folkets *anda* hade stått ut under oerhörda påfrestningar beundransvärt länge, men hade nu till slut nått gränsen. Den brast, moralen brast, och därmed störtade allt samman.*)

Samma smärtsamma erfarenhet fick den tyska flottans officerskår göra. I Jutlandsslaget och u-båtskriget hade den tyska flottans materiel ställts inför väldiga prov, som den med heder bestått. Men i samma ögonblick som andan tröt, disciplinen upplöstes, vart denna tekniskt sett så glänsande flotta med en gång värdelös, den var helt enkelt totalt oanvändbar, när det gällde den planerade sista stora framstöten. Ty utan att personalens anda blåser liv i den, blir all material livlös.

Motsvarande erfarenhet möter oss f. ö. även om vi vända blicken till näringslivets fält. Även där har tekniken stor mat fram från framgång till framgång; den glänsande utvecklingen har dragit bort uppmärksamheten från de hotande moln, som tornat upp sig vid den personella horisonten. Nu — även detta delvis en följd av världskriget — hava de urladdat sig, och detta med sådan kraft att mångenstädes den

*) "Militärer", skriver — för att citera en kanske omtvistad auktoritet — Lloyd George, "uppskatta motståndsmöjligheten efter material och utbildat manskap, och politici bygga alltför ofta sina förhoppningar på detta underlag. De räkna aldrig med människohjärtats okuvliga reservkrafter, vilka ej stå upptagna i rullor eller statistiska handböcker". Och efter att såsom exempel ur historien hava pekat på Paris oväntat långvariga motstånd 1870 och boernas uthållighet mot engelsmännen fortsätter han: "Kriget 1914—1919 fylles av felaktiga beräkningar, beroende på härskarnas och deras rådgivares vägran att erkänna det moraliska elementet som en faktor i kalkylen".

industriella mekanismen hotas av fullständigt sammanbrott. En stor mängd mycket fulländade och mycket dyrbara fabriksanläggningar och maskiner stå i denna stund oanvända och döda därför att personalen icke *vill* använda dem; sammanlagt en enorm förlust för nuvarande generation och för kommande.

Personalfrågorna hava så under omständigheternas tryck trängt sig fram i uppmärksamhetens förgrund; det personella elementet har visat sig även här vara det slutligt utslagsgivande. Runt om bland industriens målsmän märkes en vaknande insikt om att näringslivets viktigaste fråga f. n. är personell, att få personalen att *vilja* arbeta i den riktning ledningen utpekar, d. v. s. att hos personalen grundlägga och vidmakthålla en god *anda*.

Självklart förnekas icke att det materiella elementet med teknikens utveckling vuxit i betydelse för krigföringen, relativt till det personella. I gamla tider, då man slogs med högst primitiva vapen, hängde ju allt på de stridande människorna. Men just den starka förskjutning till teknikens förmån, som ägt rum, gör att man måste vara på sin vakt, så att icke det mänskligas fortfarande slutligt utslagsgivande betydelse förbises. Särskilt gäller detta inom sjöförsvaret, där materielen har en alldeles särskild betydelse, långt större än inom lantförsvaret.

Karaktär och kunskaper.*)

På det personella området spelar karaktären en dominerande roll. Personalen måste *kunna* utnyttja den komplicerade moderna materielen. Den måste hava tillräckligt kraftig *fysik* för att utstå krigets påfrestningar. Men ännu viktigare är att den också *vill* utnyttja sin kunskap och sina

*) Låt oss först tillrättalägga några begrepp.

Människans egenskaper kunna indelas i tre stora grupper:

1) Karaktärsegenskaperna (moralen, andan).

Det gäller här vad människan vill göra. Hit höra egenskaper såsom: ärlighet, mod, initiativ, energi, fosterlandskärlek o. s. v. Det mili-

krakter i ledningens anda, eljest stoppar det hela. Det var icke brist på folk, det var icke heller brister i fysik eller utbildning, som framkallade den tyska katastrofen, det var andan, som brast. "Sannolikt har ingen sjömilitär personal", skriver amerikanen Captain D. W. Knox, "någonsin uppnått en högre standard i fråga om sjömilitär skicklighet än tyskarna hade vid utbrottet av det stora kriget; säkerligen voro de ouppnådda i de viktiga grenarna artilleritjänst, torpedtjänst, maskintjänst och taktik. Dock har ingen flotta någonsin fått lida en större förödmjukelse än deras vid utlämningen av deras fartyg. Moralens sammanbrott gjorde den utomordentliga överlägsenheten i materiel och i materielens användning totalt värdelös".

Karaktärerna äro sålunda det väsentliga. Är personalen feg eller rebellisk — då är allt annat till ingen hjälp. Genom krigets erfarenheter fingo också de krigförande nationerna blickarna öppnade för de moraliska faktorernas betydelse. Under pågående krig inrättades organ för att hålla kännning med och påverka de stridandes och civilbefolkningens anda. Efter fredsslutet hava dessa organ flerstädes bibehållits och vidare fullkomnats.

En nation fanns emellertid, som redan före kriget och framför alla andra visade förståelse för karaktärsdaningens betydelse, den engelska. Det råder en bestämd skillnad

tära begreppet "moral" eller "anda" är vidare än det allmänmänskliga: i den militära karaktären ingår även egenskapen lojalitet, samhörighetskänsla med ledningen.

2) Intellektuella egenskaper (begåvningen).

Här gäller det vad människan på det psykiska området kan utföra, och hit höra egenskaper såsom: intelligens (olika slag), minne, reaktionstid, iakttagelseförmåga o. s. v.

3) Kroppsegenskaper (fysiken).

Aven här gäller det vad människan kan utföra, men på det fysiska området. Hit höra egenskaper såsom: muskelstyrka, vighet, hårdighet o. s. v.

Kunskaperna (teoretiska och praktiska) höra tydligtvis till det intellektuella (ev. också det fysiska) området.

mellan germanska och anglosachsiska uppfostringsideal. Germanernas skolfostran går förnämligast ut på att proppa elevernas huvuden fulla med allehanda slag av boklig bildning, sak samma om den sedan har utsikter att komma till användning i det praktiska livet. Karaktärsdaningen lämnar skolan i stort sett åt sidan, för att i bästa fall låta dem omhändertagas av hemmen. Anglosachsarna tillmäta de teoretiska kunskaperna väsentligt mindre betydelse. För dem är huvudsaken att bereda eleverna för det praktiska livets krav och att därför i första hand hos dem grundlägga sådana karaktärs-egenskaper, som giva dem förmåga att, landet och sig själva till gagn, komma till rätta med praktiska uppgifter. Sådana egenskaper, vilka engelsmännen speciellt dyrka och odla, och vilka därför ofta utmärka den typiska engelsmannen, äro: självbehärskning, självförtroende, initiativ, laganda (team-spirit), patriotism. Icke minst på idrottens väg söker man att hos de unga framalstra dessa önskvärda karaktärsegenskaper.*)

Efter kriget hava tyskarna i sitt sökande efter nederlagets orsaker ofta ställt upp det engelska uppfostringssystemet till jämförelse med det tyska och så sökt utreda i vad mån de bägge olika systemens förtjänster och fel avspeglat sig i krigshändelserna och i händelserna efter krigets slut.

Ganska allmänt har man erkänt det engelska systemets överlägsenhet, och har man flertädes i Tyskland redan gått till reformer i riktning mot detta. Särskilt har efter kriget den tyska idrotten omhuldats på ett ganska enastående sätt.

*) Belysande för skiljaktigheter mellan den färdigutbildade anglosachsiska och germanska typen är följande episod:

En svensk var delegerad vid en stor internationell kongress strax före krigets utbrott. Efter hemkomsten gav han en karaktäristik av de olika ländernas representanter och sade då bl. a. ungefär följande: "De, vilka dominerade kongressen genom sina personligheter och sin förmåga att praktiskt klara ut svårigheter och vilka ovillkorligen togo ledningen, voro engelsmännen. Men", ett mycket karaktäristiskt tillägg, "det var fruktansvärt vad de voro okunniga!" Ja, "okunniga" efter våra och tyska begrepp, men tydligen tillräckligt kunniga för att regera en god del av världen.

Vad beträffar vårt eget land och vårt eget vapen torde man kunna säga att vi varit och fortfarande äro synnerligen "germanska" i vårt tillgodoseende av bokliga bildningskrav på bekostnad av de moraliska. Utbildningen har inom flottan genom en mångfald skolor och kurser tagits omhänder med en nästan otrolig grundlighet. Karaktärsdaningen har långt ifrån varit omfattad med ett lika kärleksfullt intresse. D. v. s. i den dagliga tjänsten hava vi väl gjort vad vi kunnat för att tillgodose särskilt disciplinens krav, men direkta, positiva åtgärder till krigsmannaandans höjande hava varit sällsynta och under alla omständigheter föga systematiska. "Anda" har för oss varit praktiskt taget synonymt med "disciplin". Hava våra karlar varit "lydiga" mot befälet och hyfsade i sitt uppträdande, då ha vi varit nöjda. Vi hava frågat mycket litet efter om de hava haft andra egenskaper, som dock oundgängligen erfordras för *kriget*: patriotism, mod, härdighet, initiativ, självförtroende, kamplust.

Vi måste, följande krigets lärdomar och följande strömningen ute i världen, även vi ägna större uppmärksamhet åt vår personals moraliska krigsförberedelse. — Vad är då att göra, vilka äro karaktärsfostrans medel?

Militär karaktärsfostran.

Indirekta åtgärder.

Som indirekta åtgärder med karaktärsdanande syfte kunna betecknas de, vilka icke hava karaktärsfostran till huvudändamål, men där denna kommer så att säga som en biprodukt. Hela den dagliga, rutinmässiga tjänsten skall inriktas på att ur densamma utvinna "biprodukter" av detta värdefulla slag. Genom rättvisa och välvilja, parad med ett auktoritativt uppträdande, skall befälhavaren av sina underlydande vinna den tillgivenhet och den aktning, som äro disciplinens säkraste hörnstenar. Genom ordning och orubblig fasthet skall denna disciplin innötas, fördjupas och befastas. Genom att uppställa självverksamhet som en ständigt

manande fordran skall man hos de underlydande grundlägga initiativets oskattbara krigsmannaegenskap o. s. v. — Som synes oss dessa "indirekta" medel långt ifrån av oviktig art; förhållandet är rakt motsatt — det är framför allt till den dagliga löpande tjänsten, som den militära karaktärsdaningen skall vara förlagd. Där skall innötningen, vanebildningen ske. Men därför är också av vikt dels att den militära tjänstetiden är av tillräcklig längd, dels också att den löpande tjänsten skötes rätt, behandlas med det allvar, som dess betydelse kräver.

Den indirekta karaktärsdaningen bör icke endast omfatta tjänstetiden, utan utsträckas även till karlarnas fritid, men då naturligtvis under andra former. Det är föga planmässigt att under tjänstetid arbeta och bygga upp, för att sedan låta dåliga subjekt, civila eller uniformerade, genast efter tjänstetidens slut obehindrat riva ner det mödosamt uppyggda. Därför bör den militäre befälhavaren även under fritid i den mån så låter sig göra söka påverka sitt folk. Och hur? I första hand genom att söka öva inflytande på deras val av förströelser, genom att söka giva dem nyttigt utlopp för deras inneboende energi. Från denna synpunkt sett är idrott i olika former av oskattbar betydelse. Amerikanarnas "Morale-officers"-organisation och tyskarnas efter kriget införda "Führsorgeabteilungen"-organisation markera, vilken vikt dessa nationer tillmätta dessa frågor.*)

*) Även engelsmännen hava motsvarighet därtill, i sina skeppspräster. Prästerna äro den engelska flottans "morale-officers". Skeppsprästen handhar icke endast den sedliga fostran, han besörjer även åtgärder för manskapets trevnad och rekreation, han är idrottsledare — han är sålunda karaktärsfostrare i ordets vidaste bemärkelse.

Den engelske skeppsprästens typ bär ju också prägel av denna mångsidighet: han är i regel praktisk, frisk och hurtig, raka motsatsen till tråkig; det är en vanlig erfarenhet att om man vid en engelsk gunrumsmiddag fått prästen till bordet, så har man som bordsgranne fått en av gunrummets intressantaste och trevligaste medlemmar.

Om i vårt land skulle stå att finna präster, lämpade för sådan mångsidig tjänst, som deras kollegers i engelska flottan, så skulle de vara våra naturliga "morale-officers".

Idrott, gymnastik, drill.

Så över till de åtgärder, som *direkt* avse att dana krigsmannakaraktärer. I land är här ifrämsta hand att tänka på idrotten. Den engelska är ju den nation, som bäst förstått idrottens betydelse från denna synpunkt. Också är det en engelsman, överstelöjtnant Campbell, som är författare till nedanstående förträffliga karaktäristik av idrotten som karaktärsdanare. Han skriver:

”Sedan vi varit barn hava vi övat oss för kriget, och det efter de bästa tänkbara linjer, medelst våra nationalspel: fotboll, cricket och boxning. Vart och ett av dessa spel är ett slag i minatur och utvecklar just de egenskaper, vilka erfordras för kriget. Vilka äro då de egenskaper, som erfordras för kriget?

Först och främst *fysisk kondition* (physical fitness). Vad är fysisk kondition? Det är en kombination av god hälsa, goda nerver och uthållighet. Det är den grund, på vilken *andan* bygges upp. Det är andans grundval. Man kan icke räkna med att finna krigsmannanda i en kropp, som icke befinner sig i fysisk kondition.

Vilken är nästa egenskap? Vad är det drivande hos en krigskarl i krig? *Stridshumöret* (fighting spirit). Utan denna är den fysiskt lämpligaste och bäst tränade krigskarl värdelös. Nå, vad menar vi med ”fighting spirit?” Det är inte att rusa iväg över toppen (dashing over the top), utan det är att hålla ut (sticking it). Hålla ut mot krigets strapatser, faran, vädret, obekvämligheten, vara glad när utsikterna äro ljusa, när du får dåliga nyheter, när du är uttröttad. Låt oss se hur denna anda ingjutes och utvecklas genom våra spel!

Om du får en stöt i boxning, vad gör du? Biter ihop tänderna, döljer dina känslor för motståndaren och slår tillbaka. Det är ”fighting spirit”. Om vid halvtid vid ett fotbollsspel den andra sidan leder, vad gör du under andra halva speltiden? Spelar på så mycket hårdare. Detta är britternas oförljkelige anda, vilken Napoleon erkände slog honom vid Waterloo.”

Men idrottsleken är icke endast, som den engelske författaren så mästerligt skildrar, en bild av slaget, den är också en bild av livet, en miniatyr av ”livets strid” — under lekens lockande form får den unge mannen träna sig i att bemästra de svårigheter och frestelser, som möta honom ute i livet. Han får vänja sig vid koncentration mot ett uppställt mål, vid snabbt i uppfattning, i beslut och handling, han lär sig inse att betydelsen av lagspel (engelsmäns och amerikaners beundrade ”team work”), enig samverkan mellan de många olika krafter, som sträva för en gemensam sak. Han får lära sig självbehärskning, att lägga band på fula instinkter, att böja sig inför den utsedde ledarens auktoritet, att hedra en ärlig motståndare — med andra ord ridderliga dygder.

Dock — ett viktigt tillägg: idrotten utövar ett betydelsefullt uppfostrande inflytande, men skall detta verka i *god* riktning, fordras att idrotten är inne på sunda banor, eljest blir förhållandet rakt motsatt. Därför fordras ovillkorligen att idrotten är kontrollerad; lössläppt idrott, sådan den i regel bedrives hos oss, kan vara till stor skada och leda till goda seders urartning. I England, där begreppen om ”fair play” på idrottens område äro så rotfasta, är den kontrollerande myndighetens arbete säkerligen i regel lätt och kan det vanligen med fördel övelåtas till den vakna kamrattukten. Hos oss hava vi ännu en lång väg framför oss innan vi komma därhän.

Som argument mot idrotten plägar ofta anföras dess vanligt förekommande och mycket framträdande överdrifter. ”Se på en professionell prisboxare, en söder-amerikansk fotbollsstjärna, en sportfåne, som väl tillkämpar sig medaljer, men inga examina, som skadar sin fysik genom att ödsla bort hjärtats reservkraft” utropar man, ”är det dit vi skola komma, skola sådana uppställas som våra ideal!” Nej, långt därifrån, de äro att betrakta som utväxter, och i viss mån nödvändiga utväxter, på idrottens sunda träd. ”Stjärnkulturen” är i viss mån nödvändig för att hålla intresset uppe hos den stora massan, men den skall hållas inom rimliga gränser.

Genom att göra idrotten kontrollerad, genom att införa den som läroämne i skolorna skola vi bidra till att till allt vidare kretsar sprida den ideala idrottsmannatypen: all-round-amatören med gentlemannauppfattning, som bedriver sin idrott med måtta, som ett medel att in i ålderdomens dagar bibehålla "en sund själ i en sund kropp".

Idrottens betydelse för att dana krigarekaraktären är hos oss nästan totalt förbisedd. Över huvud taget — även i dess egenskap att utgöra en länk i personalens fysiska fostran — är idrotten försummad och från ledningens sida omfattad med ett intresse, som vanligen praktiskt taget är lika med noll. Vi ha ju idrottstävlingar, för all del, för att det skall så vara, en, kanske rent av två gånger om året. Men ofta utan någon som helst föregående träning. Och vad nytta har en tävling, som icke använts som instrument för att driva fram en intensiv träning?

Nej, vårt intresse för idrotten får nog sägas vara minimalt. Intresset har i stället koncentrerat sig kring gymnastiken.

Gymnastiken har dubbelt ändamål: den utgör först och främst huvudmomentet i vår personals fysiska fostran, men därjämte verkar den Lingska gymnastiken även till utveckling av vissa andliga egenskaper. Vilka? Framför allt *disciplinen*, den strama, ögonblickliga, absoluta lydningen. Den utvecklar också andra psykiska egenskaper, t. ex. snabbtänktheten, men framför allt dock lydningen, vanelydningen. I likhet f. ö. med de militära övningar, som kunna sammanföras under den gemensamma beteckningen "drill", t. ex. formell infanteriexercis, och vilka hava stort disciplinerande värde.

Gymnastiken är naturligtvis ovärderlig, både som psykiskt och fysiskt utvecklande, och det är icke meningen att gå till angrepp mot den. Men det räcker icke endast med gymnastik, en krigare, som endast lyder, den är det föga bevänt med. Han måste även hava en del andra psykiska egenskaper: han måste även hava *initiativ*, förmåga att finna utvägar och aktivt begagna situationen, han måste ha strids-

humör, engelsmännens "fighting spirit", och segervilja. Han måste ha *seghet*, engelsmännens "sticking it", bulldogsgreppet intill sista andetaget, han måste ha *mod*, förakt för fara och fysisk smärta. — Ja, allt det där ger oss icke gymnastiken i nämnvärt framträdande mån, åtminstone ännu icke på det stadium, vid vilket vårt manskaps i regel får stanna. Men det ger oss i stället de *idrottsliga spelen*, fotboll, boxning, bandy, vattenpolo o. s. v. Och därför måste de komplettera gymnastiken — det är ett *militärpsykologiskt* fel att endast hava gymnastik — och intaga en lika officiell och erkänd plats på utbildningsprogramen, som denna. Men för att fylla sitt ändamål som en viktig länk i krigarefostran få de icke vara för mjuka, kriget är hårt och krigarna måste också göras hårda — även de krigande officerarna — om så behövs på bekostnad av en del ytlig polityr.

Naturligtvis spelar idrotten en viktig roll icke endast från psykisk, utan även från fysisk synpunkt, ehuru i detta senare avseende naturligtvis gymnastiken väsentligt underlägsen. En beaktansvärd fördel framför gymnastiken har dock idrotten däri, att den betydligt bättre lämpar sig för och inbjuder till frivillig utövning, en samtidigt nyttig och nöjsam sysselsättning å fritid. Särskilt torde den roll, som idrotten under krigsförhållanden i detta avseende spelar eller kan spela, knappast kunna till sin betydelse överskattas. Speciellt från engelsk och amerikansk sida har intygats det värde man under världskriget tillmätte idrotten som en förströelse för besättningarna, något som fångade deras intresse och skänkte glömska från vad som försiggick omkring dem, särskilt värdefull under väntans långa dagar och under vilopauserna mellan riskabla krigsföretag.

Från engelskt håll har man uttalat att en av de viktigaste faktorerna vid upprätthållandet av andan i "The Grand Fleet" var officerares och manskaps naturliga intresse för att delta i "games" och annan idrott. Känt är hurusom engelsmännen under uppehållet i Scapa Flow vidtogo stora anordningar för besättningarnas förströelse och rekreation. Sär-

skilt omhuldades idrotten. "Engelsmannens förkärlek för idrott", skriver Jellicoe, "hjälper honom igenom sådana perioder av tråkighet och leda, som äro mest ägnade att undergräva disciplinen. Sysselsättning och intressanta ämnen för tankarna är det säkraste motgiftet emot missnöje och oro".

Den amerikanske befälhavare, som handhade utläggandet av den stora nordsjöspärren, captain R. R. Belknap, har i sin redogörelse över expeditionen även omnämmt den betydelse, som idrotten spelade för att hålla uppe andan. Ytterligt trångt och obekvämt hade man det ombord, allt utrymme uppfyllt av minor. "Att äta, sova och arbeta i intimt grannskap med många ton av de kraftigaste sprängämnen och sedan att kryssa dag och natt i u-båtsinfekterade farvatten med dessa sprängämnen som last, vetande att en välriktad torped, en välplacerad mina eller några granater kunde bringa en hel fartygsbesättning, ja, hela divisionen att försvinna" — det tog på nerverna. Mot detta behövdes motgift i form av "active amusement, excitement, thrills" och det fann man i idrotten. Ombord bedrevs boxning och brottning med utmaningar mellan fartygen, i land base-ball o. s. v. Nyttan var uppenbar. "I själva verket", captain B. citerar med tydligt instämmande en idrottsofficers rapport, "överdriver man icke om man konstaterar att hela operationens framgång i vidsträckt mån var beroende på den känsla av entusiasm, som uppväcktes bland besättningarna genom organiserade idrottstävlingar. Manskap som officerare rönte välgörande inflytande därav, från andlig, moralisk såväl som från fysisk synpunkt. De hade något verkligt intressant att gå och åse när de voro i land och att tala om när de återvände ombord. Deras sinnen drogos fullkomligt bort från kriget medan idrottsspelen pågingo, deras nerver lättades och spänstigheten återställdes".

Må det vara nog sagt om idrottens betydelse från olika synpunkter; låt oss nu i korthet granska hur vi böra använda den. Idrotten kan indelas i två stora huvudgrenar: *allmän idrott* och *idrottsliga spel* (bollekar och andra lagspel samt de idrottsgrenar, som innebära personlig kamp: boxning, ba-

jonettfäktning, brottning o. s. v.). Utav dessa är den senare väsentligt viktigare från sjömilitär synpunkt. Den allmänna idrottens betydelse ligger förnämligast på det fysiska området; men som en god sysselsättning under fritid och som ett medel att så "till skänks" få ett bidrag till karlarnas fysiska fostran är även den förtjänt av att av oss omhuldats. Det saknar dock icke helt och hållet sin betydelse att artillerimatrosen Andersson använder sin fritid till att inom kulstötningssringen träna sig till att bliva en skicklig laddare!

Men huvudvikten bör obestriddligen läggas på spelen (nära besläktat med dessa, även i fråga om nyttigt inflytande, är även *skyttet*). Bland dessa äro särskilt värdefulla de, som innebära ett personligt kampmoment, såsom speciellt ägnade att frammana krigiska dygder.

Här särskilt några ord till förmån för boxningen. Boxningen driver klemigheten ur kroppen, den borde göras obligatorisk vid våra sjömilitära skolor, även därför att det är nästan den enda idrottsgren, som kan utövas ombord. Det har uttalats tvekan om lämpligheten av att införa boxning för våra sjömän. Man har trott att "the noble art of self-defence" måhända icke utelutande skulle komma att användas i defensivt syfte. Må vara att så någon gång blir fallet; men man måste väga fördelar mot nackdelar och det är också en fördel att sjömannens slagsmål, när de förekomma, bliva hyfsade.

Detta är en god sida hos boxningen, som en norsk kyrkoherde, sognepräst Herman Lunde framhåller i en norsk tidning. Kyrkoherden berättar att han som ung sjömanspräst blev tillrädd att lära sig boxning och att han också gjorde detta. Han har ofta sett norska skolpojkar och sjömän slåss sinsemellan och med andra. "Det har varit en rå och förskräcklig syn", säger han. "Hade dessa personer lärt sig boxningskonsten, skulle det hela ha fått en ordentlig prägel." Han tror, att "boxningsövningars införande i skolan skall få en uppfostrande betydelse och avslipa pojkarnas råa slagsmålsmanér och instinkter".

Idrotten bör till sin huvudsakliga del vara förlagd till fritid; man bör sålunda i huvudsak förlita sig till det frivilliga intresset. Men det är ju en gammal regel att intresse förutsätter kunskap, man intresserar sig sällan för saker, som man ej känner till. Därför måste idrotten även bedrivas obligatoriskt, som övningsämne. Detta erfordras även därför att man från början skall kunna föra in idrotten och idrottsman-nauppfattningen i sunda banor.

Idrotten bör hava sin plats å undervisningsplan och schema som ett erkänt och viktigt övningsämne — den främjar flottans krigsberedskap, till skillnad från flera av de allmänbildande ämnen, som där nu äro så rikligt representerade! Den tid, som bör tillmätas idrotten, torde till att börja med kunna sättas lika med den som ges till gymnastiken — följer man den normen, så har man garantier för att idrotten blir ganska väl tillgodosedd, ty gymnastiken får alltid sitt. I varje idrottsgren bör varje man erhålla systematisk undervisning; de grenar, som intressera honom mest, omhändertar han sedan på frivillighetens väg. I de amerikanska Annapolis och West Point (motsvarande resp. vår sjökrigsskola och krigsskola) — och i reducerad grad även i de militära manskaps-skolorna — erhålla eleverna av särskilda lärare (tränare) undervisning, förutom i "Swedish" (gymnastik) även i base-ball, fotboll, rugby, polo, boxning, brottning, fäktning, simning samt den allmänna idrottens många olika grenar, och den tid och den vikt, som man nedlägger på idrott rel. till vad man består läsåmnena, är efter vår måttstock förbluffande. Förhållandena i England torde vara ganska likartade. Betecknande är att i engelska amiralitetet — liksom f. ö. också i det amerikanska — finnes en särskild idrottsavdelning under en captain som chef. Det är i den riktningen vi böra gå!

I flera andra länder har man redan börjat följa det anglosachsiska exemplet: i tyska sjökrigsskolan har man som inträdesfordran uppnåendet av vissa resultat i olika idrotts-grenar, i norska arméns krigs- och underofficersskolor har

man som fordringar vid utträdesexamen uppställda vissa idrottskrav.

Som ett första villkor för att idrotten hos oss skall komma att intaga den ståndpunkt, den bör intaga, fordras att den får sina egna målsmän. Ett mindre antal officerare och underofficerare (event. korpraler) böra utbildas till idrottsledare. Tillfällen att utan större apparat erhålla lämplig sådan utbildning torde i allmänhet icke saknas; i sommar har t. ex. på initiativ av Svenska Lekförbundet och Svenska Idrottsförbundets propagandakommitté varit anordnad en 4 veckors kurs av detta slag, förlagd till Göteborg, och till vilken kurs en sjöofficer — blivande idrottsofficer vid skeppsgosse-kåren i Karlskrona — varit kommenderad. I samband med den allmänna kursen borde de uttagna idrottsledarna genomgå erforderlig specialutbildning, i främsta rummet boxningskurs.

Till tjänstgöring å resp. personalförband (skolor), där fysisk fostran ingår i utbildningen, borde sedan kommenderas icke blott gymnastikofficerare utan också idrottsofficerare och idrottsunderofficerare. Idrottsledarnas första uppgift skulle vara att anordna "tränarekurser" i mindre skala, för att giva övrig instruktionspersonal, särskilt underbefälet, den handledning som erfordras för tjänstgöring som biträdande instruktörer ("tränare") med specialisering på viss idrottsgren: fotboll, löpning, kast, boxning o. s. v. — Systemet är med framgång prövat vid skeppsgosse-kåren i Karlskrona.

I vissa fall (när antalet övningstider så medger) kan vara lämpligt att gymnastikofficeren samtidigt tjänstgör som idrottsofficer, i andra fall icke. När så ej är fallet böra emellertid självfallet de båda representanterna för "fysisk fostran" intimt samarbeta och på lämpligt sätt mellan sig fördela arbetet.

Någon personalökning skulle icke erfordras genom införandet av denna nya kategori av instruktionspersonal, enär ju idrottens ökade utrymme måste tagas på bekostnad av de

allmänbildande ämnena, inom vilkas lärarekader motsvarande personalminskning sålunda kunde äga rum.

För ordnad utomhusidrott fordras också ordentliga idrottsplatser. Det kommer att kosta en del pengar — nåväl, man måste göra klart för sig att idrotten icke längre kan nöja sig med att slumpvis få sig tillkastade några nådegåvor, vare sig i fråga om övningstid eller teknisk utrustning; det gäller att tillgodose ett viktigt men hittills mycket försummat utbildningskrav. Även i ekonomiskt avseende bör det i första hand bli fråga om en förflyttning från de allmänbildande ämnena och till kroppsövningarna. Att man t. ex. för skeppsgossekåren i Karlskrona planerat att lägga ner pengar på att inreda en modern laborationssal innan man där anlagt en hygglig idrottsplats innebär från krigsberedelsesynpunkt en absurditet. En militär internatskola utan idrottsplats!

I ett land med vårt klimat kommer inomhusidrotten att spela en stor roll. I det avseendet äro vi ju synnerligen väl rustade, tack vare våra präktiga gymnastiklokaler. Det förtjänar framhållas att man i *handbollen* har funnit ett förträffligt lag-inomhusspel, som t. o. m. visat sig kunna konkurrera med fotbollen om våra sjömans intresse.*)

Som huvudsakligt skäl för våra många "civila" ämnen har pekats på deras förmåga att stimulera rekryteringen. Men det får då icke glömmas att även idrotten, en rationellt organiserad och ledd idrott, säkerligen också skulle komma att verka kraftigt dragande. En flotta, som utgjorde en härd och en mönsterskola för sund idrott, skulle antagligen verka minst lika lockande som en flotta, vilken förvandlats till folkhögskola.

Men det är icke endast våra sjömän, som böra göras till idrottsmän, det är också våra officerare — och detta även därför att utan en idrottsidkande och idrottsintresserad officerskår få vi aldrig en livskraftig idrott bland vårt manskap. Det behöver icke spillas många ord på att konstatera att det

*) Spelregler från Svenska Lekförbundet, Göteborg.

idrottsliga intresset inom vår sjöofficerskår står synnerligen lågt.

Och skälen? Framför allt två: 1) Bristande utbildning i sjökrigsskolan; 2) Bristande organisatoriska och tekniska möjligheter å stationerna.

Även i detta avseende böra vi studera engelsmännens exempel. Ett litet drag, som är ganska betecknande för på vilken ståndpunkt deras officersidrott står: Det är en gammal plägsed att årligen skall i Dartmouth ett utvalt kadettlag hava den ären att tävla i cricket mot ett "amiralslag", vackert så, även om ett par regementsofficerare få rycka in för att komplettera för amiraler.

Engelsmännen hava f. ö. funnit hurusom — det klingar litet underligt för oss — idrottsanslag och amiralsanlag mycket ofta äro förenade. Och pläga de framhålla huru som det varit få av deras amiraler i förfluten och närvarande tid som icke varit experter i ett eller flera av deras nationella "games".

I detta sammanhang kan det även förtjänas att erinras om det omdöme, som amiralen sir Percy Scott gav om den tyska sjöofficerskåren efter sitt besök i Kiel strax före krigsutbrottet. Hans uttalande var i allmänhet starkt kritiskt, och en av kärnpunkterna i kritiken var denna: "They were no sportsmen, they played no games". Det var nästan avgörande för engelsmannen.

Den engelska amiralens ord lämpa sig förträffligt som utgångspunkt för "svensk självprovning". Måtte den utlösa beslut, som bliva till fromma för vår flottas idrott, och därmed för dess moraliska krigsberedskap.

Tjänsten ombord. Segelfartygstjänsten.

Men den bästa och naturligaste platsen för vår personals karaktärsdaning är dock ombord. Där bjudas eller kan bjudas oförlikneliga tillfällen till moralisk härdning, till skapandet av verkligt *sjömanskap*, ett sjömanskap, äcke endast eller förnämligast bestående i kunskaper på sjömannaoområdet,

utan framför allt i karaktärsegenskaper, kallblodighet, förmåga att finna utvägar, mod.

Särskilt erbjuder tjänsten på segelfartyg ett oskattbart medel till sjömannakrigsmannakaraktärens fostran. Arbetet till väders gör sjömannen hårdig och oförskräckt. Segelfartyget kan icke undgå oväder lika lätt som det maskindrivna fartyget, det måste kämpa ut stormen. Stormarna hårda besättningen, lära den att förlita sig till egen kraft, såsom det enda medlet att rädda skepp och folk. Under de långa segelfartygsresorna hinner besättningen att förvärva sig förtrogenhet med havet i dess olika skiftningar, med dess ljusa sidor, men framför allt med dess mörka, och vänjer sig av med att frukta havet. Detta, att icke hysa fruktan för sjön, bör vara en till synes själyklar fordran på en sjökrigare. I krig kan det gälla att i mörker och vinterstorm, i en farlig led gå ut för att leverera sjöslag. Äro då besättningarna förskräckta redan inför tanken att gå till sjöss, hur skola de då se ut när därtill kommer tanken på det väntade sjöslaget?

Segelfartygsutbildningen har sålunda framför allt sin betydelse från karaktärsdanande synpunkt, på segelfartyg danas krigsmannakaraktärer, skapas *karlar*, och det är framför allt sådana, som behövas i krig. Segelfartygstjänsten hör liksom gymnastiken till den förberedande, grundläggande krigsman-nauppfostran; gymnastikens betydelse ligger framför allt på det fysiska området, segelutbildningens på karaktärsområdet.

Vi hava ju i viss mån frångått segelutbildningen. D. v. s. vi ha ansett den behöflig som skolning för våra underofficerare, men icke för våra officerare. Logiken är litet svårbegriplig, likaså hur man tänkt sig att så småningom få kvalificerat segelbefäl. Vi hava förstört Saga, och det må vara hänt. Värre är det att man också förstört Freja; hon skulle behövas nu som långresefartyg för skeppsgossar.

Tecken tyda emellertid på att vi nu nått en vändpunkt och att vi äro på väg åter mot segelutbildningen, som en form av oförliknelig andlig gymnastik. Utökas sjökrigsskolan bör den så vunna tiden i första hand läggas på segelutbildning.

Utökas den icke, kan segelutbildning erhållas genom att införa aspirantresor under ferierna mellan gymnasialklasserna. De skulle bliva välkomna ute i landet.

I skeppsgosseutbildningen bör sjötjänsten på segelfartyg utökas på landliggandets och framför allt på skolstudiernas bekostnad. Det är svårt att undvika att pojkar med nuvarande utbildningssystem bliva bortklemade, för "fina" — de kortvariga och kortvägade sommarexpeditionerna utgöra icke tillräckligt motgift mot landliggandets och framför allt skolgångens "förfinande" inverkan. Tänk oss att ett av de nuvarande skeppsgosseåren utbyttes mot en segellångresa, en resa som tog året, t. ex. till Australien, vilken skillnad på pojkar, som då skulle komma att levereras till sjömans kåren! Och det vore väl fråga om huruvida det systemet skulle kosta mycket mer. Mat och kläder, bostad och undervisning skola ju pojkar hava, var de än äro och seglen utgöra billig drivkraft.

Ju mindre besättning, dess bättre utbildning till sjömanskap. Det är därför koffedifartyget som regel är en väsentligt bättre sjömansskola än örlogsfartyget. På kofferdifartyget är den enskilde mannen något, får han göra något, anförtros något. På örlogsfartyget finnas ett flertal officerare, mängder av underofficerare och ännu större mängder av korpraler, vilka hugga för sig de bästa bitarna av förekommande arbeten, det arbete, som är något värt — och vad slags arbete blir då över till gemene man?

Enligt detta resonemang böra de segelfartyg, vilka utgöra flottans sjömansskola, helst ej hava för stora besättningar; inom rimliga gränser torde man kunna säga att utbildningsresultatet är omvänt proportionellt mot besättningens storlek. Men här äro vi ju inne på en kostnadsfråga.

I ett par utländska mariner hava de seglande skolfartygen delvis gjorts självförsörjande, i det att de inrättats för fraktfart, i regel för att fylla statens importbehov. Idén är beaktansvärd från flera synpunkter. Realiserad hos oss skulle den bl. a. bidraga till att öka vår kontakt med handels-

flottan; från vilken vi nu, oss enbart till skada, allt mer synas fjärmās.

Det har pekats på att engelska flottan helt och hållet övergivit segelutbildningen. Men vi behöva den bättre än engelsmännen. Engelsmännen ha icke vårt vidsträckta skärgårdsområde, med dess frestelser att göra oss till en skärgårdsmarin, engelsmännen hava världshavet utanför kusterna och de hava sina kolonier. Med sina moderna krigsfartyg komma de utpå de stora vattnen, ut i stormar och oväder, de fostras därunder till sjömän och karlar ombord å sina stridsfartyg.

För oss kan aldrig förhållandet bliva detsamma. Vilket emellertid icke bör hindra att vi eftersträva att så mycket som möjligt använda även våra stridsfartyg för vår personals moraliska krigsmannadaning. Låt vara att *utbildningen* ofta lider av dåliga väderleksförhållanden, men för *karaktärsdanningen* är det bättre ju svårare väder, ju raskigare det är till sjöss. En flotta, vilken är sjögående endast under den ljusa och lugna sommaren, men vilken kämpar igenom vinterstormar och vintermörker förtöjd vid kaj, den fyller knappast måttet på krigsberedskap, särskilt ej i ett land med vårt geografiska läge.

Men även det hamnliggande fartyget har möjlighet att besörja besättningens fostran till sjömanskap och förtrogenhet med vattnet. Det sker framför allt genom båtjänst, särskilt segling, men även rodd. Även här gäller det att hårt väder ger den bästa skolningen och då skola båtarna ut; befälhavaren måste taga sitt ansvar. Båtsegling vintertid, sådan som denna i vintras prakticerades å kustflottan, är ett gott surrogat för övningar utomskärs. För att stimulera lusten för båtsegling borde ombord ett par båtar ständigt avses som segelbåtar och sålunda vara riggade och ballastade. När de behövde tagas i anspråk för rodd, skulle de riggas av, för att åter påriggas omedelbart efter slutad användning. Det besvärliga riggningsarbetet avskräcker nu ofta från segling, vare sig det gäller kommunikationer eller nöjessegling.

I det föregående har givits exempel på karaktärsdanande *övningar* av viktiga slag. Till de karaktärsbyggande åtgärderna hör även den karaktärsdanande *undervisningen*. Hit höra fosterländsk propaganda, krigshistorisk läsning, avseende att hos de unga krigareämnena väcka till liv känslan för tradition och beundran för krigiska bragder o. s. v. Är denna "undervisning", eller, för att använda en benämning, som kan synas oss naturligare, denna propaganda betydelsefull redan i fred, så är den det ännu mer i och omedelbart före ett krig, varom också de nyss krigförande ländernas åtgärder i denna riktning noggsamt buro vittne. Nära sammanhang härmed har också propagandan bland civilbefolkningen. Men dessa frågor torde vara förtjänta av en särskild uppsats.

G. Wahlström.

Underofficersutbildningen vid däcksavdelningen i nautiskt avseende.

Den 16 maj 1919 tillsattes de s. k. skolsakkunnige, bestående av två officerare, två representanter för skolväsendet och en underofficer. De sakkunniges ursprungliga uppdrag var att verkställa utredning och avgiva förslag angående i vad mån med hänsyn till allmänna pedagogiska synpunkter samt för åstadkommande av en rationell undervisning ändring erfordrades beträffande marinens underbefälsskolor, varvid skulle iakttagas, att undervisningen därstädes, vilken i främsta rummet har till syfte att bibringa för den militära banan erforderliga insikter, i möjlig utsträckning jämväl bör vara ägnad att meddela kunskaper av allmännyttig art. Sedermera utvidgades de sakkunniges uppdrag att omfatta jämväl omarbetning av "Reglemente för utbildning av flottans manskap" i samband varmed de sakkunniges antal ökades med en officer.

Uti det statsrådsprotokoll, vari vederbörande departementschef motiverade sin hemställan om sakkunniges tillkallande, erinrades om, att vissa vid flottans skolor avlagda examina voro jämställda med vissa examina vid navigationsskola, såsom bl. a. examen i korpralsskola för manskap tillhörande däcksavdelningen, vilken motsvarade skepparexamen av 2:a klass. Genomgången examen i styrmansexamen vid underofficersskola motsvarade däremot ej avlagd styrmansexamen vid navigationsskola. Det erfordrades nämligen, för att

så skulle bliva förhållandet, därjämte undergående av prövning vid navigationsskola i vissa ämnen, vilka icke inginge i flottans underofficersskolas styrmansexamen.

Erfarenheten sades hava visat, att skeppsgossarna vid uttagningen till yrkesgrenar föredraga sådana, vid vilka de under sin tjänstetid vid flottan få avlägga styrmansexamen. Denna omständighet vore ägnad att i viss mån förrycka rekryteringen, desto mer som även de kontraktsanställda hellre toge anställning vid de yrkesgrenar av däcksavdelningen, där styrmansexamen finge avläggas. Om underofficersutbildningen kunde omläggas så, att i styrmansexamen ingående icke militära ämnen bleve gemensamma för däcksavdelningens samtliga yrkesgrenar samt utökades med de ämnen, som nu utöver de i underofficersskolan förekommande genomgås i styrmansexamen vid navigationsskola, skulle berörda olägenheter bortfalla.

En sådan omläggning av däcksavdelningens underofficersutbildning, vilken sades länge hava varit ett önskemål inom flottan, vore synnerligen av behovet påkallad och torde därför frågan därom jämväl böra tagas under omprövning.

Den i enlighet härmed verkställda omprövningen hava föranlett de sakkunnige att uppgöra sitt förslag till utbildning av däcksavdelningens underofficerare på grundval av att samtliga skola meddelas styrmansutbildning och att denna utbildning skall vara fullt jämställd med styrmansutbildning vid rikets navigationsskolor. Utbildningsfrågans lösning i denna riktning har medfört en ökning av tiden för däcksavdelningens underofficersskola från nuvarande 10 mån. till 16 mån. (för artillerimatrosor 17 1/2 mån.) varjämte dessutom en förlängning av korpralsskolan föreslagits.

De fördelar, som denna anordning skulle medföra, torde enligt vad som anförts i första delen av skolsakkunniges betänkande i sammanfattning kunna sägas vara följande.

1. Grundligare utbildning i nautiskt hänseende skulle ernås.

2. Underofficerskåren vid däcksavdelningen skulle er- hålla större enhetlighet och de särskilda yrkesgrenarna kom- ma att framstå som likvärdiga, varigenom bl. a. tillström- ningen till de olika yrkesgrenarna förväntas bli jämnare än hittills.

3. De särskilda underofficerarna skulle bli mera an- vändbara i tjänsten i det envar av dem skulle kunna kom- menderas som fartygschef å mindre fartyg eller att tjänstgöra som vakthavande officer även under gång.

4. Utbildningen i fråga skulle förbereda civil verksam- het och därigenom befordra en god rekrytering för flottan.

För erhållande av önskad enhetlighet i den nautiska ut- bildningen för däcksavdelningens underofficerare finnes, med fasthållande av att viss kompetens i jämförelse med handels- flottan bör ernås, tvenne vägar, nämligen antingen att driva samtliga fram till styrmansexamen, vilken väg de sakkunnige valt, eller att för samtliga icke ställa högre fordran än vad i underofficersskolan redan f. n. meddelas artilleri- och min- konstaplar i här förevarande avseende, nämligen skepparexa- men av 1:a kl. Skillnaden mellan dessa båda examina är huvudsakligen den, att i styrmansklassen meddelas under- visning i såväl terrester som astronomisk navigation under det att i skepparklassen endast förekommer terrester naviga- tion; dessutom meddelas i styrmansklassen undervisning i engelska språket.

I valet mellan dessa tvenne vägar är den sistnämnda, den som innefattar skepparklassen, obetingat att föredraga. Un- dervisningen i navigation och därför grundläggande ämnen, författningskunskap m. m. i underofficersskolan bör sålunda inskränkas till vad som motsvarar skepparexamen av 1:a kl. i navigationsskola för samtliga däcksavdelningens yrkesgre- nar, alltså jämväl för de yrkesgrenar, inom vilka f. n. med- delas kunskaper, som i det närmaste motsvara styrmansexa- men i navigationsskola.

Genom en sådan minskning i kursplanen bör underoffi- cersskolan kunna liksom hittills göras ettårig; med den för-

skjutning av tiderna, som ägt rum i den årliga övningsplanen sedan 1910, kan en längd på läsåret av 10 månader (septem- ber—juni) utvinnas, utan att läsningen behöver pågå under årets varmaste månader.

Förutom denna obligatoriska utbildning för vinnande av underofficersgrad, bör inrättas en frivillig styrmansklass, som det bör stå öppet för envar, som avlagt underofficersexamen å däcksavdelningen, att genomgå. Med den avvoghet, som från handelsflottans befäls sida råder mot konkurrens från flottan, kunna tyvärr icke synnerligen stora förhoppningar ställas på handelsflottan såsom civilanställning, men anser jag likväl obetingat att tillfälle till avläggande av styrmans- examen bör vid underofficersskola finnas för envar, som tagit anställning vid däcksavdelningen.

Vid en jämförelse mellan det av mig till sina huvuddrag angivna utbildningssystemet och det av de skolsakkunnige föreslagna framgår följande. För att undvika långa omskriv- ningar kommer förstnämnda system att kallas för skeppar- linjen och de skolsakkunniges för styrmanslinjen.

Vad först utbildningen i nautiskt hänseende beträffar, är det uppenbart att styrmanslinjen giver en grundligare sådan. Men till vad nytta för den militära tjänsten? I skolsakkun- niges betänkande angives detta endast i allmänna ordalag såsom att underofficeren efter att hava avlagt styrmansexa- men skulle erhålla "större förutsättningar att behärska sitt verksamhetsområde" och därmed bli "mera användbar i tjänsten" och dylikt. Något närmare angivande av de förhål- landen, vid vilka utbildningen i den astronomiska navigatio- nen skulle i flottans tjänst vara erforderlig, finnes icke angä- vet och torde näppeligen heller kunna angivas. Överhuvud- taget föreligger väl behov av astronomiska observationers ta- gande och uträknande endast å långresefartyg och å fartyg som eljest i övningsändamål sändes bortom Nordsjön och på dessa fartyg finnes ju alltid officerare härför. I de vårt land närmast omgivande farvattnen, varest flottans fartyg hava att vid krigstillfälle operera, lärer något tagande av astronomiska

observationer icke ifrågakomma. Och vad beträffar de fartyg varå underofficer avses att vara fartygschef så hava dessa hittills icke varit försedda med något astronomiskt instrument, än mindre med kronometer.

I fråga om enhetligheten och likvärdigheten mellan däcksdeleningens särskilda yrkesgrenar äro de båda systemen ungefär likställda, dock med någon fördel för skepparlinjen. De sakkunnige hava nämligen nödgats medgiva, att elev kan förklaras godkänd i underofficersexamen även om han i ett ämne ej erhållit högre betyg än 5. Om detta ämne är navigation, komma de, som med stöd av detta reglementsrum förklaras godkända, att innehava kompetens motsvarande endast skepparexamen av 1:a kl. Den eftersträfvade enhetligheten är härmed rubbad. Och den bristande styrmanskompetensen kan i motsats till vad f. n. är fallet komma att gälla även den, som efter underofficersbefordran benämnes styrman.

Beträffande underofficerarnes användbarhet synes i nautiskt avseende skepparexamen av 1:a kl. vara fullt tillräcklig för den militära tjänsten, i det att underofficer med sådan kompetens bör kunna kommenderas att tjänstgöra vare sig som fartygschef å mindre fartyg eller som vakthavande officer under gång — önskemål, som av de sakkunnige uppställts. Enligt Kungl. Maj:ts förordning angående befäl å svenska handelsfartyg är den, som innehar skepparbrev av 1:a kl., behörig att i östersjöfart*) vara befälhavare å

segelfartyg av vilken storlek som helst samt å ångfartyg (ej passagerarfartyg), då dess dräktighet icke uppgår till 100 ton.

Kompetensfordran på befälhavares närmaste man är icke större än skepparbrev av 1:a kl. för ångfartyg (ej passagerarfartyg) av vilken storlek som helst i östersjöfart. För tjänst-

*) Med östersjöfart betecknas enligt förordningen fart till eller från in- eller utrikes orter, belägna vid Östersjön eller därmed i sjöfartsförbindelse varande farvatten intill en linje Lindesnäs—Hanstholmen samt en linje Esbjerg—Texel.

göring som vakthavande styrman finnes ingen särskild kompetensfordran angiven.

Givetvis äro flottans myndigheter icke på något sätt bundna vid dessa för handelsfartyg gällande bestämmelser, men någon anledning att för behörighet att utöva befäl å flottans fartyg fordra högre teoretisk-nautisk kompetens än vad för handelsfartyg är föreskrivet, synes icke föreligga. I gällande reglemente för marinen föreskrives också att befatningen som fartygschef å 4:e kl. fartyg beklädes förutom av styrman jämväl av minkonstapel. För den, som skall föra befäl å krigsfartyg tillkommer i varje fall åtskilligt annat än den för befäl å handelsfartyg erforderliga kompetensen, såsom utbildning för vapnens bruk, för gång i formering samt för skärgårdsnavigering.

Vad slutligen angår frågan om förberedelse för civil verksamhet och därmed följande befordran av god rekrytering äro båda systemen i stort sett likvärdiga, men innebär skepparlinjen enligt min mening likväl åtskilliga fördelar. Genom att göra styrmanskursen frivillig och fullkomligt oberoende av den nödvändiga utbildningen för vinnande av befordran inom flottan kan man hysa den förväntan, att endast de, som verkligen hava intresse av att vinna styrmansutbildning söka sig till kursen i fråga. De skolsakkunnige hava själva framhållit, att man just hos dem, som själva eftersträva att skaffa sig en bildning, vilken kan bereda dem en god framtid, kan förvänta arbetslust.

Såsom skäl mot den av de skolsakkunnige föreslagna styrmanslinjen må vidare anföras, att den svårare utbildningen säkerligen kommer att avhålla mången eljes lämplig individ från att försöka nå underofficersgraden. Redan med nuvarande utbildning är det åtskilliga, som icke erhålla kompetens för tillträde till underofficersskolan eller av bristande förmåga måste avstå från att genomgå densamma, och kommer dessas antal med all sannolikhet att ökas med de ökade fordringarna på teoretiska kunskaper. Ett försvårande av tillträdet till underofficerskåren synes gå i motsatt riktning mot den önskan om en demokratiserad befälsordning, som

särskilt av underofficerarnes målsmän vid åtskilliga tillfällen gjorts gällande.

Det torde vidare böra framhållas att utbildningen till såväl sjöman som militär är huvudsaklig praktisk och att den teoretiska utbildningen icke bör göras mera omfattande än vad som för det praktiska bruket är nödvändigt. En av anledningarna till den på sin tid företagna omarbetningen av 1900 års skolreglemente, vilken utmynnade i 1910 års skolreglemente, var just att den teoretiska utbildningen tog för mycken tid i anspråk; det sades att manskapet kastades från kurs till kurs, men icke fick tillräcklig praktisk tjänstgöring. En jämförelse mellan de tider, som i ovannämnda reglementen och nu föreliggande förslag avågos för å ena sidan utbildning i skola eller kurs och å andra sidan tjänstgöring ombord eller i land för manskap av däcksavdelningen visar följande.

	Skolreglemente av år		
	1900	1910	Förslag 1922
	mån.	mån.	mån.
Utbildning i skola eller kurs	25	21	30 (31½)
Praktisk tjänstgöring före underofficersskolan	31	49	34
Praktisk tjänstgöring mellan underofficersskolans klasser eller efter dess slut	21	2	8 (6½)
	77	72	72

De i tabellen angivna tiderna avse artilleri-, och signalmatrosor; för övriga yrkesgrenar förefinnas nämligen vissa avvikelser i det ena eller andra av de båda senare reglementena; siffrorna inom parentes i 1922 års förslag avse artillerimatrosernas utbildning. Såsom praktisk tjänstgöring har inrangerats skjut-, signal- och torpedskolor, vilka ju äro förlagda ombord och förefinnas ungefär likartat i samtliga reglementen. Ävenså har såsom praktisk tjänstgöring upptagits

den kurs för 1:a kl. sjöman, som i 1900 års reglemente var föreskriven efter genomgången underbefälsskola; den innebar nämligen huvudsakligen tjänstgöring såsom instruktör och har sin närmaste motsvarighet i den tjänstgöring, som enligt de senare reglementena utföres efter genomgången korpralskola. Den tjänstgöringsperiod, vilken jämförelsen omfattar, avser den tid, som för en kontraktsanställd matros erfordras från antagningen till dess kompetens till underofficersbefordran vunnits. Att denna tid enligt 1900 års skolreglemente är större än enligt de senare beror på att utbildningen icke var avslutad förrän under 7:e tjänsteåret; även enligt 1910 års reglemente var denna tid något över 72 månader, men på grund av övningsårets förskjutning har tiden i själva verket under de senare åren ej överstigit sistnämnda antal månader.

Granskar man denna jämförelse finner man, att tiden för den förkättrade undervisningen i skolor och kurser enligt 1900 års skolreglemente var 25 månader. Genom 1910 års skolreglemente nedbringades denna tid till 21 månader, vilken tid nu åter föreslås ökad till icke mindre än 30 månader. Det torde även böra framhållas, att de i skolsakkunniges betänkande föreslagna skolorna, åtminstone rekryt- och korpralskolorna, äro till sin läggning mera teoretiskt betonade än motsvarande skolor och kurser i föregående reglementen. Ser man på tiden för praktisk utbildning så har denna däremot nedgått från omkring 50 månader i 1900 och 1910 års reglementen till 42 enligt förslaget. Ännu anmärkningsvärdare är att tiden för praktisk utbildning före underofficersskolans början minskats med 15 månader (från 49 till 34).

Till jämförelse må anföras att för vinnande av inträde vid navigationsskolas styrmansklass fordras en tjänstgöring till sjöss av 42 månader och vid dess skepparklass av 36 månader; den teoretiska undervisningen omfattar däremot endast en tid av 9 respektive 3 månader. Tiden för praktisk tjänstgöring enligt skolsakkunniges förslag uppgår sålunda icke fullt till vad som för inträde i skepparklass vid navigationsskola erfordras. Vid jämförelse med handelsflottan

måste därjämte beaktas, att ovan angivna tider 49 respektive 34 månader icke beteckna endast sjötjänstgöring, utan även tjänstgöring i land å flottans stationer.

Om såsom ovan ifrågasatts underofficersskolan göres ett-årig med 10 undervisningsmånader mot av skolsakkunnige föreslagna 16 (17 $\frac{1}{2}$) månader, så skulle den sammanlagda skoltiden komma att nedbringas från 30 (31 $\frac{1}{2}$) till 24 månader, vilket är 3 månader mer än enligt 1910 års reglemente, och ungefär lika lång tid som enligt 1900 års skolreglemente. För dem, som önska avlägga styrmansexamen, tillkommer en kurs, vars längd torde kunna anslås till omkring 6 månader; denna kurs kan utan olägenhet genomgåas efter vunnen underofficersbefordran.

Specialisering är tidens lösen, brukar det ofta och säkerligen med rätta sägas. Och det lär icke kunna förnekas, att de specialkunskaper, som de olika yrkesgrenarna inom däcksavdelningen måste besitta, ingalunda äro små. Att under sådana förhållanden för artilleri- och minmatrosor införa en vidlyftig nautisk utbildning till så gott som ingen påvisbar nytta för tjänsten förefaller icke välbetänkt.

Tvärtom synes det just vara med utvecklingen förenligt att från utbildningen för däcksavdelningens övriga yrkesgrenar bortgallra vad som numera icke erfordras, nämligen den astronomiska navigationen. De underofficerare, som utgå från dessa yrkesgrenar hava ändock så ofantligt många grenar för sin verksamhet, såsom signalering, minsvepning, sprängningsarbeten, strålkastartjänst och telefoni vartill på senaste tiden kommit eldledning och avståndsmätning.

På den av mig föreslagna vägen uppnås full likhet i avseende på nautisk utbildning mellan däcksavdelningens olika yrkesgrenar på samma gång som det står en var fritt att under sin tjänstetid förvärva kunskaper för och avlägga styrmansexamen fullt likvärdig med sådan examen vid rikets navigationskolor.

J. Schneider.

Tjänstbarhetsbetyg.

Enligt reglemente för marinen del I skall vid befordran "avseende huvudsakligen fästas vid duglighet och pålitlighet i tjänsten". Tjänstbarhetsbetyget är just till för att vara ett mått på vars och ens förmåga i detta fall. Såväl skolreglementet som skolsakkunnigas förslag till nytt skolreglemente stadga att "vid betygssättning för tjänstbarhet skall hänsyn tagas till yrkesskicklighet som till ådagalagd ansvars känsla och villighet samt fattnings- och omdömesförmåga ävensom i fråga om befattning, som medför befälsställning till förmågan att utöva befäl eller leda arbeten och att både i och utom tjänsten hos underlydande förskaffa sig gehör". Äro nuvarande tjänstbarhetsbetyg verkligen ett mått på mannens i fråga "duglighet och pålitlighet i tjänsten"? Tyvärr måste man nog erkänna att så ofta ej är fallet, och delvis torde anledningen härtill vara att söka i gällande bestämmelser för betygens sättande. Tjänstbarhetsbetygen göras nämligen i viss mån beroende av det betyg, som erhållits vid en föregående kommandering. Skolreglementet stadgar nämligen "Höjning av betygssiffra bör i allmänhet ej äga rum med mer än 1 enhet för tjänstgöring, som varat kortare tid än 2 månader". Skolsakkunniga gå än längre i denna princip, i det de vilja ge momentet i fråga följande lydelse: "I regel bör betyg icke höjas eller sänkas mer än en enhet för tjänstgöring, som varat kortare tid än 60 dagar". Principen framstår kanske klarare i en annan bestämmelse, som finnes i båda skolreglementena,

att då tjänstbarhetsbetyg första gången sättes efter vunnen uppflyttning eller befordran eller för tjänstgöring, i sjömansklass eller tjänstegrad högre än den, som innehaves, skall betyget sättas oberoende av föregående betyg. Detta är alltså ett medgivande att i visst fall hänsyn ej behöver tagas till förut erhållet betyg.

Bestämmelserna i fråga vore naturligtvis synnerligen berättigade om det gällde likartad tjänstöring. Man torde dock svårigen kunna uppleta ett yrke med tjänstgöring av mera vitt skilda slag än det sjömilitära. Är det då rimligt att en mans duglighet som instruktör skall bedömas med hänsyn till hur han förut har skött sig, exempelvis som uppbördsman. I praktiken leder detta hänsynstagande till gamla betyg lätt därtill, att en man, som ej direkt misskött sig, får behålla sitt betyg oavsett, om detta är högt eller lågt. Har han skött sig bra, höjes betyget, även om det förutvarande varit fullt tillräckligt högt. Har han åter direkt misskött sig sänkes betyget utan tanke på att det avgivna betyget sedan kan vara liktydigt med "mycket god tjänstbarhet". Jag vill bara framhålla ett enda exempel, som inträffade för några år sedan på en korpralskola. En styrman visade sig fullständigt olämplig som instruktör. Han icke blott saknade erforderliga kunskaper utan visade även så litet ansvarskänsla, att han ej på något vis sökte sätta sig in i de ämnen, han skulle instruera. Instruktionsofficeren i fråga, som upprepade gånger sett, hur styrmannen fullkomligt invecklade sig vid försök att förklara diverse synnerligen enkla och till hans yrkesgren hörande saker, föreslog för honom vid skolans slut betyget 5 i tjänstbarhet. Betyget var efter mannens ådalagda "yrkesskicklighet och ansvarskänsla" snarare för högt än för lågt. Vad blev följden? Officeren i fråga fick av äldste instruktionsofficer rätt mycket ovetit för detta sätt att vilja behandla en gammal förtjänt underofficer, och tjänstbarhetsbetyget bestämdes till 8. Betyget berodde därpå, att styrmannen förut haft 9 i egenskap av befälhavare på en av varvets bogserbåtar! Alltså, en man erhåller omdömet "mycket god" tjänstbarhet

som instruktör, därför att han förut visat sig lämplig som bogserbåtsskeppare. Är dylikt verkligen rätt? Och detta är visst intet enastående exempel, utan sådana skulle kunna framdragas i mängd. Om ett betyg skall sättas, så måste det väl dock uteslutande vara beroende av det sätt, på vilket mannen skött sin innehavda befattning, lika väl som man ej sätter betyg i matematik med hänsyn till elevens kunskaper i naturlära.

Detta hänsynstagande till förutvarande betyg blir lätt orsaken till, att betygen springa altför högt i luften. Man utgår från det gamla betyget och höjer sedan, om mannen i fråga skött sig bra. Visserligen framhålla såväl skolreglementet som skolsakkunnigas förslag att *betyget 10 får givas endast i fall av synnerligen framstående tjänsteduglighet*". En mönstring med samtliga underofficerare och manskap, som innehava detta betyg, torde nog bli ganska nedslående. Mången skulle säkerligen ej förete någon "synnerligen framstående tjänsteduglighet". Men den som en gång erhållit betyget 10, får vanligen behålla det, då de flesta draga sig för att sänka betyget för en man, som tydligen förut skött sig så förtjänstfullt.

Skulle intet kunna göras för att bringa tjänstbarhetsbetygen i bättre överensstämmelse med vars och ens verkliga duglighet? Härför fordras först och främst, att betygssättningen göres fullkomligt oberoende av förutvarande betyg, d. v. s. att alla bestämmelser i den vägen slopas. Det torde dock knappast räcka med endast reglementsändringar. För att den betygssättande skall bli fullt fri från allt inflytande av föregående betyg, borde han ej delgivas dessa. Såväl ur förhållningsböcker som utdrag ur underofficersrullor skulle tjänstbarhetsbetygen utgå. I stället fördes dessa endast i rullorna å kårchefs- resp. kompaniexpeditionerna. Vad skulle ett dylikt arrangemang ha till följd? På den, som skall avge betyget i fråga, kommer givetvis större ansvar att vila. När intet föregående betyg finnes till ledning, måste den betygssättande söka bilda sig ett verkligt omdöme om mannens i

fråga duglighet. Betyget bleve i så fall uteslutande beroende på innehavd befattning, utan någon som helst hänsyn till föregående tjänstgöring av mer eller mindre likartad beskaffenhet. Det torde t. o. m. kunna ifrågasättas, om det ej stundom vore lämpligt att flera tjänstbarhetsbetyg samtidigt avgåves, exempelvis för en sjökommenderad underofficer betyg för vaktgöring och för instruktionstjänst.

Avgåves betygen enligt ovanstående, finge respektive kårchefer och kompanichefer bättre uppfattning om varje mans lämplighet å olika poster än vad som nu blir fallet. Erhåller exempelvis en underofficer betyget 8 som instruktör, så skulle detta verkligen betyda, att han vore en god instruktör, oavsett hur han duger som bogserbåtsskeppare. När föregående betyg *ej* är känt, komme säkerligen tjänstbarhetsbetygen att variera mera än nu är fallet för olika befattningar, vilket dock endast vore till nytta för att verkligen ge utslag på vilken befattning, mannen lämpar sig för.

För den, vars duglighet skall bedömas, vore det även till gagn, om de gamla betygen ej vore kända för hans förmän. En man, som skött sig mindre väl förut, har möjlighet att bättra sig utan att ha någon olägenhet av tidigare betyg. Däremot skulle det ej finnas någon utsikt att leva på gamla betyg. Med andra ord skulle var och en få en känsla av, att betyget berodde uteslutande på, hur han skötte sig under innevarande tjänstgöring utan hänsyn till vad gott eller ont, han förut gjort.

Det finnes dock intet, som ej har sina nackdelar. Den största olägenheten med det föreslagna systemet för betygsättning torde bli en viss svårighet att fördela en nyembarakerad besättning. Någon ledning av föregående tjänstbarhetsbetyg finnes ju ej. Om man utgår från att besättningsombytena ej förekomma alltför ofta, torde denna olägenhet dock ej vara av större betydelse. En del ombyten skulle då liksom nu visa sig erforderliga efter någon tid, men snart nog torde dock var och en kommit på den plats, han lämpar sig för, om detta över huvud låter sig göra.

Med ovanstående har författaren sökt ge uppslag till någon mera effektiv metod för sättande av tjänstbarhetsbetyg än den nu använda. Det synes honom, som det föreslagna systemet skulle ha utsikt att åstadkomma rättvisare betygsättning och tydligare visa, för vilket område inom tjänsten var och en bäst lämpar sig.

Yngve Naumann.

Några ord om manskapsutbildning och befordran i engelska flottan, särskilt beträffande torpedpersonalen.

Det torde knappast vara någon överdrift att påstå, att utbildningen av personalen i den engelska flottan, jämfört med utbildningen i vår flotta, är grundligare med hänsyn tagen till det primära målet, som är danandet av dugliga fartygsbesättningar. Detta gäller såväl manskapet som officerarna.

Beträffande manskapet, lägges huvudvikten på utbildning i sjömanskap och militära ämnen. Utbildning i andra ämnen meddelas som regel endast då det är absolut nödvändigt såsom grundval för den rent militära utbildningen.

I det följande skall närmast redogöras för torpedpersonalens utbildning, vilken är jämförelsevis omfattande enär denna personal har att handhava ej endast torpedmaterielen utan även den elektriska materielen, min- och sprängmaterielen samt paravanerna. Högre specialisering för endera eller flera av dessa tjänstegrenar förekommer endast då det gäller att utbildna instruktionspersonal.

Den lägsta graden bland torpedpersonalen är Seaman Torpedo man. För att kunna komma ifråga att utbildas härtill fordras att vara able seaman eller leading seaman. Utbildningen omfattar ämnena Torpedmateriel, Sjömanskap, Elektrisk materiel jämte elektricitetslära samt paravaner och minor. Kursens varaktighet är c:a 2 månader.

En seaman torpedo man, som har grad av able seaman, leading seaman eller petty officer kan utbildas till Leading Torpedo man. Utbildningen härtill som drager 3 månader är fördelad med ungefär 3 veckor på vardera ämnena: Elektrisk materiel och Räkning, skrivning jämte elektricitetslära, 4 veckor på ämnet torpedlära, 2 veckor på ämnet paravaner och minor samt 1 vecka sjömanskap.

För utbildning till Torpedo Gunners Mate fordras att vara Petty officer eller kompetent till befordran till denna grad ävensom att vara leading torpedo man. Utbildningstiden är $\frac{1}{2}$ år och fördelas på samma ämnen som i kursen för leading torpedo man med tillägg av någon instruktörstjänst och signalering.

Som synes har vid utbildningen av personal för ovanstående grader rätt mycken tid ägnats materielen. Då det däremot gäller utbildningen av vad vi skulle kalla torpedstyrmän möter oss en annan bild. För utbildning till Coxwain of Torpedo Boat uttages underbefäl av artilleri- eller torpedavdelningarna. Befattningen är sålunda öppen för såväl Chief Petty officers och Petty Officers T som för Chief Petty Officers och Petty Officers G. Utbildningskursen omfattar 3 månader, varunder 1 vecka ägnas åt signalering, 6 veckor åt manöverövningar med jagare och patrullbåtar samt återstoden åt torpedfartygens räkenskapsföring m. m.

Torpedpersonalen sjökommenderas liksom personalen i övrigt i allmänhet för 2 år i taget. Efter varje sådan sjökommenderingsperiod, under vilken inga som helst skolor förekomma, sker för leading torpedo man och torpedo gunners mate kommendering till repetitionskurs å torpedskolan, dels för att återuppliva måhända glömda kunskaper, dels för att studera nytillkommen materiel. Härvidlag sker utgallring från dessa befattningar av ej kompetenta, en utgallring som även medför vissa konsekvenser i avlöningshänseende.

Den hos oss tillämpade principen, att varje underofficer skall hava genomgått samtliga utbildningskurser för manskapet av den yrkesgren han tillhör, äger icke sin motsvarighet i

engelska flottan. För att kunna befordras till Petty officer T fordras t. ex. endast att hava genomgått den ovan angivna utbildningskursen för seaman torpedo man.

I det följande redogöres för fordringarna för uppflyttning i sjömansklass och befordran till underbefäl av seamansclass m. a. o. personalen av däcksavdelningen, till vilken torpedo personalen räknas.

A. *Ordinary seaman.*

Däcksavdelningen rekryteras genom antagning av skeppsgossar (boys) i ålder mellan 15 $\frac{1}{4}$ och 16 $\frac{3}{4}$ år. Dessutom antagas ynglingar (youths) i ålder mellan 16 $\frac{3}{4}$ och 18 år.

Skeppsgossarne genomgå omedelbart efter antagningen en förberedande kurs under en tid av 3 månader, under vilken de halva tiden utbildas i sjömanskap, infanteriexercis och simning; återstoden användes för utbildning i allmänna skolämnen. Vid kursens slut förrättas examen och de bästa överförs till antingen 1) the advanced class; 2) the wireless course eller 3) the signal course.

Flertalet av gossarne kvarstå dock under ytterligare fyra å fem månader i »the Harbour Training Establishment» som »ordinary boys» och utbildas i praktisk sjömanskap och diverse militära ämnen, varefter de kommenderas å »Training Squadron».

De gossar, som vid den nyssnämnda examen överförts till »the advanced class» erhålla ungefär samma utbildning i praktisk sjömanskap och militära ämnen som övriga gossar, men fortsätta samtidigt sin utbildning i vanliga skolämnen. Utbildningstiden för advanced class boys är omkring dubbelt så lång som för ordinary boys. Ändamålet med the advanced class systemet är att meddela de mera intelligenta gossarne en bättre skolunderbyggnad, varigenom de därefter kunna göras bättre lämpade för utbildning till torpedo- och artillerimatrosor av högre klass och för befordran till petty officers och warrant officers.

Efter tjänstgöringen å Training Squadron tillbringas tiden intill karlskrivningen vanligtvis i någon av örlogshamnarna eller å reservflottans fartyg.

Karlskrivning äger rum vid 18 års ålder eller i undantagsfall för särskilt lovande gossar vid en ålder av 17 $\frac{1}{2}$ år. Ett mindre antal särskilt utvalda karlskrivas oberoende av ålder redan då de sluta sin sjökommendering å the training squadron.

Enär the youths antagas vid en senare ålder än skeppsgossarne men karlskrivas vid samma ålder är deras utbildningstid kortare.

Efter 10 å 12 veckors utbildning i the youths training establishment i Devonport bliva de sjökommenderade för en tid av omkring 4 månader. Ett mindre antal av youths uttagas till en advanced class course och kvarstå i the training establishment ytterligare 6 månader, varefter de sjökommenderas.

Youths karlskrivas efter fyllda 18 år och efter fyra månaders sjötjänst om de äro särskilt rekommenderade eljest efter sex månader.

Ingen examen för karlskrivning till ordinary seaman fordras.

B. *Able seaman.*

För uppflyttning till able seaman examineras ordinary seaman efter genomgående av en tre månaders lång kurs varav 6 veckor i the naval barracks och 6 veckor ombord å sjögående fartyg, i följande ämnen:

Sjömanskap, »Torpedo», »Gunnery», Infanteriexercis, tjänstgöring som eldare, användning av varjehanda verktyg.

Dessa ämnen omfatta följande:

Sjömanskap. Styrning, lodhyvning, rodd, sjömaning, allmän tjänst ombord, semaforering vid långsam takt, signalering med användande av båtsignalboken.

»Torpedo». Utförande av enklare undersökningar å elektriska ledningar och handhavande av elektrisk reparationsmateriel ombord, tjänstgöring i vissa nummer vid torpedtub och

strålkastare och som repetitör vid ordergivning till strålkastare, kännedom om stuvning i förrådsrum av elektrisk materiel och minmateriel och namn å olika artiklar, användning av högljudande telefon och talrör, principen för nattsikten och avfyrningsanordningarna vid kanonerna, samt principen för igångsättning, stoppande och smörjning av motorer.

»*Gunnery*». Artilleriexercis, söndertagning och hopsättning av kanonmekanismens delar, kännedom om olika slag av ammunition ombord, riktningsovnningar, skjutning med riktövningsapparat samt även några serier med lätt kanon.

Infanteriexercis. Gevärets delar, tropp- och kompaniexercis, skjutning med handvapen (även med pistol), maskingevärsexercis, söndertagning och hopsättning av maskingevär.

Tjänstgöring som eldare. Eldning och skyldigheter vid vanlig vaktgöring i eldrum.

Användning av varjehande verktyg. Kännedom om konstruktion av vattentäta dörrar och slussar, eldsläckningsanordningar samt ventilationssystem samt kännedom om användning av diverse ombord förekommande verktyg.

C. *Leading seaman.*

För befordran till leading seaman fordras fullgjord två års tjänstgöring som able seaman, därav minst ett år ombord, samt att vara förordad för befordran av fartygschefen å det fartyg, där han senast tjänstgjort.

Därjämte fordras evlagd examen i följande ämnen:

- 1) roder, kompass och lod; 2) fartygskännedom; 3) segelsömnad; 4) tjänstgöring som styrare i båt under rodd eller segel; 5) ankararbeten; 6) semaforering; 7) ombordläggningsreglementet; 8) signalering med användning av båtsignalboken; 9) allmänna skyldigheter såsom leading seaman ombord.

D. *Petty officer.*

För befordran till Petty officer fordras att hava fullgjort ett års tjänstgöring som leading seaman å sjögående fartyg

och att hava kvalificerat sig som seaman gunners eller seaman torpedo man.

Därjämte fordras avlagd examen i följande ämnen:

- 1) uppsatsskrivning (återgivande av en uppläst berättelse eller dylikt; 2) de fyra räknesätten med vanliga bråk och decimalbråk, uträkning av messräkningar m. m. dylikt; 3) sjömanskap; 4) de enkla signalerna; 5) semaforering; 6) ombordläggningsreglementet; 7) båt och ångslupsmanöver; 8) roder, kompass och lod; 9) sjömaning; 10) ankararbeten; 11) riggning av saxar och dävertar; 12) allmänna skyldigheter såsom petty officer ombord; 13) vattentäta avdelningar, pumpar, fartygskännedom; 14) förande av loggbok.

E. *Chief Petty officer.*

För befordran till chief petty officer fordras att vara petty officer och att hava ej mindre än fem års sammanlagd tjänstetid som petty officer och leading seaman. Såsom tjänstetid som leading seaman inräknas härvid endast den tid, under vilken den som skall befordras efter fullgjord tre års tjänstgöring som leading seaman tjänstgjort som sådan kompetent för befordran till petty officer.

Därjämte fordras förord av fartygschefen.

Av denna lilla korta redogörelse framgår att man i engelska flottan synbarligen anser sig kunna erhålla dugligt förhandsfolk utan vare sig korprals- eller underofficersskolor. Förordningarna för befordran till Chief Petty Officer torde få betecknas som typiska för den vikt, som främst lägges vid den praktiska tjänstgöringen och endast vid denna.

X.

Meddelande från främmande mariner.

Meddelade från Marinstabens utr.-avd.
(Augusti månad.)

Amerika.

I Amerika lär ett stort luftskepp enligt det halvstela systemet vara under byggnad. Detta skall kunna tjänstgöra som aerodrom i luften för 12 st. stridsmaskiner, vilka skola kunna angöra och sätta av från luftskeppet under vistelse i luften. Huvudprincipen för konstruktionen är följande: Stridsplanen äro på överkant försedda med en ring, i vilken en från luftskeppet nedhängande krok hugges, då planet skall angöra detsamma. Genom att flygmaskinen anpassar sin fart efter luftskeppets, blir effekten densamma som om båda voro i stillhet.

Luftskeppet "T. C. 2" skall få en storlek av 2,000,000 kubikfot. Resultaten av de pågående försöken anses av experter vara mycket betydelsefulla. Bland annat komma flygmaskinernas aktionsradier att ökas avsevärt genom denna rörliga hangar. (M. P., 4 aug. 1923.)

De amerikanska marinmyndigheterna hava beslutat att förse alla oceangående u-båtar av "S", "T" och "V" klasserna med små särskilt byggda flygbåtar. Med dessa luftstridskrafter hava i dagarna avslutats mycket lyckade försök och de kunna utan svårighet tagas ombord på samt stuvvas i u-båtar eller patrullfartyg. Försök skola utföras med maskiner, helt och hållet byggda av metall, men tills vidare användes maskiner byggda av trä och duk.

För några månader sedan rapporterades, att Japan hade för avsikt att bygga en stor bombkastningsmaskin, som kunde söndertagas och stuvvas ombord på en sjögående u-båt, vilken kunde operera på amerikanska västkusten. (N. M. R., 15 aug. 1923.)

England.

I Portsmouth ha utförts upprepade övningar i bombkastning från flottans flygbåtar mot f. d. slagskeppet Agamemnon under gång med 13 knops fart, varvid fartyget styrdes trådlöst med stor noggrannhet. En dag nedsläpptes från 6 "De Haviland" maskiner 48 övningsbomber från en höjd av 8,000 feet, varvid 2 fullträffar erhöles och 10 bomber föllo ner inom 20 feet från målet. Experter anse att en bomb som slår ner omedelbart bredvid målet, är farligare än en som träffar målet. Därest laddade bomber använts, skulle slagskeppet sannolikt satts ur stridbart skick. (N. M. R., den 8 aug. 1923.)

Ehuru Hermes är det första flygdepåfartyg, som från början konstruerats för sitt ändamål, är det icke troligt att amiralitetet är fullt tillfredsställt med detsamma. Såväl tonalet, 11,000 tons, som farten, 25 knop, anses för små. En storlek av minst 20,000 tons anses numera behöfvlig för dessa fartyg och farten bör vara ett par knop större än de fartyg med vilka flygdepåfartyget skall operera. (N. M. R., den 15 aug. 1923.)

Frankrike.

F. d. marinöverdirektören i franska marinen M. Laubeuf framhåller i en artikel i "La Vie Maritime" angående u-båtarnas framtid, att det ej var slagskeppen som besegrade u-båtarna i kriget 1914—1918. Om det endast funnits pansarfartyg och u-båtar, skulle de senare segrat. Varje gång ett slagskepp och en u-båt möttes, lämnade det förstnämnda platsen. De stora fartygen ha ej kunnat skyddas utan att ömgivas av jagare och patrullbåtar, som höllo u-båtarna på avstånd.

Striden mot u-båtar har uteslutande förts med jagare, patrull- och vedettbåtar, ej med större fartyg, vilka lågo till ankars i hamnar eller å redder, spärrade med stängselanordningar, minlinjer m. m. Denna lärdom bör icke förgätas. Alla mariner, som ej äro av 1:a rangen, d. v. s. alla mariner utom Englands, Förenta Staternas och Japans, äro tvungna försvara sig med u-båtar. Säkerheten för våra kuster, skyddat av våra hamnar, redder och förbindelser med Afrika vilar sedan lång tid tillbaka uteslutande på våra u-båtsflottiljer understödda av jagare och flygbåtar. Man får ej heller glömma att antalet u-båtar har en mycket stor betydelse för deras verksamhet, varför Laubeuf förordar ett stort antal mindre u-båtar. (L. V. M., juli 1923.)

I en artikel, undertecknad Kingston, och införd i *Le Yacht*, framhålls däremot önskvärdheten av större u-båtar, över 1,000 tons.

(*Le Yacht*, 11 aug. 1923.)

Den nybyggda franska kryssaren Duguay-Trouin löpte av stapeln i Brest den 15 dennes under stora högtidligheter, varvid marinministern M. Raiberti i ett längre tal bland annat yttrade: "Ni äro ej närvarande vid sjösättningen av en kryssare utan vid den nya flottans födelse".

Det 175 m. långa fartyget är försett med en mycket hög back och ger intryck av att kunna gå fram i vilket väder som helst med den kontrakterade farten av 34 knop.

(*Le Temps*, 16 aug. 1923.)

De nyligen avhållna flottmanövrerna i Biscayabukten mellan amiralerna Lequerré och Schwerer hava åstadkommit mycken tillfredsställelse i franska sjömilitära kretsar. De hava visat den ökade effektiviteten hos kustflottiljerna, vilka aldrig övats så energiskt som nu, i det att övningarna till sjöss fortsattes i alla väder. Materielen har funktionserat tillfredsställande, speciellt u-båtsmotorerna. Officerarna uttrycka tillfredsställelse med besättningarna, vilka varit väl disciplinerade och mycket intresserade av övningarna.

U-båtarna utanför Gironde och engelska kusten hava visat prov på utomordentlig skicklighet samt visat, att camouflage och dylikt ej äro några hemligheter för dess officerare.

Flygbåtar tillhörande Cherbourg- och Brestdivisionerna ha visat sig vara initiativrika samt utsträckt sina rekognosceringar över hundra mil till sjöss. Rochefortflygskuppen ha visat sitt värde vid upptäckandet av u-båtar samt radiotelegrafering. Flygskuppen kunna observera och signalera bättre än flygbåtar, men äro mera sårbara och behöva skydd av kanonbåtar och batterier i land.

I initierade kretsar hysas dock ej några större illusioner angående värdet av Atlantmanövern, enär stridsmaterielen var för gammal samt hade både kvantitativa och kvalitativa brister. Bl. a. saknade Lequerrés eskader moderfartyg för flygbåtar och landstigningsförsöket var snarare ett slags skådespel än ett företag med från kriget vunna erfarenheter.

För en landstigning på den brittiska kusten skulle erfordras en stor styrka och vinsten skulle icke stå i proportion till de därmed förenade riskerna. Den grunduppfyllda kusten, strömmar och tjocka m. m. skulle utgöra en stor fara särskilt för de större fartygen och farorna skulle ökas tiofallt med uppträdandet av försvarande u-båtar, flygbåtar och minutläggare. En gång landsatta, skulle trupperna endast stå inför början av svårigheterna. En amiral, som skulle försöka detta, skulle begå ett fel, större än de allierades vid Dardanellerna.

Det synes som om Schwerer-Lequerrés krigsövning vore ett harm-löst "Jeu au marin" imiterat från äldre dagar. Det åsidosätter krigserfarenheterna och är ingenting annat än självbedrägeri samt giver officerare och manskap en falsk föreställning om kriget.

Det är numera onödigt att riskera en landstigning på Frankrikes jord. Det tillhör en svunnen tid. Nu kan en flygplansförande eskader, så småningom eller plötsligt, helt eller delvis, förstöra arsenalerna vid Lorient, Nazaire eller Nantes, åtminstone så länge som Frankrike saknar kontraoffensiva medel, vilket för närvarande är fallet.

(N. M. R., 25 juli 1923.)

Italien.

Det italienska flottprogrammet upptager ett stort antal lätta kryssare å 10,000 tons, bestyckade med 20,3 cm. kanoner.

(*The Navy*, aug. 1923.)

En under byggnad varande ångare på 4,000 tons ändras i Spezzia till flygdepåfartyg.

Under sommaren och hösten levereras ett antal beställda flygmaskiner så att den italienska marinen i januari 1924 kan förfoga över 700 till 750 maskiner.

Den tid, som italienska örlogsfartyg skola vara i aktiv tjänst, har ändrats till:

1:a och 2:a kl. slagskepp samt kustförsvarsfartyg 20 år,
kryssare, torpedfartyg och u-båtar 15 år,
motorvedettbåtar 8 år,
auxiliärfartyg 25 år.

Som en följd härav kommer nu en del fartyg att avföras från den aktiva flottan.

(*Le Yacht*, 18 aug. 1923.)

Japan.

Byggandet av två kryssare har påbörjats på privata varv i Japan. Dessa fartyg äro de första av de fyra kryssare om 10,000 tons, som planerades i mars 1922. De två andra skola byggas på statens varv. Japans lätta kryssarstyrka består för närvarande av följande fartyg.

färdiga sedan 1918 12 st., under byggnad 19 st. samt planerade 4 st. Alla dessa fartyg skola vara i tjänst år 1927. Farten varierar mellan 31—33 knop. Vid fartproven hava fartygen städse nått över den kontrakterade farten.

De nya kryssarna äro försedda med hangarer samt flygdäck för två maskiner. Det finnes skäl att antaga, att vissa av dessa kryssare äro mycket lätt byggda, både vad skrov och maskiner beträffar. Å andra sidan äro alla nuvarande japanska kryssare utmärkta sjöfartyg.

De fyra kryssarna på 10,000 tons skola bestyckas med sex eller åtta 20,3 cm. kanoner.

Japanerna anse att deras kryssare Natori är överlägsen den engelska Delhi samt att deras egna kryssare i allmänhet äro överlägsna engelsmännens, bl. a. därigenom att de senares fribord äro för låga och att på grund därav farten allvarligt reducerats vid hårt väder.

(N. M. R., den 1 aug. 1923.)

Den japanska tidningspressen har uppträtt mycket kraftigt mot Englands plan att utvidga anläggningarna i Singapore samt förklarar att planen strider mot andan i Washingtonkonferensen.

Tidningn "Asahi" anser att man kan spåra förberedelser till en konflikt mellan de vita och gula raserna. Japan med sin växande befolkning är tvunget att söka sig nya vägar för sina emigranter. Både England och Amerika anklagas för att ställa sig hindrande i vägen.

Emellertid har Japan sedan nov. 1921 påbörjat och planerat byggandet av 13 lätta kryssare med ett deplacement av 95,000 tons tillsammans under det att England byggt en och Amerika ingen. Under samma tid har påbörjats och beslutats byggandet av 36 u-båtar, under det att England påbörjat en och Amerika tre.

Norge.

U.-båten B. 2 gick av stapeln i Horten den 17 aug. Det är den första u-båt, som helt och hållet byggts inom Norge.

(T. Tegn., 18 aug. 1923.)

Tyskland.

Tyskland bibehåller fortfarande en viss tids utbildning på segelfartyg som villkor för att erhålla behörighet att föra befäl å handelsfartyg i motsats till England, som anse en sådan utbildning vara av underordnad betydelse.

År 1900 tog Deutsche Schulschiffverein och Norddeutsche-Lloyd initiativet till anskaffande av segelfartyg för utbildning av handelsflottans

personal. Deutsche Schulschiffverein förfogande före kriget över tre skolskepp ("Grossherzogin Elisabeth", "Prinzess Eitel Friedrich" samt motorsegelaren "Grossherzog Friedrich August"), vilka fartyg huvudsakligen voro avsedda för utbildning av matrosar till handelsflottan.

Norddeutsche Lloyd ägde vid samma tid två skolskepp "Herzogin Sophie Charlotte" och "Herzogin Cecilie", å vilka anordnades en treårig utbildningskurs för handelsflottans blivande befäl.

Tack vare den goda utbildningen å dessa skolskepp ansågs den tyska handelsflottans personal före kriget för den bäst utbildade och disciplinerade i hela världen.

Vid fredsslutet förlorades emellertid dessa fartyg vid den tyska handelsflottans överlämnande till de allierade med undantag av det äldsta skolskeppet "Grossherzogin Elisabeth", vilket återupptog utbildningen i mindre omfattning.

Det är klart, att detta enda fartyg ej är tillräckligt för att utbilda det befäl och manskap, som erfordras för den nyuppstående tyska handelsflottan. För den skull har en privat sammanslutning i Hamburg låtit omändra fraktsegelfartyget "Oldenburg" till skolskepp och är detsamma nu ute på sin första resa.

Dessutom har Deutsche Orientlinie och Neue Dampfer-Kompagnie inköpt den engelska fullriggaren "Wiscombe Park" om 3,000 tons, vilken efter erforderlig ombyggnad erhåller namnet "Greif" och blir skolfartyg med Hamburg som hemort.

"Germany's Example to all" skriver "Liverpool of Commerce" i en artikel, som behandlar ett föredrag inför Royal United Service Institution av de engelska kaptenerna Day och Turtle. Även om meningen var att framhålla det tyska utbildningsprogrammets fördelar i avsikt att röra på reklamtrumman för Royal United Institutions strävanden, så kan dock med tillfredsställelse antecknas, att utbildningen av tyska navigatörer rönt engelskt erkännande.

Utbildningen av de engelska navigatörerna försiggår i Cardiff, exempelvis vid Smiths Nautical School. På den teoretiska treåriga kursen följer en fyraårig praktisk utbildning på ångare. Efter denna utbildningstid är han berättigad att undergå statlig prövning och får därefter tjänstgöra som ansvarig vakthavande officer utan att hava varit ombord på ett segelfartyg. Erfarenheten visar dock att sjömannen just där hibringas de för honom nödvändiga egenskaperna: mod, beslutsamhet och klar blick i farans stund.

Må vi unna engelsmännen deras patent på ångare. Den tyske redaren förstår själv bäst att uppskatta den tyska utbildningsmetoden, som alstrar sjömän, åt vilka han med full tillförsikt kan anförtro befälet på sina fartyg.

(Utdrag ur en tysk tidning.)

Litteratur.

Modellyachtsbyggnad av ingenjör Wilh. Ax:son Lindberg. Stockholm 1923. Wahlström och Widstrands förlag. Kr. 5:—.

Under de senaste åren hava handböcker för amatörhantverkare i en mångfald olika fack förts ut i marknaden. Många lida emellertid av det felet att de ej giva den intresserade nybörjaren den ingående handledning, varav han är i behov, och ofta utelämnas en del icke så oväsentliga detaljer. Ifrågavarande handbok lider icke av några sådana brister, utan har författaren lyckats att på ett enkelt och lättfattligt sätt, med hjälp av ett stort antal figurer, framställa hur man skall gå till väga för att med enkla hjälpmedel konstruera och bygga en modellyacht, notabene en sådan som verkligen kan segla på egen hand.

Efter en första orientering i fråga om en del enklare satser ur geometrien och mekaniken, nödvändiga för det riktiga konstruerandet av en modellbåt, övergår författaren till att beskriva själva konstruktionen med anvisningar på en del lämpliga dimensioner. Med full förståelse för amatörens brist på fullgoda hjälpmedel avhandlas därefter de erforderliga ritningarnas utförande, skrovets byggnad, riggens iordningsställande, samt huru styranordningarna böra anordnas för att båten på egen hand skall kunna segla i olika riktningar i förhållande till vinden.

I inledningen omnämnes att klubbar för modellbåtssegling funnits i England ända sedan 1860 och sedermera uppstått i flera länder såsom Tyskland, Amerika och Norge. Den första svenska klubben, Stockholms modellbåtsklubb, bildades först 1922. Att det icke är fråga om båtsegling för den yngsta ungdomen framgår av författarens ställning som ordförande i den svenska klubben, vars medlemmar enligt en som bilaga intagen förteckning uteslutande utgöres av mognade män. Boken torde därför kunna påräkna intresse även bland många av Tidskriftens läsare.

Y. E.

Innehåll i åtskilliga maritima och krigsvetenskapliga tidskrifter.

Politik, strategi och taktik.

Sjöforsvarets opgaver og anordning	N. T. f. S., sid. 215.
L'évolution du matériel naval et l'avenir du sous-marin	R. M., sid. 173.
Landungen an feindlicher Küste	M. R., sid. 241.

Sjökrigshistoria.

Der "Lusitania"-fall. Ein Epilog	M. R., sid. 254.
Abraham Duquesne dans la Baltique	R. M., sid. 152.

Skeppsbyggeri.

Drottningholms ombyggnad	T. T., avd. skeppsbyggn. 5.
Undervannsbåtsstabilitet	N. T. f. S., sid. 236.

Flygväsen.

Flygplanets aerodynamiska förbättring	T. T., allm. avd., sid. 285.
Luftangrep mot krigsskibe	N. T. f. S., sid. 231.

Organisation.

Le reglement d'état major	R. M., sid. 202.
---------------------------------	------------------

Förkortningar.

M. R.	= Marine Rundschau.
N. T. f. S.	= Norsk Tidskrift for Sjøvesen.
R. M.	= La Revue Maritime.
T. T.	= Teknisk Tidskrift.

Kungjorda patentansökningar.

Datum	Diarie-nummer	Uppfinningens art.
2/8—23	2267/20	Tuböverhettare för cylindriska sjöångpannor med lodräta våt- och hetånglådor. (Tillägg till patentet N:r 51413.) Schmidt'sche Heissdampf Ges. m. b. H., Cassel-Wilhelmshöhe.
» »	2595/20	Anordning vid tuböverhettare med överhettningrören anslutna till framför varandra liggande het- och våtånglådor. Schmidt'sche Heissdampf Ges. m. b. H., Cassel-Wilhelmshöhe.
» »	5901/20	Förfaringsätt för rengöring av ytkondensorer eller dylikt. F. G. Martin, Liverpool.
9/8—22	2402/17	Dubbelsitsigt kamlager. Michell Bearings Ltd., London.
16/8—23	3708/20	Anordning vid i ångpannans ångrum anbragta vattenavskiljare (ångtorkare). J. N. D. Heeman, London.
» »	4315/20	Anordning vid vätskeståndsmätare för ångpannor och liknande. Pneumercator Company, New York.
» »	263/22	Anordning vid roterande rosthackor. G. E. Sandblom, Göteborg.
» »	5117/19	Anordning för överförande av rörelse eller tryck. Y. Florell och W. Qvarnström, Stockholm.
» »	1877/20	Differentialutvexling. F. W. Brandes, Sölvesbor.
» »	5714/20	Rörkoppling med hopsättning i sidoled. J. Foucault, Paris.
» »	1851/22	Anordning för inställande av lintrummor o. dyl. Berliner Aktiengesellschaft für Eisengiesserei und Maschinenfabrikation, Charlottenburg.
23/8—23	903/21	Transportabel anordning för lastning och samtidig magnetisk separering av malm o. d. K. H. Törnqvist, Stockholm.

Datum	Diarie-nummer	Uppfinningens art
23/8—23	2240/18	Anordning för att sätta två eller flera rörledningar för gas i eller ur förbindelse med varandra. Finspongs Metallverks Aktiebolag, Stockholm.
» »	5428/20	Apparat för avlägsnande av pannsten från ångpannetuber. G. A. Törnblom, Stockholm.
» »	80/19	Anordning för utjämning av de vid vevrörelse framkallade accelerationskrafterna medelst roterande massor. (Tillägg till patentet N:r 49721.) Svenska Aktiebolaget Nobel-Diesel, Nynäshamn.
» »	3053/19	Smörjapparat. Aktiebolaget J. W. Svensons Motorfabrik, Stockholm.
» »	5484/19	Anordning för fästande av kullager å en axel. Aktiebolaget Vulcanverken, Göteborg.
» »	1218/20	Förfaringsätt vid framställning av isoleringsmedel. O. J. Mellgren, Göteborg.
» »	282/19	Anordning för utskjutande av torpeder från en hastigt gående motorbåt. John I. Thornycroft & Company Limited, I. T. Thornycroft och J. E. Thornycroft, Hants, England.
» »	1631/21	Simgördel. G. Jordahn, Palm Beach, A. F. S.
30/8—23	3802/21	Elektrisk strömbegränsare. Aktiebolaget Birka Regulator, Stockholm.
» »	2807/20	Anordning vid eldningsapparater med undermatning medelst fram och åter rörliga kolvar. The Under-Feed Stoker Company of America, Detroit.
» »	739/20	Med ventil försedd pumpkolv. Gilbert & Barker Manufacturing Co., West Springfield.

