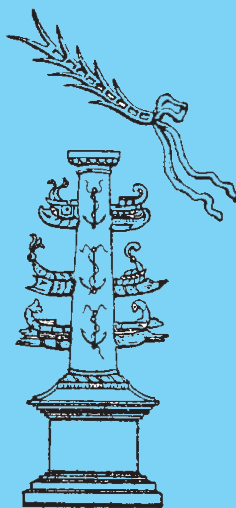


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1926.

89:e årgången.

Häfte N:r 11

Berättelse

över Kungl. örlogsmannasällskapets arbete under det
förflutna arbetsåret.

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

i Artilleri och Handvapen av Ledamoten *Odqvist*;

i Torpedväsende av Ledamoten *Blomberg*;

i Radiotelegrafi av Ledamoten *Rendahl*;

i Navigation och Sjöfart av Ledamoten *S. Ulf*;

i Reglemente och Förvaltning av Ledamoten *Ekman*;

i Skeppsbyggeri och Maskinväsende av Ledamoten *Halldin*;
samt

i Sjökrigskonst och Sjökrigshistoria av Ledamoten *Landquist*.

Ledamoten *Blix* har jämlikt § 31 av Sällskapets stadgar
avgivit anförandet: »Några synpunkter beträffande Sveriges
sjömaktsintressen».

Sällskapet har dessutom genom sin Ledamot *Unger* låtit
sig representeras vid avtäckandet av John Ericson-monumentet
i Washington den 29 maj i år.

Inom Sällskapet hava följande förändringar ägt rum:

Med döden avgått:

2 Hedersledamöter samt

2 Arbetande Ledamöter.

Uppflyttats från Arbetande till Hedersledamot:

Generalmajoren *Sam Bolling*.

Tillkommit:

Arbetande Ledamöter:

Kommendörkaptenen av 2. gr. *K. T. Palm*;
 Kaptenen vid Kungl. Flottan *E. M. Anderberg*;
 Kaptenen vid Kungl. Flottan *G. Lindström*;
 Översten vid Kungl. Kustartilleriet *L. T. Hasselgren*;
 Kaptenen vid Kungl. Flottan *H. G. H:son Enell*;
 Förste Marinintendenten *J. G. L. Halldén*;
 Förste Marinläkaren *V. L. Lundberg*;
 Kaptenen vid Kungl. Flottan *Å. W. H. Grefberg*;
 Kaptenen vid Kungl. Flottan *K. G. Ågren*;
 Majoren vid Kungl. Kustartilleriet *C. A. Claus*; samt
 Kaptenen vid Kungl. Flottan *C. G. Wahlström*.

Korresponderande Ledamot:

Direktören vid Kockums Mek. Verk. *A. B. A. G. G. Ahlrot*.

För närvarande utgöres Sällskapet av:

Förste Hedersledamöter	3
Hedersledamöter, svenska	37
» utländska	2
Arbetande Ledamöter	118
Korresponderande Ledamöter, svenska	19
» » utländska	3

Summa 182

Minnesteckningar.

Herr Ordförande!

Mina Herrar!

De Ledamöter, vilka under det gångna arbetsåret lämnat Sällskapets krets, och vilkas minne Kungl. Örlogsmannasällskapet på sin högtidsdag enligt gammal hävd önskar giva en hedersbetygelse, äro:

Hedersledamoten, Greve *Carl Alarik Hansson Wachtmeister*;
 Arbetande Ledamoten *Ernst Lindberg*;
 » » *Adolf Henriksson von Bahr*; samt
 Hedersledamoten, f. d. Landshövdingen, Greve *Axel Hansson Wachtmeister*.



Carl Alarik Hansson Wachtmeister.*)

Ett dödsbud, som mer än vanligt spred sorg och förstämning bland flottans män, var det, vilket förkunnade Viceamiralens, Greve Carl Alarik Wachtmeisters plötsliga bortgång den 25 november 1925.

Wachtmeisters vagga stod i det fagra Blekinge, med vars utveckling släktens namn är intimt föränt. Han föddes på fädernegodset Johannishus den 28 mars 1865. Föräldrarna voro Landshövdingen i länet, Greve Hans Wachtmeister av Johannishus och Friherrinnan Ebba de Geer av Finspång.

Tidigt valde Wachtmeister den bana, på vilken så många av hans förfäder vunnit berömmelse.

Han vann inträde i Kungl. Sjökrigsskolan den 1 oktober 1878 och utnämndes efter genomgående av denna skolas sex land- och sjöklasser den 24 oktober 1884 till underlöjtnant vid Kungl. Flottan.

Efter något mer än fyra års tjänst som underlöjtnant avancerade han till löjtnant. De första av dessa år ägnades åt den vidareutbildning i yrket, som exercisskolans befälsklass, backofficerstjänst, minskolan och varvstjänst voro avsedda att bibringa. Hit må också räknas kurs vid arméns skjutskola å Rosersberg.

*) Minnesteckningen författad av hedersledamoten Gustaf Dyssen.

Befordringarna följde sedan i rask följd. År 1896 blev Wachtmeister kapten och år 1906 nådde han lägsta regements-officersgraden. År 1911 kom befordran till kommandörkapten av 1:a graden och år 1916 till kommandör. Amiralsgalonerna erövrades 1919. I oktober 1925, blott en månad före sin död, utnämndes Wachtmeister till viceamiral.

Inom den av dessa data bestämda officersbana rymmes ett stort antal tjänsteuppdrag såväl till sjöss som lands av alltjämt stigande betydelse upp till de mest ansvarsfulla, som kunna åt en sjöofficer anförtros.

Även en sammanträngd framställning av dessa ger en ganska typisk bild av den skiftande verksamhet, som tjänsten i flottan kräver av sina officerare.

Efter ovan antydda utbildningstid tjänstgjorde Alarik Wachtmeister i Karlskrona skiftesvis vid exercisskola och skeppsgossekår samt å station och varv. Var sedermera chef för 2:a skeppsgossekompaniet samt därpå under några år officer och föreståndare vid sjöinstrument- och sjökarteförrådet.

År 1901 förflyttades han från Karlskrona till Stockholms station, vilken han därefter kom att tillhöra under sin återstående tjänstetid.

Wachtmeister placerades i Flottans stab, numera benämnd Marinstaben. Där hade han hemortsrätt uti över 7 år, varunder han även tjänstgjorde i Lotsstyrelsen, såsom dess extra ledamot.

Med ingången av år 1909 förordnades han till chef för Kungl. Sjökrigsskolan och kvarstod i denna maktpåliggande befattning uti nära sex år. Med sagda chefsskap förenades under året 1912—1913 på tillförordnande även det över Kungl. Sjökrigsskolan.

I slutet av år 1915 blev Wachtmeister tillförordnad stabschef i Inspektörens för Flottans övningar till sjöss stab, av vilken befattning han påföljande år blev ordinarie innehavare.

Inspektör för undervattensbåtsvapnet var Wachtmeister under år 1918 samt blev i oktober 1919 Högste Befälhavare över Kustflottan.

I mars 1923 förordnades Wachtmeister till Stationsbefälhavare i Stockholm, vilket ämbete han innehade vid sin död.

Tjänstgöring till sjöss var ett nästan årligen återkommande inslag i Wachtmeisters militära liv. Från och med år 1879 till och med år 1922 var han blott under trenne år utan sjökommendering. På gamla korvetten »Såga» gjorde han som kadett under sex somrar sina första lärospån. Följde så subalterntjänst på de olika fartygs-certer, som ingingo i vår flotta. Som löjtnant förde han redan åren 1891 och 1892 eget befäl, ena året på briggen Skirner och andra året på briggen Snapphopp. Kanske var den unge löjtnanten då lika stolt, som konteramiralen när han en trettio år senare hissade sin flagg såsom Högste Befälhavare.

Kommo så kaptenskommenderingarna, såsom brigggchef, flaggadjutant och sekond. År 1908 var Wachtmeister chef å pansarbåten Thor och sedermera en följd av år såsom chef för Sjökrigsskolan även chef å kadettfartyg (pansarkryssaren Fylgia och pansarbåten Thor) och avdelningschef för Sjökrigsskoleavdelningen. Som flaggkapten tjänstgjorde han dels på Oskar II dels på Sverige under åren 1915, 1916, 1917 och 1918 d. v. s. under den krävande tid, då vår flotta hade att värna vår av världskriget hotade neutralitet. Under denna inföll också vårt rätt aktiva ingripande i Ålandsfrågan.

Sin flagg såsom HBK hade Wachtmeister hissad på Åran år 1920 och på Sverige åren 1921 och 1922.

Wachtmeisters krafter togos även i anspråk för uppgifter utanför det rent militära området. Så var han år 1898 sekreterare i den kommitté, som hade att avgiva förslag till förändring av pansarbåtarna Svea, Göta och Thule. Rättvist är att påminna sig, att på detta kommittéarbete grundade sig den ombyggnad av pansarbåtarna i fråga, som gjorde, att de, i förhållande till sitt deplacement, vid färdigställandet voro kraftigare bestyckade än något annat i världens flottor.

Senare var han ledamot av kommittén för omarbetning av reglementet för flottans pensionskassa och år 1906 jämte några andra officerare ställd till justitieministerns förfogande för

bearbetning av förslag angående revision av strafflagen för krigsmakten. Denna bearbetning kom att nästan oförändrad ligga till grund för den sedermera stadfästade reviderade krigslagen. Han fick sedermera tillfälle att som domare i våra högsta krigsdomstolar närmare studera dess verkningar. Han var nämligen under något mera än två års tid suppleant i Kungl. Krigshovrätten och från år 1923 militär ledamot av Högsta Domstolen.

Wachtmeister var en bland tillkallade sakkunnige för avgivande av förslag beträffande befälskurser för fänrikar liksom och bland dem för utredning beträffande marinens korprals- och underbefälsskolor. I dessa uppdrag hade Wachtmeister användning för sitt stora intresse för undervisnings och därmed besläktade frågor, vilka han städse behandlade med vidsynthet och förstäelse för tidens krav.

I Röda Korsets arbete tog han del under en följd av år såsom av Kungl. Maj:t förordnad ledamot.

Även i värv av diplomatisk art var han brukad. Han utsågs år 1921 att vara adjungerad delegerad vid konferensen i Genève angående Ålandsöarnas neutralisering m. m.

Bland den mängd av yttre utmärkelser, som kom Wachtmeister till del, må nämnas medaljen i guld för berömliga gärningar. Denna var belöning för bergandet av en över bord gangen sjöman.

Ända från år 1898 var Wachtmeister ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet; han var ock ledamot av Kungl. Krigsvetenskaps-Akademien.

Ovan tecknade konturer ge den yttre bilden av en i hög grad lyckosam och hedrande livsgärning i flottans tjänst. Dessa konturer fylldes också av en utpräglad manlig personlighet, som ger bilden liv och karaktär, och som förklarar dess utformning. Han besatt en klar och livlig intelligens, förenad med en nedärvd smak för intellektuella sysselsättningar och arbetshåg. Han förvärvade ock en allsidig och djup icke blott facklig utan allmän bildning, som kom honom väl till pass vid utövandet av chefsskapet för vår officersutbildningsanstalt.

Men framför allt framstår han i minnets ljus som en upphöjd rättskaffens och ädel karaktär och därigenom som det föredöme, han i själva verket var. Han älskade sitt fosterland och sitt vapen; han ville sina medmänniskor väl och bar endast ovilja mot det vrånga, orättfärdiga och fula i livet. Också omfattades han av alla, så väl hög som låg, med oförställd tillgivenhet. Han var en värdig arvtagare till det gamla namnet med ärorika anor från vår flottas nydaning under stormakts-tiden.

Alarik Wachtmeister var i äktenskap förenad med friher-rinnan Helja Sofia von Otter, som avled före honom. Med henne ägde han en son, nu kapten vid Kungl. Flottan, och trenne döttrar av vilken den äldre är gift med Kaptenen vid Livregementets grenadierregemente Conrad Uggla.

Ernst Lindberg.*)

Efter en längre tids sjukdom avled i Karlskrona den 22 december 1925 majoren vid kustartilleriet Ernst Lindberg.

Han föddes den 4 mars 1876 i Nyköping och hade vid sin bortgång sålunda ännu icke nått 50-årsåldern. Hans föräldrar voro Handlanden Johan Edvard Lindberg och hans maka född Larsson.

Efter att i sin fädernestad hava avlagt studentexamen antogs Lindberg 1895 till volontär vid Karlskrona artillerikår, varefter han 1897 utnämndes till underlöjtnant och tre år senare till löjtnant. År 1902 övergick han till det då nyuppsatta kustartilleriet, befordrades därstädes 1905 till kapten och 1919 till major.

Under åren 1898—1902 genomgick Lindberg såväl allmänna som högre artillerikursen vid Artilleri- och Ingenjörhögskolan.

*) Minnesteckningen författad av ledamoten K. Broman.

Efter avslutad utbildning togs hans mångsidiga begåvning, omfattande kunskaper och stora arbetsförmåga i anspråk för uppgifter såväl vid som utom det regemente han tillhörde. Av sådana vid regementet må nämnas kompanichef under över fyra år, bataljonschef under två år samt under omkring ett år fortchef å Kungsholms fort. Bland kommenderingar utom regementet märkas särskilt: befattningen som sekreterare hos de sakkunniga, som utarbetade kustartilleriets första artilleriexer-cisreglemente, adjutant i chefens för kustartilleriet stab under tre år, under vilken tid biträde jämväl lämnades åt den s. k. parlamentariska försvarskommittén samt slutligen under nära åtta år tygmästare i Karlskrona fästning. Vid sin bortgång var Lindberg chef för Karlskrona kustartilleriregementes första bataljon. Till arbetande ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet kallades han år 1916.

Dessa äro de torra yttre konturerna av Ernst Lindbergs livsgärning, men ur dem kan denna svårigen utläsas. Få torde så som Lindberg hava älskat sitt yrke. Antingen det gällde stabstjänst, trupptjänst eller tygförvaltning var hans intresse alltid lika levande. Då härtill kom djupgående kunskaper och en ovanligt stor arbetsförmåga, är det lätt att inse, att resultatet av hans strävanden blevo mycket goda.

Ernst Lindbergs outtröttliga verksamhetsbegär beredde honom möjlighet att även på icke mätbara områden göra insatser. Så togos hans krafter och förmåga under flera år i anspråk i styrelserna för Blekinge museum och Karlskrona konstförening. Hans stora musikaliska intresse förde honom till Karlskrona Orkesterförenings ordförandepost, som han innehade ett par år.

Som människa var han god och trofast och därför kommer han också länge att leva i vänners och kamraters minne.

Lindberg, som dog ogift, efterlämnar syskon.

Adolf Henriksson von Bahr.*)

Det är endast med tvekan den som skriver dessa rader åtagit sig att teckna minnet av kamraten och vännen Adolf von Bahr, så smärtsamt överraskande kom budet om hans bortgång mitt uppe i intresserat och entusiastiskt arbete på den framskjutna post, där han såsom få förstått att göra sig gällande. Det är icke länge sedan hans sista attachérapporter gjorde sin rund bland myndigheterna och man har svårt att fatta att denne nitiske och sitt vapen varmt hängivne kamrat för alltid lämnat vår krets.

Adolf Henriksson von Bahr föddes den 11 september 1885 och var således vid sin bortgång något över 40 år gammal. Han var son till f. d. majoren Henrik von Bahr och hans framlidna maka, född Trozelli. Som ung aspirant och kadett var von Bahr av liten och klen kropps-konstitution, men energisk och intensiv i allt vad han företog sig; ett målmedvetet arbete förde honom också in i sjökrigsskolan som primus i sin klass. Efter att med ständigt goda vitsord hava genomgått sjökrigsskolan blev han underlöjtnant vid flottan 1906 och fullgjorde sin befälskurs ombord å kanonbåten Urd sommaren 1907, varefter han vintern 1907—1908 var kommenderad å Fylgia under detta fartygs första långresa med Ostindien och Ceylon som mål. Efter hemkomsten från denna expedition sökte och erhöll von Bahr utbildning i artilleritjänst samt anförtröddes redan 1909, då endast 3 års officer, tjänsten såsom artilleriofficer å pansarbåt. På det artilleristiska området nedlade han ett energiskt och fruktbringande arbete, visande sig i väl utbildad personal och sällsynt vackra skjutresultat. Hans intresse drogs emellertid alltmera, särskilt under högskoletiden, till de taktiska frågorna och 1913 avslutade von Bahr sin aktiva bana som artilleriofficer å kustflottans dåvarande flaggskepp »Oscar II».

von Bahr, som 1908 befordrats till löjtnant, genomgick 1911 sjökrigshögskolans allmänna kurs och det följande året den allmänna fortsättningskursen. Denna utbildning omfattades

*) Minnesteckningen författad av ledamoten M. Giron.

av honom med det livligaste intresse och han nedlade där ett intensivt och målmedvetet arbete på sin egen utveckling. Ämnena taktik och strategi voro föremål för hans speciella studium och efter de taktiska och strategiska föredragen var han ständigt opponent med intresserade och väl genomtänkta och framförda inlägg i diskussionerna. Efter vackra avgångsexamina från högskolan togs von Bahr i anspråk för stabstjänsten, för vilken hans begåvning och anlag gjorde honom särskilt lämplig och för vilka uppgifter han väl kvalificerat sig. En kommendering, som mycket glädde honom, var befattningen som divisionsadjutant å 2. pansarbåtsdivisionen år 1913. På denna post, särskilt ansvarsfull under mobiliseringsåren, kvarstod von Bahr till 1916, varefter han under en följd av år var knuten till Marinstaben, först å kommunikations-, sedan å operationsavdelningen, där han på grund av sin klara intelligens och stora arbetsförmåga snart blev en högt uppskattad och mycket anlita arbetskraft. Bland de många ansvarsfulla uppdrag, som där anförtröddes honom, må särskilt nämnas medarbetarskapet i den nya signalboken, vars tillblivelse i icke oväsentlig grad var von Bahrs förtjänst.

I samband med tjänstgöringen i Marinstaben förordnades von Bahr 1917 till ledamot av Statens industrikommissions arbetsutskott samt ledamot av kommittén för utredning av arméns signalväsende. År 1920 blev han ledamot av Marinberedningen.

von Bahr, som i slutet av 1916 befordrats till kapten, erhöi snart därpå det för en så ung officer lika ovanliga som hedrande förordnande att vara lärare i taktik vid sjökrigshögskolan. För de taktiska problemen hyste han såsom förut framhållits det livligaste intresse och genom trägna studier fördjupad kunskap i detta ämne i förening med en klar och medryckande framställningskonst gjorde honom väl ägnad för detta betydelsefulla och krävande lärarekall. Hans föreläsningar stodo också på ett synnerligen högt plan och det torde utan överdrift kunna sägas, att von Bahrs ifrågavarande verksamhet i många hänseenden varit av grundläggande betydelse beträffande uppfattningen av de taktiska frågorna. Med avseende på planlägg-

gandet och genomförandet av taktiska sjökrigsspel inlade han likaledes stor förtjänst.

År 1918 utnämndes von Bahr till adjutant hos H. K. H. Kronprinsen samt förordnades 1921 till marinattaché vid beskickningarna i London och Oslo. Hans levande intresse för sitt vapens alla olika grenar, hans snabbhet i uppfattningen och personligen vinnande egenskaper, vilka gjorde det lätt för honom att umgås med människor, gävo honom stora förutsättningar för detta grannliga och ansvarsfulla värv och han lyckades även snart att på sin nya post förskaffa sig en bemärkt och ansedd ställning. Hans arbete som marinattaché präglades av sällsynt livaktighet och av det erkännande och de utmärkelser, som kommo honom till del, hade han gjort sig väl förtjänt. Sedan 1922 var han ledamot av Kungl. örlogsmannasällskapet. Hans sista sjökommendering var såsom flaggadjutant hos befälhavaren för Röd styrka under den stora krigsövningen 1925.

von Bahr avled efter en kort tids sjukdom i London den 5 april detta år och jordfästes därsammastädes under stora hedersbetygelser, även från engelsk sida. Av aktning för hans gärning hedrade engelska flottan hans minne genom att å örlogsfartyg överföra hans stoft till hemlandet. Hans kista fördes med jagaren »Shamrock» till Göteborg, där bisättningen ägde rum.

Med Adolf von Bahr förlorade svenska flottan en skicklig, energisk och plikttrogen officer, en entusiastisk och hängiven tjänare; officerskåren saknar i honom en god och präktig kamrat, en föresyn i arbetet för flottans framtid.

. Axel Hansson Wachtmeister.*)

Söndagen den 6 juni detta år spreds genom extrablad av Karlskronatidningen den smärtsamma nyheten, att f. d. landshövdingen, ledamoten av Riksdagens första kammare, Greve

*) Minnesteckningen författad av ledamoten Holmgren.

Axel Hansson Wachtmeister samma morgon strax före kl. 9 för alltid slutit sina ögon å sin egendom Skärva utanför Karlskrona.

Dödsbudet kom ingalunda oväntat. Sedan flera år tillbaka led Greve Wachtmeister av en allvarlig hjärtsjukdom, som i början av detta år fick en avgjord vändning till det sämre, så att han under årets riksdag tidvis icke kunde intaga sin plats i första kammaren.

Axel Wachtmeister föddes den 19 september 1855 på Tromtö som nummer fyra bland tio syskon. Efter avlagd studentexamen ingick han som elev vid krigsskolan och utnämndes 1876 till underlöjtnant vid Livregementets dragonkår. Med den dåliga tur som på den tiden var rådande vid kavalleriet dröjde det 20 år, innan han år 1896 nådde ryttmästares grad. Vid sidan av sin militära tjänst ägnade han sig åt jordbruk, genomgick Ultuna lantbruksinstitut och var disponent på sin faders egendom Torsåker i Uppland, då han år 1900 utnämndes till landshövding i Blekinge. Att valet föll på en ung ryttmästare, då en så maktpåliggande och krävande plats som en landshövdingestol skulle besättas, förefaller i våra dagar överraskande. Dåvarande statsministern Gustaf Boström plögade också komma med överraskande utnämningar, men gjorde sällan misstag. På hövdingestolen i Blekinge satte han helt visst rätta mannen. Man måste medgiva att den unge landshövdingen började sin verksamhet under de gynnsammaste auspicer. Blekinges historia, under den tid provinsen tillhört Sverige, har på det närmaste varit förbunden med ätten Wachtmeister. Axel Wachtmeisters far och före honom farfadern voro också landshövdingar i Blekinge, och själv efterträdde han en bärare av samma frejdade namn. Man var i Blekinge van att ha en greve Wachtmeister som landshövding, och man önskade ingen förändring därutinnan. Född och uppfödd i Blekinge kände han bättre än någon provinsens behov och folkets önsknings.

Att dessa yttre omständigheter kunnat bidra till att han blev den utvalde kan icke förnekas, men valet hade nog aldrig stannat på honom, om han icke haft de personliga egenskaper, som i så hög grad gjorde honom kvalificerad för en så fram-

skjuten post. Både från far och mor hade han ärvt sin intelligens. Fadern var bekant som författare av synnerligen läsvärda skildringar från sina många och långa resor och modern, född de Geer, var syster till Louis de Geer. Han var fint bildad icke blott inom sina bägge yrken, krigarens och jordbrukarens, utan även inom litteraturens och konstens områden, och han besatt en högt kultiverad smak. I det ståtliga residens, som under hans ämbets tid tillkom på hans initiativ, och där han och hans maka utövade ett charmant värdskap, hade han rika tillfällen att giva prov på sin förfinade och konstnärliga smak. När härtill kom ett aristokratiskt yttre och ett förnämnt uppträdande, måste man beteckna honom såsom i hög grad representativ.

I sitt ämbete var han oväldig och rättrådig, arbetsam och grundlig. Någon kraftnatur var han aldrig. Vad som av en kraftkarl skulle kunnat genomdrivas med buller och maktspråk, som fäst uppmärksamheten på initiativtagaren, det lyckades Wachtmeister åstadkomma i all tysthet genom sitt personliga inflytande. För hans försynta väsen var maktspråket främmande, han nådde sitt mål det förutan. De 24 år, som Wachtmeister ledde Blekinges öden, kännetecknas av en rask utveckling inom många områden. Även om han icke alltid utåt stått som initiativtagaren, var han dock på många punkter drivfjädern, som satte maskinen i gång, och i varje fall gav han åt allmännyttiga föredrag det stöd, som på grund av hans erfarenhet, kloka omdöme och takt blev av högt värde.

Med de grundliga insikter, som Wachtmeister ägde i Blekinges behov och möjligheter, med den varma kärlek han hyste till sin hembygd, var det helt naturligt, att han insattes i riksdagen att där föra Blekinges talan. Av Blekinge läns landsting insattes han år 1905 i Första kammaren, som han tillhörde ända till sin död. Ehuru övertygad högerman var Wachtmeister på intet sätt partigångare och hörde knappast till de ledande inom partiet, även om hans klart genomtänkta, alltid välformade, mången gång eleganta, anföranden ofta nog kunde bidra till en god lösning av föreliggande ärenden.

Ehuru Wachtmeister erhållit sin militära utbildning som dragonofficer, var hans försvarsintresse starkt maritimt betonat. Hans ätts traditioner, hans kärlek till hembygden och hans ställning som landshövding i Blekinge och hedersledamot sedan år 1902 av detta sällskap gjorde det för honom en plikt att i första kammaren företräda sjöförsvarets intressen, men han gjorde det av full övertygelse och med entusiasm, icke enbart av plikt känsla.

I det särskilda utskott, som år 1924 tillsattes i anledning av den Tryggerska regeringens proposition i försvarsfrågan, insattes Wachtmeister som suppleant. Det var den tyngsta börda, som fallit på den gamle fosterlandsvännens skuldror, och majoritetens oförståelse för flottans betydelse beredde honom den djupaste smärta. För honom stod Axel Oxenstiernas ord »på flottan beror näst Gud rikets säkerhet» som en levande sanning, och försvarsfrågans, enkannerligen flottans, öde vid 1925 års riksdag var för honom en verklig och djup sorg.

En stark plikt känsla och en varm fosterlandskärlek satte prägeln på Wachtmeisters livsgärning. Stilla som hans eget väsen inslumrade den försynte ädlingen och fosterlandsvännen, när flaggorna nyss gått i topp på Svenska Flaggens dag.

Årsberättelse i Sjökrigskonst och Sjökrigshistoria för år 1926.

Avgiven av ledamoten Landquist.

INLEDNING.

Under den tidsrymd, denna årsberättelse bör omfatta, har avslutats Marockokriget, det enda under året pågående större krigsföretag, vari sjöstridskrafter direkt deltagit. Ehuru de uppgifter rörande Abd-el-Krims kamp mot Spanien och Frankrike, som stått föredraganden till buds, icke varit utförliga, ha de dock kunnat sammanställas till en kort översikt av Marockokriget och av sjöstridskrafternas insats däri vid landstigningen i närheten av Alhucemasbukten. — Denna översikt omfattar årsberättelsens första avdelning.

I oktober 1925 undertecknades Locarnoavtalen och under sistförflutna september månad trädde dessa avtal i gällande kraft genom Tysklands inträde i Nationernas förbund. Under sommaren 1926 har i Genève sammanträtt den förberedande rustningsminskningskommissionen. Dessa båda, i viss mån samhöriga företeelser hava behandlats i årsberättelsens andra avdelning, till vilken även fogats en hemlig bilaga.

Årsberättelsens sista och största avdelning bär titeln: »översikt av det sjöstrategiska läget för ögonblicket». Föredraganden har här försökt att giva några synpunkter på de sjöstrategiska problemen i Stilla Havet, Medelhavet och Östersjön.

Kriget i Marocko och den spansk-franska landstigningen vid Alhucemasbukten september 1925.

Den spanska delen av Marocko utgöres av en kustremsa vid Medelhavet av ett par och tjugo mils längd fågelvägen mellan platserna Ceuta och Melilla samt ett djup inifrån kusten av omkring fem à sex mil. Området är bergigt och föga kultiverat, och dess utvecklingsmöjligheter synas begränsade, ehuru vinodling och bergshantering — uppgifterna om mineraltillgångarna äro dock mycket svävande — måhända skulle kunna bliva vinstgivande därstädes. Söder därom vidtager det franska Marocko eller över huvud taget det franska afrikanska kolonialväldet, som sträcker sig ända ned till syd om ekvatorn.

Sedan år 1919 har Spanien i detta område haft att bekämpa en resning, i spetsen för vilket stått Abd-el-Krim, ledare för de mest stridbara stammarna i Riff-området (den spanska intressesfärens mellersta del), och har därunder lidit kännbara motgångar (särskilt vid Melilla år 1921), vilka trots betydande insatser ännu år 1924 icke hade kunnat uppvägas. Nämnda år, då spanjorerna tillbakaträngts till kusten närmast Ceuta-Tetuan i väster och Melilla i öster, spred sig resningen till det franska Marocko, och även fransmännen blevo då och ända intill sensommaren 1925 tvingade till en i huvudsak defensiv krigföring, närmast äsyftande försvar av staten Fez och den i väst-ostlig riktning gående järnvägslinjen från Atlanten till Algeriet (Rabat-Fez-Oran).

I augusti 1925 disponerade emellertid Abd-el-Krims fiender önsider över för offensiv tillräckliga lantstridskrafter (det uppgives, att omkring 150,000 man franska och 125,000 man spanska trupper då stodo i fält), och initiativet gled därmed över i fransk-spanska händer. Abd-el-Krim kunde dock, med hänsyn till Riff-landets topografiska karaktär, hoppas att ännu länge kunna bjuda sina fiender ett starkt motstånd, särskilt under förutsättning, att hans stridsfront minskades i längd. Men fransmännens och spanjorernas nu uppnådda numeriska överlägsenhet satte dem å andra sidan i stånd att utnyttja

havet för en ur deras synpunkt önskvärd *förlängning* av operationsfronten, och de igångsatte därför ett anfall över den dittills oberörda sjögränsen, vilket anfall lyckligt inleddes genom den spanska landstigningen vid Alhucemasbukten den 8 september. Samtidigt härmed grep även den från Fez ledda franska Marocko-armén till offensiven, och under trycket från norr, söder och väster brast slutligen Abd-el-Krims motståndskraft.

Själva landstigningen och de därmed sammanhängande operationerna äro av intresse och skola här något utförligare behandlas.

Alhucemasbukten är belägen mellan Melilla och Ceuta, på omkring en tredjedel, från Melilla räknat, av avståndet mellan dessa platser och utgöres av en halvcirkelformad bukt med en mynning av 6 till 7 sjömilers vidd. Själva stranden är låg, men terrängen reser sig hastigt till en höjd av ett par hundra meter, särskilt vid de uddar, som begränsa bukten (Kap Morro Nuevo i väst och Kap Quilates i ost). I buktens innersta, sydvästra del ligga några mindre öar, i övrigt är stranden ren. Ett par kilometer syd om stranden innanför de nämnda öarna låg Abd-el-Krims »huvudstad», Ajdir.

I Alhucemasbukten — liksom för övrigt även på flera andra möjliga landstigningsplatser — hade Abd-el-Krim uppställt batterier med pjäser av intill medelsvår kaliber, och även strandförsvaret i och för sig var på sina ställen förberett genom iordningsställda kulsprutenästen, hinderlinjer och skyttegravar m. m. Inga som helst sjöstridskrafter stodo däremot till riffernas förfogande, och det enda utanför strandkanten befintliga hindret för fransk-spanska operationer intill kusten utgjordes därav, att kusten var otillräckligt sjömått och sålunda i nautiskt avseende riskabel. Ett spanskt slagskepp (»Espana») hade också i augusti 1923 grundstött vid Kap Tresforças (ej långt från Melilla) och gått förlorat.

Den franska deltagande eskadern utgjordes av ett slagskepp (»Paris»), 2 kryssare (»Strasbourg» och »Metz»), 6 jagare jämte ett antal aviso- och trängfartyg och var baserad på Melilla.

Även deltog två franska flygflottiljer, dock utan något depå- eller hangarfartyg.

Den spanska eskadern bestod av 2 slagskepp, 5 kryssare, 1 flygdepåfartyg med ett antal flygplan, 2 jagare, 3 torpedbåtar förutom ett antal träng- och transportfartyg och var baserad på Ceuta. Trupptransporterna synas emellertid till en del även hava utgått från Melilla.

Operationerna inleddes den 5—6 september och utgjordes intill den 7 av rena demonstrationer mot olika platser av riffkusten. Spanjorerna demonstrerade mot en flodmynning (Oued Lau) några mil sydost om Tetuan och fransmännen mot tvenne möjliga landstigningsplatser mellan Melilla och Alhucemasbukten. De franska demonstrationerna, varom närmare upplysningar föreligga, inleddes med kust- och strandbeskjutning jämte bombanfall (även de planerade demonstrationspunkterna voro givetvis flygrekognoscerade och därstädes befintliga försvarsanordningar i möjligaste mån utforskade), medan trupptransportfartygen höllos utom skotthåll men väl i sikte från land. Sedan elden pågått viss tid och i varje fall sedan eldgivningen från land upphört, fördes transportfartygen närmare land, och några timmar före mörkningen utfördes en överflyttning av trupper från fartygen till pråmar längsides. Sedan de lastade pråmarna börjat bogseras in mot stranden — ännu utom effektivt skotthåll — lade avdelade lätta fartyg dimma mellan dem och strandkanten och fortsatte härmed intill mörkningen, då pråmarna återvände ombord, trupperna återilastades och demonstrationen upphörde.

Den 8 september igångsattes den verkliga landstigningsoperationen. Den utsedda landstigningsplatsen var Cebadilla-viken, något väst om Kap Morro Nuevo och alltså belägen utanför den egentliga Alhucemasbukten. Den planerade samverkan mellan den franska och den spanska eskadern synes ha bestått däri, att den franska eskadern skulle binda försvaret i Alhucemasbukten, medan spanjorerna igångsatte sin landstigning i Cebadilla, därmed kringgående buktens försvarsanordningars västra flank. Vare sig det var avsiktligt eller ej,

kommo dock de båda nämnda operationerna, då de skulle utföras, ej att sammanfalla i tid, i det att spanjorerna voro efter; först vid middagstiden sattes de första trupperna i land. Landstigningen, som för övrigt gynnades av mycket gott väder, lyckades över förväntan; blott med en förlust av ett femtiotal stupade kom hela den första echelongen i land, och redan kl. 1300 samma dag voro tvenne å Kap Morro Nuevo uppställda riffbatterier i spanjorernas händer och ett tillsvidare säkert brohuvud etablerat. — I den första echelongen ingingo förutom infanteri, bl. a. utrustat med granatkastare, bergskanonbatterier, ingenjörtrupper och radiostationer m. m. även stridsvagnar, till ett antal av tio stycken. Om några motanfall under landstigningens fortgång nämnes intet i de källor, som stått föredraganden till buds; det angives blott, att trupperna vid skymningens inbrott kunde »bivuakera på Morro Nuevo halvön utan att bliva oroad».

Landsättandet av trupper m. m. fortsattes under följande dagar men blev fördröjt genom insättande hårt väder, som för flera dygn avbröt varje förbindelse mellan fartygen och stranden. Härunder gjorde sig bristen på dricksvatten särskilt kännbar i land — samma erfarenhet alltså, som vid den engelska landstigningen i Suvlabukten i augusti 1915. Vid det fortsatta framträngandet söderöver längs Alhucemasbukstens västra strand mötte spanjorerna ett alltjämt växande motstånd från fienden, och först under de första dagarna av oktober nåddes det första operationsmålet Ajdir, beläget omkring 8—10 km. från Cebadilla.

Läget av frågan om allmän rustningsminskning.

Frasen: »Krig emot kriget!» var en av piskorna på folkens skuldror under den stora kraftmätningen 1914—1918. Såsom det måhända betydelsefullaste resultatet av världskriget hälsades ock tillkomsten av Nationernas Förbund, vars uppgift ju i främsta rummet skulle vara att söka mästra de dunkla krafter,

som föra nationerna i harnesk mot varandra. Att denna uppgift förvisso icke var lätt att fylla syntes allom givet; det gällde ju först och främst att utplåna de mäktiga känslor av miss-tänksamhet och hat de krigförande folken emellan, som de fyra krigsåren uppammat — härför kunde icke ett diktum i Versailles vara tillfyllest. Ett betänkligt hämmande inflytande på förbundets förmåga att göra sig gällande syntes även utövas därav, att av europeiska makter särskilt Tyskland och Ryssland saknades bland förbundets medlemmar.

Sedan Tyskland i september 1926 ingått i Nationernas förbund och därjämte — i likhet med andra stormakter — intagit en permanent plats i Rådet, har en av de brister, som från begynnelsen vidlåde förbundet, undanröjts. Men under den tid, då frågan om Tysklands inträde i Nationernas förbund stått på dagordningen, har det å andra sidan blivit allt mera tydligt, att Ryssland icke blott vill stå utanför förbundet utan även med all makt söker emotsätta sig dess strävanden, särskilt sedan »Locarnoverket» fullbordats, vari Ryssland ser intet mindre än en av Storbrittanien ledd strategisk inringning av det ryska väldet i Europa och Asien (jämför Dansk Tidskrift för Sjøvaesen, art. »Locarno» maj 1926, sid 255). Såsom en mot Nationernas förbund direkt riktad överenskommelse betraktas också Rysslands i slutet av år 1925 med Turkiet avslutna neutralitets- och vänskapstraktat (jämför U. S. Naval Institute Proceedings, febr. 1926, sid. 382).

Därmed att Tyskland omsider intog sin plats i Nationernas förbund trädde i gällande kraft alla de i Locarno den 16 oktober 1925 träffade avtalen. Då så mycket — ej minst på vårt eget språk — redan skrivits och utsagts såväl om »Locarnoverket» som ock om »Locarnoandan», skulle det måhända icke vara nödvändigt att i denna årsberättelse mer än omnämna det faktum, att det slutliga villkoret för avtalens ikraftträdande uppfyllts med Tysklands anslutning till Nationernas förbund. Men med Locarnoavtalens realiserande uppstå å andra sidan vissa strategiska problem, vilka även beröra Sverige, och det torde därför icke vara ur vägen att något utförligare ingå på dessa avtals innebörd.

Under tiden den 5—16 oktober sammanträdde i Locarno ombud för de tyska, belgiska, brittiska, franska, italienska, polska och tjeckoslovakiska regeringarna och enades om följande förslag till traktater och överenskommelser:

1) *Traktat mellan Tyskland, Belgien, Frankrike, Storbritannien och Italien*, benämnd »Rhen- eller »Västpakten» (den egentliga »Locarnotraktaten»). Denna innehåller gemensamma överenskommelser mellan Tyskland och Frankrike samt mellan Tyskland och Belgien att på fredlig väg och på i traktaten närmare angivet sätt lösa alla tvistefrågor, av vad beskaffenhet de vara må (art. 3), en förbindelse av nämnda makter att icke gripa till krig mot varandra annat än under vissa i traktaten medgivna förutsättningar (art. 2), samt en samfällid (»en för alla och alla för en») garanti för upprätthållande av territoriellt status quo i avseende å gränserna mellan Tyskland och Belgien-Frankrike enligt Versaillesfreden (art. 1).

2) *Skiljedomsöverenskommelse mellan Tyskland och Belgien.*

3) *Skiljedomsöverenskommelse mellan Tyskland och Frankrike.*

4) *Skiljedomstraktat mellan Tyskland och Polen.*

5) *Skiljedomstraktat mellan Tyskland och Tjeckoslovakien.*

Dessa fyra överenskommelser och traktater äro sinsemellan likalydande och art. 1 i samtliga är av följande lydelse:

»Alla tvister mellan Tyskland och — — — — —, av vad beskaffenhet de vara må, rörande vilka parterna bestrida varandra en rätt och vilka icke kunna lösas på vänskaplig väg genom sedvanliga diplomatiska förhandlingar, skola underställas antingen en särskild skiljedomstol eller den fasta mellanfolkliga domstolen, i enlighet med vad här nedan stadgas. Det är överenskommet, att här ovan omförmälda tvister särskilt skola utgöras av sådana, som omnämnas i förbundsaktens artikel 13.

Denna bestämmelse är icke tillämplig å de tvister, vilka uppstått på grund av omständigheter, vilka inträffat före denna överenskommelse och som tillhöra det förflutna.

Tvister, för vilkas beläggande särskilt förfarande stadgats

i andra Tyskland och — — — — — emellan gällande avtal, skola avgöras enligt bestämmelserna i dessa avtal».

6) *Skrivelse till tyska delegationen* av följande lydelse:

»Tyska delegationen har begärt närmare uppgifter i fråga om förbundsaktens artikel 16.

Vi sakna behörighet att uttala oss å förbundets vägnar, men, i anslutning till den diskussion, som redan ägt rum inom Nationernas förbunds församling och utskott, och efter att hava diskuterat saken med varandra, tveka vi icke att meddela Eder den tolkning, som vi för vår del giva åt artikel 16.

I enlighet med denna tolkning böra de ur nämnda artikel för förbundets medlemmar härflytande förpliktelserna förstås på det sätt, att varje medlem av förbundet är förpliktad att lojalt och verksamt medverka till att förbundsakten upprätthålles och att varje angreppshandling motverkas, i den mån dess militära förhållanden medgiva och med hänsyn tagen till dess geografiska läge».

Denna skrivelse har undertecknats av delegationscheferna Vandervelde, Briand, Chamberlain, Mussolini, Skrzynski och Benes med namninitialer.

7) *Traktat mellan Frankrike och Polen.*

8) *Traktat mellan Frankrike och Tjeckoslovakien.*

Dessa båda traktater äro sinsemellan likalydande och artikel i i båda är av följande lydelse:

»Därest Polen (Tjeckoslovakien) eller Frankrike skulle ut-sättas för en kränkning av de innevarande dag mellan dem och Tyskland ingångna avtalen för den allmänna fredens bibehållande, förbinda sig Frankrike, respektive Polen (Tjeckoslovakien) att, i enlighet med förbundsaktens artikel 16, omedelbart lämna varandra hjälp och bistånd, så framt dylik kränkning åtföljes av icke provocerade fientligheter.

Därest Nationernas förbunds råd vid handläggning av en rådet jämlikt sagda avtal underställd fråga icke skulle lyckas att få sin rapport antagen av rådets samtliga medlemmar utom parternas ombud och därest Polen (Tjeckoslovakien) eller Frank-

rike skulle utsättas för ett icke provocerat anfall, skola Frankrike, respektive Polen (Tjeckoslovakien) omedelbart lämna varandra hjälp och bistånd i enlighet med förbundsaktens artikel 15, stycket 7».

Det är icke föredragandens avsikt att söka bedöma Locarnoavtalens innebörd och räckvidd, så mycket mindre som även juridiska experter äro av särgående meningar härom. Såsom under alla förhållanden sannolikt kan det dock utsägas, att Locarno torde ha åstadkommit en viss avspänning på Europas kontinent. Å andra sidan har Ryssland, med rätt eller orätt, uppfattat Locarno såsom en tysk politisk orientering västerut och ser i de träffade avtalen en mot Ryssland självt riktad udd. Ryssland har också skyndat sig att medelst egna traktater söka stärka sin ställning; (ovan omnämnd traktat med Turkiet dec. 1925 och fördrag med Tyskland april 1926).

Det senare fördraget utgör en för fem år framåt gällande överenskommelse mellan de båda länderna, på basis av Rapallofördraget, angående ömsesidig neutralitet i händelse endera makten anfallas av tredje part. — Under fortsättningen av år 1926 har Ryssland avslutat eller ligger i underhandlingar om att avsluta ytterligare liknande »nonaggressionsfördrag» med sina västra gränsmakter.

Ett speciellt intresse för Sverige och Danmark erbjuder av Locarnodokumentet den ovan anförda skrivelsen angående tolkning av förbundsaktens artikel 16, som tillställdes den tyska delegationen av övriga, i förhandlingarna deltagande delegationers chefer. Fråga är nämligen, om Tyskland genom denna skrivelse fritagits från den i förbundsaktens art. 16 angivna obetingade skyldigheten att medgiva passage genom eget territorium av stridskrafter, som hava till uppgift att utföra förbundets militära expeditioner. Av skrivelsen i fråga framgår icke, att så är fallet, men den ene tyske delegaten, herr Stresemann, har dock i tyska riksdagen i november 1925 på tal om Locarnokonferensen fällt följande yttrande: »Även om vi själva

konstatera, att en annan makt är angripare, äro vi icke förpliktade att deltaga i några militära anstalter, att medgiva stridskrafterns passage eller att deltaga i några ekonomiska sanktioner». (Dansk Tidskrift för Søvaesen, maj 1926, sid. 236). Enligt en annan källa (»Det nya Sverige», häfte 4, 1926, sid. 161) ha båda de tyska delegaterna (hrr Luther och Stresemann) i tyska riksdagen mycket kategoriskt förklarat, att Tyskland i Locarno fritagits från att låta förbundstrupper marschera genom tyskt territorium. Har så skett, har med andra ord åt Tyskland medgivits att själv bestämma om förbundstruppers passage genom landet, *så få Bälten och Sundet avgörande betydelse sasom den i visst fall enda förbindelseleden mellan väster och öster* i händelse av väpnade konflikter i nordöstra Europa. För Sveriges och Danmarks vidkommande innebär detta ett betydande orosmoment, mindre måhända på grund av eventuella militära transporters genomfart i och för sig, än av det skälet, att den östersjömakt, mot vilken aktionen västerifrån riktas, ingenstädes lämpligare kan söka komma transporterna till livs än just i och i närheten av Bälten och Öresund, alltså invid eller måhända även på svenskt eller danskt territorium.

Det är givetvis ännu allt för tidigt att söka bedöma, huruvida Locarnoavtalen eller måhända hellre den mångomtalade »Locarnoandan» skall kunna bilda en grund för någon allmän rustningsminskning i Europa. Locarnoavtalen och Tysklands inträde i Nationernas förbund beteckna visserligen ett närmande mellan forna fiender, och de innebära, att Mellaneuropas makter avgivit högtidliga försäkringar till varandra — men därifrån och till fullkomlig säkerhet är steget långt. Ett avtal eller ett löfte kan alltid brytas, och förevändningar för ett sådant steg kunna alltid uppkonstrueras — om icke på annat sätt så med användning av nödvärnsrätten, vilken Tyskland t. ex. tog till intäkt för att försvara sitt infall i Belgien, av vars neutralitet Tyskland ändock var en garant. Därjämte är det visst, att

Nationernas förbunds auktoritet aldrig satts på ett fullt allvarligt prov; man har ännu icke sett detsamma i enig och verksam aktion mot en fredsstörande *stormakt* i dess egen krets. Fråga är slutligen, i vilken *utsträckning* makterna komma att medverka vid en av förbundet påbjuden eller en annorledes garanterad ekonomisk och militär aktion mot en fredsstörare, ändock att de i *princip* ställa sig på den överfallnes sida. Varje land är dock sig självt närmast, det synes fullt ursäktligt, om det sätter sina egna intressen före andras — och ju större en nation är, desto större förefaller ock dess eget-intresse vara.

Det första steget till en minskning av rustningarna, erkännerligen till sjöss, togs som bekant vid Washingtonkonferensen år 1921—1922 på U. S. A:s initiativ och alltså vid sidan av Nationernas förbund. Sedan nu över fyra år förflutit efter Washingtontraktatens undertecknande (febr. 1922), lära dess följder tvivelsutan kunna fullt överblickas. Det framstår då, såsom i den i våras utkomna broschyren »Aktuella sjöförsvarsfrågor» mera utförligt framhålles, att traktaten, långt ifrån att minska kapprustningen till sjöss, i själva verket blott växlat in densamma på nya linjer. Kapprustningen fortgår, och i de ledande sjömakernas budgeter stiga nybyggnadsanslagen kontinuerligt.

Den på Nationernas förbunds föranstaltande år 1924 samlade Romkonferensen, som närmast äsyftade ett försök att utsträcka Washingtontraktatens principer till att bliva gällande jämväl för de makter, som icke undertecknat sagda fördrag, misslyckades i grund; den utmynnade egentligen blott i krav från flertalet av de makter, som spörsmålen närmast gällde, att erhålla fördragsenligt medgiven rättighet att *utöka* sina sjöstridskrafter.

Fråga är, om den i Washington inslagna vägen över huvud taget är framkomlig. Det kan nämligen betvivlas, att ett lands maritima intressen kunna uttryckas i siffermässiga förhållanden;

framför allt icke på sådant sätt, att varje land får sig tilldelat en viss maximisumma för slagfartygstonnage, en annan för hangarfartyg, en tredje för kryssare, en fjärde för jagare, en femte för u-båtar o. s. v. — därtill äro ländernas sjöstrategiska omständigheter alltför olika.

Följande uttalande av M. Raiberti vid marinbudgetens framläggande i franska senaten år 1926 (Revue Maritime, juni 1926, sid. 806 ff.) må i sammanhanget anföras:

» — För att sammanfatta: Frankrike kan icke acceptera en ny begränsning av rustningarna till sjöss, som sträcker sig över alla fartygstyper, på något annat villkor än att den nya traktaten medgiver Frankrike ett totalt tonnage av lätta över- och undervattensfartyg, som bestämmes, icke med någon för alla länder över en bank gällande koefficient utan med hänsyn till dess maritima läge och behoven hos dess sjöförsvär. Därest någon ny konferens sammanträder för att på nytt granska frågan om rustningarna till sjöss, är det att önska, att densamma tillämpar en mera vidsynt och även smidigare formel än den, på vilken Washingtontraktaten är grundad. En lämplig formel vore måhända den som utarbetades i den franska marin-staben år 1921 och som gav varje föredragsslutande makt ett visst, samtliga fartygstyper omfattande totaltonnage, inom vilket varje makt sedan kunde utbygga ett sjöförsvär i enlighet med sina speciella intressen.

Vad som särskilt är av vikt är, att icke under någon förövändning medgiva, att frågan om rustningarna till sjöss skiljes från den om rustningarna till lands och i luften. Varje lands försvarsproblem är ett och odelbart».

I M. Raiberti's uttalande om totaltonnaget hava även röster utom Frankrike instämt — t. ex. ledarskribenten sir Herbert Russell i »Naval and Military Record».

Den franska ståndpunkten om »försvarsproblemets odelbarhet» delas däremot icke på andra sidan Kanalen och ej heller på andra sidan Atlanten. Storbrittanien och U. S. A. vilja se varje försvarsgren behandlad för sig. Det torde icke vara för

djävrt att antaga, att i dessa olika ståndpunkter ligga dolda egna intressen. De båda stora sjömakterna förlita sig huvudsakligen på sina flottor och marina flygvapen och hava redan reducerat sina lantstridskrafter till ett minimum. Frankrike åter har visserligen genom ratificering av Washingtontraktaten accepterat en skenbar nedflyttning till en andra eller tredje rangens sjömakt, men ser däri ock ett bytesobjekt för bibehållande inom det »odelbara försvarsproblemets» ram av en stark armé och ett starkt landflygvapen.

Denna skiljaktighet i uppfattningen av riktlinjerna för en gemensam rustningsminskning var en av orsakerna till att den förberedande nedrustningskommissionens till februari 1926 utsatta sammanträde blev uppskjutet till maj på förslag av bl. a. Frankrike och Italien.

Den 18 maj sammanträdde emellertid den ifrågavarande kommissionen i Genève och förblev samlad intill början av juli. I slutet av september hava arbetena i densamma åter upptagits. Representerade äro förutom de stater, som i våras tillhörde rådet, även U. S. A., Finland, Holland, Polen, Rumänien och Tjeckoslovakien. Om de resultat, till vilka kommissionen kommit, är ännu intet bekant; förhandlingarna äro nämligen tillsvidare hemliga.

Det torde emellertid redan nu vara fullt klart, att det ej kan bliva tal om någon ytterligare begränsning av Sveriges sjöstridskrafter utöver den högst betydande reduktion av densamma, som successivt ägt rum genom utebliven nybyggnad under ett tiotal år och som stadfäst genom 1925 års försvarsordning. Sverige har ju redan verkställt den rustningsminskning till sjöss, om vars realiserande för *andra* stater en blivande konferens kan komma att fatta beslut — och det torde t. o. m. icke vara för djävrt att antaga att Sverige, i ivern att ådagalägga sina fredliga avsikter, redan gått vida utöver de rämärken för rustningsbegränsning, som en internationell konferens kan komma att utstaka.

Intet som helst sakskäl föreligger i själva verket för att i väntan på de pågående förhandlingarnas slutliga resultat ytterligare uppskjuta den oöndgängligen nödvändiga ersättningsbyggnad för vår flotta, varav behovet erkännes icke blott i Sverige utan även allmänt utomlands.

Översikt av det sjöstrategiska läget för ögonblicket.

Styrkeförhållanden mellan de fem största sjömakterna.

Ur februari-häftet av U. S. Naval Proceedings för år 1926 (sid. 310 ff.) må anföras följande tabeller, vilka, med Englands flotta som måttstock, angiva U. S. A:s, Japans, Frankrikes och Italiens inbördes styrkeförhållanden m. m. den 1 oktober 1925.

Tabell I. *Tillgång av personal å stat.*
(Relativa tal).

	Befäl	Menige	Washington-siffror för slagfartygstonnage
Storbrittanien	5,00	5,00	5,00
U. S. A.	4,69	4,26	5,00
Japan	4,26	3,41	3,00
Frankrike	1,97	2,63	1,67
Italien	1,26	2,13	1,67

Ann. Av tabellen framgår bl. a., att U. S. A. för att komma i jämnhöjd med Storbrittanien måste öka sin personal ej oväsentligt (med 534 befäls personer och 14,220 menige).

Tabell II. *Slagfartygstonnage.*

	Antal fartyg	S:a tonnage	S:a medgivet tonnage år 1941 enl. fördrag	Washington-siffror
Storbritannien	22*)	580,450*)	525,000	5,00
U. S. A.	18	525,850	525,000	5,00
Japan	10	301,320	315,000	3,00
Frankrike.....	9	194,544	175,000	1,67
Italien	7	133,670	175,000	1,67

Tabell III. *Hangarfartyg* (totaltonnage begränsat av Washingtontraktaten), färdiga eller under byggnad. (Relativa tal).

	Tonnage	Washington-siffror för hangarfartyg
Storbritannien	3,87	5,00
U. S. A.....	2,91	5,00
Japan	2,35	3,00
Frankrike	0,78	2,22
Italien	0,00	2,22

Tabell IV. *Moderna kryssare* (13—20 cm. kanoner, 3,000—10,000 ton, 27 knop och över), färdiga eller under byggnad. (Relativa tal).

	Antal	Tonnage	Washington-siffror för slagfartygstonnage
Storbritannien	5,00	5,00	5,00
U. S. A.....	1,18	1,56	5,00
Japan	2,45	2,57	3,00
Frankrike	0,88	1,15	1,67
Italien	0,98	0,83	1,67

*) Då Nelson och Rodney bliva färdigställda (antagligen senhösten 1926), ändras dessa siffror till 20 resp. 558,950, enär Ajax, Centurion, King Georg V och Thunderer då skola slopas.

Tabell V. *Jagare och flotttjledare* (800 ton och över, 27 knop och över), färdiga eller under byggnad. (Relativa tal).

	Antal	Tonnage	Washington-siffror för slagfartygstonnage
Storbritannien	5,00	5,00	5,00
U. S. A.....	6,92	6,88	5,00
Japan	2,26	2,18	3,00
Frankrike	1,08	1,25	1,67
Italien	1,35	1,24	1,67

Tabell VI. *Större u-båtar* (över 1,000 ton, 20 knop och över), färdiga eller under byggnad. (Relativa tal).

	Antal	Tonnage	Washington-siffror för slagfartygstonnage
Storbritannien	5,00	5,00	5,00
U. S. A.....	4,09	3,72	5,00
Japan	9,09	6,96	3,00
Frankrike	0,91	1,43	1,67
Italien	1,82	1,24	1,67

Tabell VII. *U-båtar* (på 700 ton och över samt 13 knop och över), färdiga eller under byggnad. (Relativa tal).

	Antal	Tonnage	Washington-siffror för slagfartygstonnage
Storbritannien	5,00	5,00	5,00
U. S. A.....	8,93	8,64	5,00
Japan	8,08	7,20	3,00
Frankrike	5,89	5,18	1,67
Italien	3,21	2,81	1,67

Tabell VIII. *Sjöflygstridskrafter*, innefattande det antal flygplan, som på ett avstånd av över 1,000 distansminuter från egen kust kunna utsändas från stridsfartyg. (Relativa tal).

	Antal	Washington-siffror för slagfartygstonnage
<i>Storbritannien</i>	5,00	5,00
U. S. A.....	2,69	5,00
Japan.....	2,46	3,00
Frankrike	1,19	1,67
Italien	0,36	1,67

Det vore måhända icke alldeles oriktigt att redan av de siffror, som i ovan utförda tabeller angivas, draga vissa slutsatser beträffande det sjöstrategiska läget för ögonblicket.

Det skulle då t. ex. framstå, att den *engelska* flottan på grund av sin utpräglade överlägsenhet i kryssare och transportabla sjöflygstridskrafter mer än de andra synes lämpad för operationer på de stora vattnen och på betydande avstånd från hemlandsbaser.

Det faller även i ögonen, att *U. S. A:s* flotta i operativt avseende är att anse såsom mindre lyckligt — för att icke säga felaktigt — sammansatt, därigenom att den är så markant svag beträffande kryssare. Denna svaghet träder ännu mer i dagen, om man betänker det faktum, vilket dock icke direkt framgår av tabellerna, att *U. S. A. saknar* såväl slagkryssare som flottiljedere.

Den *japanska* flottan förefaller väl sammansatt för operationer i mera offensivt syfte genom sin relativa styrka i kryssare och sjöflygstridskrafter och för operationer i mera defensivt syfte genom sin absoluta styrka i u-båtar. Anmärkningsvärt är även, att Japan har den förhållandevis talrikaste stampen

sonalen. Måhända ligger det icke så mycket överdrift i det påståendet, som man återfinner på var eller varannan sida i amerikanska facktidsskrifter, att Washingtontraktatens relativitetssiffror (5:3) icke utgöra något adekvat uttryck för det *verkliga* styrkeförhållandet mellan *U. S. A.* och *Japan*.

Sjöstrategiska intressecentra.

Ehuru väl vid sjökrig, särskilt mellan stormakter, teoretiskt sett alla hav äro möjliga krigsskådeplatser, torde det dock få anses riktigt att antaga, att vissa hav framför andra äro sannolika framtida sjökrigsskådeplatser i första planet. Skälen härtill skulle vara, att i vissa vid havet belägna eller av hav omflutna landområden mötas mäktiga ekonomiska intressen, råda politiskt osäkra förhållanden eller föreligger en bestämd strävan till expansion (på grund av befolkningsöverskott) på andra närliggande områdens bekostnad. Ett ytterligare skäl kan vara, att vissa »förträngningar» i ett hav eller mellan tvenne utgöra knutpunkter för trafiken till sjöss. I sådana faktorer ligger så att säga den primära anledningen till att antaga tillvaron av ett sjöstrategiskt intressecentrum inom ett visst område av jordens yta. Sjö- och luftstridskrafterns aktionsradie är emellertid väsentligt begränsad, och det är först, då det område, där fleras ekonomiska eller andra intressen korsa varandra, ligger inom de intresserade parternas effektiva räckhåll, som ett reellt oroscentrum kan sägas ha tillkommit.

Ur de angivna synpunkterna synas i nuvarande tid främst trenne vattenområden tilldraga sig uppmärksamheten, nämligen *Stilla Havet*, *Medelhavet* och *Östersjön*.

Stilla Havet.

U. S. A:s växande handelsutbyte med *Kina* i konkurrens med tidigare makter på platsen, *Kinas* egna osäkra politiska förhållanden och *Japans* naturliga expansionssträvan (beroende

på ett befolkningsöverskott), hämmad av rigorösa invandringslagar i såväl U. S. A. som Australien, utgöra några av anledningarna till att Stilla Havet börjar tilldraga sig ett alltmer växande intresse ur sjöstrategisk synpunkt.

Det kan emellertid i detta sammanhang icke bliva tal om att av det vittomfattande och intressanta »Stilla-Havsproblemet» beröra mera än några enstaka sidor och då i första rummet sådana, som av det ena eller andra skälet under det gångna året blivit särskilt belysta.

Redan vid en flyktig blick på Stilla Havets karta framträder det, att *avståndet* måste utgöra en allt dominerande faktor i detta havs »strategiska problem».

Medan t. ex. distansen från Englands västkust till New York är omkring 3,000 sjömil, är avståndet mellan Manilla och Panamakanalen *mer än tre* gånger så stort och mellan Japan (Yokohama) och U. S. A. (San Francisco) ännu omkring 4,800 sjömil.

Ytterligare några siffror må anföras för att klarlägga särskilt Hawaji-öarnas — U. S. A:s längst västvärt framskjutna örlogsbas — belägenhet i förhållande till vissa omkringliggande hamnar. Avståndet från Pearl Harbour

till San Francisco är	2,100 sjömil.
» Guam	3,300 »
» Esquimault (Kanada)	2,500 »
» Jap	3,800 »
» Yokohama	3,400 »
» Singapore	5,900 »
» Manilla	4,800 »

Det ligger i öppen dag, att vid sådana avståndsförhållanden över huvud taget besittningen av lämpliga örlogsbaser måste spela den allra största roll för de makter, som hava intressen att bevaka i Stilla Havet. Ännu mera framträder vikten härav i belysningen av det förhållandet, att flottors aktionsradie är begränsad och därtill begränsad av de *minst uthålliga* fartygens bränsleförråd. Det är också omkring de befintliga eller möjliga

operationsbaserna för flottor i Stilla Havet, som under de senaste åren uppmärksamheten varit koncentrerad, och det är i utbyggandet av dessa baser, som det stigande sjöstrategiska intresset tagit sig de tydligaste uttrycken.

Det märkligaste — men långt ifrån det enda — beviset för att »Stilla-Havsproblemet» är såväl aktuellt som reelt utgöres utan tvivel av den brittiska åtgärden att för en kostnad av omkring 200 mill. kr. utbygga *Singapore* till en örlogsbas av första ordningen. Arbetena på denna hamn, vilka inställdes under Mac Donalds ministär, hava numera (fr. o. m. 1925) under den nya regimen i hemlandet tagit full fart, särskilt sedan malajstaternas suveräner under sommaren 1926 beslutat bidra till bygget med en summa av 2 mill. pund att utbetalas med $\frac{1}{5}$ om året under 5 år. Det förtjänar påminnas om, att den brittiska flottan från samma givare halvtannat år före världskrigets utbrott erhölet ett slagskepp (»Malaya») till skänks. — Ytterligare andra bidrag ha även influtit till Singaporebygget; så har t. ex. Hong-Kong bidragit med $\frac{1}{4}$ mill. pund.

Storbritannien besitter dock i Stilla Havet icke blott denna örlogsbas under utbyggnad. *Hongkong* (1,400 sjömil från Singapore) t. ex. är väl ännu att betrakta som huvudstationen i fjärran östern, men lär vara svärförsvaret åt landsidan samt mot luftanfall och torde av dessa skäl — sannolikt av flera — ha för framtiden fått avstå första platsen åt Singapore. Ytterligare flera stödjepunkter för det brittiska imperiets flotta i sydvästra delen av Stilla Havet kunna nämnas, t. ex. *Sydney* och *Port Darwin* (på Australiens ost- resp. nordkust), om vars befästade förslag nyligen framkommit. Även i Stilla Havets nordöstra del har samma flotta en bas, nämligen i *Esquimault* på Vancouver-ön, ej långt norr om gränsen mellan Kanada och U. S. A. I denna bas har under sommaren 1925 fullbordats byggandet av världens näst största torrdocka (enligt »*Naval and Military Record*», $\frac{15}{7}$ 1925).

Det ligger en viss sanning i det påståendet från amerikanskt håll, att flertalet makter har ett stort försprång framför Förenta Staterna i avseende å möjligheter till maritima operationer i

västra delen av Stilla Havet. Att så är beror till en del på faktiska förhållanden, såsom Hawajioarnas avlägsenhet från de japanska och kinesiska haven jämte Bortre Indiens ögrupper, men huvudsakligen därpå, att Förenta Staterna i artikel XIX av Washingtontraktaten gjort det betydelsefulla medgivandet att efter traktatens undertecknande (febr. 1922) låta allt förbli vid *status quo* beträffande örlogsbaser och befästningar å sina öbesittningar i Stilla Havet, undantagandes Hawajioarna. Härmed ha Förenta Staterna av sagt sig möjligheten att å Filippinerna eller å Guam utbygga befästa örlogsbaser med dockor, förråd etc. Det må i sammanhanget anföras, att även Storbrittanien och Japan avgåvo motsvarande förbindelser beträffande vissa dem tillhörande insulära besittningar, men Storbrittanien för sitt vidkommande endast för besittningar ost om long. 110° (Singapore ligger strax väst därom!) och ej belägna intill vare sig Kanadas, Australiens eller Nya Zeelands kuster, och Japan för sin del endast för de i strategiskt avseende mindre betydelsefulla ögrupper, som ligga nordost och sydväst om huvudöarna.

En amerikansk sjöofficer (captain W. S. Anderson) skriver härom (U. S. Naval Proceedings, mars 1926, artikeln »Limitation of Naval Armament»).

» — — — — Washingtonfördraget (»5:5:3 — fördraget») är orättvist. Det medger andra nationer att innehava, även att utveckla örlogsbaser i områden, varifrån Fjärran Östern kan behärskas, men förnekar Förenta Staterna samma rätt. Härigenom utplånas 5:5:3 förhållandet och förnekas den »öppna dörrrens» politik».

»Genom Washingtonfördraget ha Förenta Staterna offrat möjligheten att försvara sina besittningar, sin handel och sina intressen i Fjärran Östern»

»Washingtonfördraget står icke blott i motsatsförhållande till Förenta Staternas nutida säkerhet och intressen, utan har även förbisett dess framtida intressen. Våra efterkommandes födslorätt till en lika del med andra i den framtida handeln på Asien har överlåtits till främlingar — — — —».

Om än Hawajioarna synas mindre lämpliga såsom operationsbas för maritima företag mot Stilla Havets västra kust och därutanför liggande ögrupper, erbjuda de dock å andra sidan större möjligheter såsom bas för operationer i Stilla Havets östra del. Man skulle kunna säga, att ifrågavarande ögrupp för Förenta Staterna är mindre värdefull att äga än dyrbar att förlora. I den amerikanska flottans krigsövningar under senaste år, vilka f. ö. alla avhållits i Stilla Havet, ha också Hawajioarna spelat en synnerligen framträdande roll. Så var till exempel fallet vid en krigsövning i april 1925, som utfördes enligt ungefär följande program.

En »svart» makt var i besittning av Hawajioarna. En »blå» flotta, baserad på San Francisco, skulle intaga ögruppen. I svart styrka ingingo de stridskrafter, som normalt äro förlagda till Hawajioarna; i blå styrka huvuddelen av U. S. A:s Stillahavsflotta jämte hangarfartyget »Langley» och 2 armédivisioner (representerade av 1,500 marinsoldater). Med övningen avsågs dessutom bl. a. att fastställa: 1) om Hawajioarna med dit i fred förlagda stridskrafter förmå hålla ut, tills dess den amerikanska flottans huvudstyrka hinner inträffa, 2) om flottans utrustning och utbildning, dess förfarande vid bombardering av kustfästningar samt samarbetet mellan sjö-, lant- och luftstridskrafter vore tillfredsställande för en operation, utgående på erövring av en ögrupp.

Krigstillståndet inträdde den 15 april, då blå flotta avgick från San Francisco. De egentliga stridshandlingarna, innefattande bl. a. en landstigning på ön Oahu (varest örlogshamnen Pearl Harbour är belägen) i Hawajiogruppen, utspelades den 27—28 april.

Från krigsövningen ansågos bl. a. följande erfarenheter föreligga:

1) Djupet i Pearl Harbours inlopp (omkr. 12 m.) är ej under alla förhållanden tillräckligt för slagskepp;

2) Ögruppen tilldelade flygplan ha otillräcklig aktionsradie. (Dessa hade ej kunnat upptäcka den sig annalkande flottan tidigare än 12 timmar före dess ankomst). Öarnas såväl lant- som sjöflygstridskrafter böra dessutom fördubblas i styrka;

3) Å öarna förlagda u-båtar och lantstridskrafter äro otillräckliga i antal och böra ökas med 50 % (resp. 10 u-båtar och 7,000 man);

4) Befästningar äro erforderliga å ön Oahu's norra strand (där huvudlandstigningen ägt rum under övningen).

Enär de »blå» stridskrafterna under övningen representerade ungefär samma styrka som hela den japanska flottan — bl. a. ingingo i »blå» styrka 10 slagfartyg eller samma antal dylika fartyg, som den japanska flottan räknar — har krigsövningen på flera håll — icke minst i Japan — uppfattats som ett försök att överspela ett befarat japanskt angrepp mot Hawajjöarna, och den har på denna grund livligt kommenterats i den utländska fackpressen. Omdömena om övningens planläggning ha emellertid varit av varierande art. »Revue Maritime» t. ex. (novemberhäftet 1925) anser de närmare förutsättningarna för övningen osannolika och underkänner helt övningens strategiska grundval. Tidskriften i fråga preciserar sin kritik sålunda:

» — — — Det förefaller otroligt, att Japan skulle utsända sin flottas huvudstyrka för att försöka erövra en befäst fientlig bas, belägen på 3,400 sjömil avstånd. Överfarten skulle taga 10 à 12 dagar i anspråk med den låga fart, som medförandet av en transportflotta skulle framtvunga».

»Vid framkomsten till Hawaji skulle denna flotta bliva utsatt för anfall av det 20-tal u-båtar och 100-tal flygplan, som normalt äro förlagda till ögruppen för dess försvar. Fartygens bränsleförråd skulle efter överfarten vara hårt medtagna, och någon möjlighet att förnya dem skulle icke föreligga, med mindre än att bränsleförrädsfartyg medförts från hemlandet och en för luft- och u-båtsanfall skyddad ankarplats omedelbart stode till förfogande».

»Under krigsövningen landsattes i verkligheten 1,500 man, och denna operation tog givetvis icke mer än en dag, men landsättandet av 30,000 man måste även i gynnsammaste fall taga flera dagar. Ön Oahu's nordkust är dessutom icke lätt tillgänglig; båtar och pramar måste passera kanaler genom

korallrev utanför stranden, och man torde icke heller kunna räkna med att de försvarande landstridskrafterna (normalt uppgående till en armédivision) skola förbli överksamma i detta skede av ett landstigningsföretag — — —».

Till denna kritik torde den anmärkningen kunna fogas, att u-båts- och luftanfall jämte motstånd av försvarande landstridskrafter i själva verket äro att uppfatta såsom »normala» risker vid alla landstigningsföretag och knappast kunna utgöra något avgörande hinder för igångsättande av sådana företag, därest de äro strategiskt riktiga. En mera besvärande, om än sannolikt icke direkt hindrande omständighet för ett japanskt överfall på Hawajjöarna utgör då det betydande avståndet (3,400 sjömil) mellan hemlandet och anfallsföremålet. Men det bör icke förglömmas, att Japan har tillgång till i förhållande till Hawaji närmare belägna stödjepunkter än hemlandsöarna, såsom t. ex. Jaluitlagunen bland Marshallöarna, för vilka Japan är mandatärmakt. Jaluit, på 2,100 sjömil avstånd från Honolulu, tillhör ock, egendomligt nog, den särskilt angivna kategori av japanska Stilla Havs-öar eller ögrupper, till vilka för främmande fartyg allt tillträde är förbjudet (enligt Marine Rundschau, juni/juli 1925, artikel »Singapore», sid. 258).

Med andra ord, ett japanskt överfall mot Hawajjöarna torde vid en konflikt Japan—U. S. A. icke böra anses ligga utom möjlighetens gränser. En annan fråga är dock, som även av en japansk sjöofficer i sammanhanget framhålles, huruvida Japan skall vara i stånd att upprätthålla de erforderliga sjöförbindelserna mellan hemlandet och ett erökrat Hawaji, därest en till Stilla Havet koncentrerad och oförsvagad amerikansk flotta opererar mot dessa förbindelser. Det är här — liksom så ofta vid strategiska spörsmål — en fråga om tiden: Hur lång tid åtgär det för att Förenta Staterna skola hinna samla *alla* sina sjöstridskrafter till sin Stilla Havskust? Att man ställt sig denna fråga i U. S. A. ligger utom allt tvivel, och ett visst svar på frågan synes ligga däri, att Förenta Staterna från oktober 1925 definitivt förlagt huvuddelen av sin flotta till Stilla Havet. Den amerikanska flottan därstädes omfattar

sålunda numera bl. a. ej mindre än 11 (enl. andra uppgifter 12) rustade slagskepp — och utgör därmed den f. n. — numeriskt sett — starkaste slagflottan i hela världen. Antalet slagskepp i Förenta Staternas Atlant-flotta har samtidigt reducerats till 5. Denna fredsförläggning av stridskrafter säger mer än många ord om det sjöstrategiska läget i Stilla Havet.

(Forts.)

Meddelande från främmande mariner.

Meddelade från Marinstabens Utrikesavdelning.

(Oktober 1926).

England.

En Admiralty Fleet Order, utfärdad den 10 september, bestämmer att alla officerare och allt manskap i flottan och the Marines kunna beordras utföra tillfälliga flygningar i luftfartyg under sin tjänstgöring. Inga avlöningstillägg eller extra inkomster uppbäras härvid.

I anledning av denna order gör the Hampshire Telegraph and Post för den 17 september följande anmärkningar: »The Fleet Air Arm är nu likställd med andra grenar av flottan genom den order som bestämmes, att officerare och manskap kunna beordras företaga flygningar i luftfartyg under sin tjänstgöring. Denna order gör i verkligheten flygning till en del av den vanliga tjänsten. Av olika skäl är detta tillkännagivande av ansevärd vikt. Det visar vilken betydelse flygtjänsten nu tillmätas av de marina myndigheterna och man kan underförstått, sedan denna inrangerats bland de ordinarie tjänsteäliggandena, myndigheterna hava för avsikt att företaga en större omändring, som har till följd att the Fleet Air Arm blir enbart en flottans angelägenhet. Det nuvarande systemet med dubbel ledning kan icke i längden upprätthållas, då nu flygningar ingår bland sjömännens dagliga äligganden. För eller senare måste the Admiralty få sin vilja fram och givas full bestämmanderätt över flottans flygväsende. Det nuvarande systemet är oförsvarligt, fortsätter tidningen. Man kunde lika väl och lika logiskt påyrka, att u-båtsvapnet skulle göras självständigt, som att fordra att flygväsendet, som är lika nära införlivat med flottan, skulle fortfarande ligga under Air Ministry's ledning. Detta är en anomali, som äntligen bör försvinna och det finnes tillräckligt med tecken som tyda på, att the Admiralty förbereder en ändring härvidlag.

Den nya u-båten »Oberon» skall nu påbörja sina provturen. »Oberon» lades på stapeln i Chatham i mars 1924 och har således varit under byggnad i två och ett halft år. Den benämndes ursprungligen O I, men är nu den första u-båt, som fått namn i stället för nummer. Några detaljuppgifter om fartyget hava ej meddelats, men man vet att dess displacement är 1,480 tons i öv.-läge och 1,750 tons i uv.-läge. »Oberon» är alltså betydligt större än »L»-klassen, vilken utgör huvudtypen i de moderna flottiljerna, men är endast omkring hälften så stor som experiment u-båten X I, som nu ingår i Atlantflottan.

Två u-båtar av »O»-klassen äro under byggnad för Australiens flotta. (The Hampshire Telegraph and Post den 24 september 1926).

Med Konungens medgivande har det blivit bestämt, att tecken å epåletter för commodores och captains skola hava följande utseende: För commodores, first and second class, en krona, två stjärnor 1 inch i diameter, placerade bredvid varandra horisontellt, samt ett ankare med ketting. För alla captains, en krona, en stjärna 1 1/4 inch i diameter samt ett ankare med ketting.

Hittills hava commodores och captains med mer än tre års tjänstetid i graden haft två stjärnor 1 1/4 inch i diameter och ingen föreskrift har funnits om, att de skulle sitta bredvid varandra. Captains med mindre än tre års tjänstetid i graden hava hittills burit de tecken, som nu föreskrivits för alla captains.

(Army, Navy and Air Force Gazette den 25 september 1926).

Då de nya jagarna »Amazon» och »Ambuscade» blivit färdigställda, skola de tillfälligt tilldelas Atlantflottan tills det blir närmare bestämt vilket förband de skola tillhöra.

(Hampshire Telegraph and Post den 1 oktober 1926).

Enligt tidskriften »the Navy» är frågan om, huruvida hangarfartyg böra förses med skorstenar eller ej, ständigt föremål för konstruktörernas dryftanden, ty churu »Furious», som är det modernaste av alla hangarfartyg i världen, är utan skorstenar, synes emellertid de flesta mariner vara böjda för att återgå till sådana. Ryktesvis uppgives att systerfartyget »Courageous» kommer att få en skorsten placerad bordvarts å ena sidan liksom »Eagle» och »Hermes». Hangarfartyget »Argus» var det första som ombyggdes och därvid ej försågs med några skorstenar, men för detta fartygs vidkommande spelar farten icke så stor roll, när fartyget icke torde vara avsett att åtfölja slagflottan. Föreuta Staternas »Langley» ombyggdes också utan skorstenar, men detta lär icke visat sig vara så alldeles lyckat och fartyget ändras nu och gives då ett mera normalt utseende. »Saratoga» och »Lexington»

komma att förses med en hög skorsten på styrbords sida. Detta torde bliva den största skorsten som någonsin insatts i något fartyg; anordningen är icke vacker, men den bidrager till den höga farten, 34 1/2 knop.

Japanerna hade en till synes genial anordning på »Hoso» i det att denna försågs med tre skorstenar på styrbordssidan, vilka voro så inrättade, att de kunde fällas horisontellt utombords under det att flygplan startade eller landade. Detta visade sig emellertid icke vidare lyckat och de nya fartygen komma troligen att förses med vanliga skorstenar, ehuru visserligen icke placerade på vanligt sätt.

Den nya minkryssaren »Adventure» kommer att rustas den 4 november för att företaga sina provturen. Fartyget torde bliva färdigt i februari, vid vilken tid mer än fyra år förflutit sedan det lades på stapeln. (Army, Navy and Air Force Gazette den 9 oktober 1926).

Frankrike.

Varvet i Lorient har nyligen fått order att lägga på stapeln 2,700 tons jagarna »Bison» och »Guépard» (70,000 hkr. och 37 knops fart), samt att påbörja de 92 m. långa 1,560 tons u-båtarna »Poincaré» och »Poncelet». På samma varv skall också minkryssaren »Pluton» på 5,560 tons byggas.

Cherbourg förbereder stapelläggning av en 3,000 tons undervattens-kryssare och i Brest skall påbörjas byggandet av en 10,000 tons kryssare och två u-båtar. (Naval and Military Record den 15 sept. 1926).

Oaktat sina planer för att utvidga flottan blir Frankrike mer och mer oroligt över den ständigt stigande kostnaden för fartygsbyggnaderna, anmärker the Hampshire Telegraph and Post. Det är naturligtvis svårt att få någon direkt jämförelse till följd av francens fluktation, men officiellt har meddelats, att i slutet av år 1925 var medelkostnaden per ton för alla klasser nya fartyg 13,275 francs utan reservutrustning och 15,213 med sådan.

U-båts minutläggarna kosta 22,706—29,456 francs per ton respektive, 10,000 tons kryssarna 12,522—14,637 francs, medan flottans oljetankfartyg kosta 3,171 och 3,627. Priset per ton för 10,000 tons kryssarna är 47,2 % högre än det för 8,000 tons kryssarna av »Primanguet»-

klassen och 22,1 % högre än priset per ton för de första fartygen i klassen »Tourville» och »Duquesne».

(The Hampshire Telegraph and Post den 1 oktober 1926).

En fjärde fransk flottiljledare »Panthé» har nu avslutat de officiella provturerna på banan Groix-Glénans i Biscayaviken. Detta fartyg är liksom »Jaguar» byggt å örlogsvarvet i Lorient, där det löpte av stapeln i oktober 1924. Ursprungligen avsedd att vara färdig i april 1925 har jagaren blivit fördröjd i mer än femton månader till följd av modifikationer beträffande kondensorena samt partiella förstärkningsarbeten. Med avseende å fart och även i andra hänseenden hava statsvarven som vanligt blivit betydligt efter de privata. Resultatet av »Panthé's» provturer motsågos med desto större intresse som hon är försedd med Breguet-turbiner, under det att hennes tre systemskepp som nu äro i tjänst, nämligen »Tigre» (nu i Medelhavet), »Chacal» och »Jaguar» hava Rateau-turbiner. Man hade väntat — och det var även visat på papperet — att »Tigre's» prestationer skulle bli övertärfade. Men i verkligheten blev det annorlunda. Efter det »Panthé» utfört glänsande förberedande prov beträffande bränsleätgång och fart, uppnådde hon endast 35 knops fart under sitt 8 timmars fullkraftsprov, varvid hon i början hade en överbelastning av 270 tons. Man hoppas dock att nya propellrar skola giva ett bättre resultat. Jagaren är liksom systerfartygen likväl en anmärkningsvärt god sjöbåt, som kan hålla sina goda 30 knop oavbrutet i sjö och intar en bemärkt plats bland världens jagare.

De nu färdiga flottiljledarna hava nått följande farter vid provturerna: »Tigre» 36,93 knop under 1 timme vid 58,000 hkr. omedelbart efter ett 8 timmars prov vid 35,7 knop med något över 50,000 hkr.; »Chacal» (Rateau-turbiner av samma tillverkning som »Tigre's») uppnådde nästan lika goda resultat, men den å statens varv byggda »Jaguar» gjorde endast 34,5 knop vid 52,000 hkr. Breguet-turbinens prestige kommer härnäst att försvaras av »Leopard», byggd i St. Nazaire, som nu håller på att få sina kondensorer omtubade för tredje gången i Lorient och »Lynx», som undergår samma procedur för andra gången i St. Nazaire. Man väntar sig mycket av dessa båda fartyg, som torde bli färdiga inom de närmaste veckorna. Breguet-turbinerna hava visat vad de duga till, men den tunga anordningen att ombord placera kondensorena ovanpå turbinerna har sina nackdelar.

I expertkretsar — säger den franske marinexperten J. B. Gautreau i tidskriften the Naval and Military Record ur vilken ovanstående uppgifter äro hämtade — där fartiirågan alltid står på dagordningen, framhållas ibland att farten på papperet för de 2,400 tons franska jagarna

på det hela taget varit ganska optimistisk; att man i början icke väntat erhålla mer än 35 knops fart vid 48,000 hkr., men att »l'appetit vient en mangeant» och att de ursprungliga siffrorna stigit, liksom fallet var med 1,500 tons klassen, som först beräknades komma att göra endast 32 knop (och nu 33) och att man känner sig besviken, om den icke kommer upp till 34. Det påstås vidare att längden hos »Chacal»-typen (120 m.) och dess bogar (som äro mycket utsvängda) samt stora djupgående icke äro lämpliga för farter över 35 knop — alldeles som beräffande »Duguay-Trouin»-kryssarna — och man gör jämförelser med den Yarrow-byggda engelska »Ambuscade» på 1,210 tons och 37 knops fart, som äro grundgäende och abnormt lång. Det kanske ligger någonting i detta, säger experten. De 2,690 tons jagarna av »Lion»-typen bli 10 m. längre än »Chacal»-typen och de nya 1,500 tons jagarna bli 3 m. längre än de föregående fartygen av samma serie. Och likväl äro de franska fartygen relativt längre än deras engelska, italienska och tyska medtävlare och ritningarna till dem hava med den största omsorg uppgjorts av »Section Technique» samt praktiskt prövats. Grundgäende hätar hava, framhåller experten till slut, onekligen fördelar vid hög fart i vackert väder och äro dessutom mindre sårbara för torpedanfall, men å andra sidan hava deras nackdelar — svåra rörelser i sjö och fartförlust i hårt väder — gjort, att de råkat i misskredit i fransk uppfattning.

Letland.

Illustration för den 16 oktober innehåller en artikel om den lettiska flottan. Artikeln är av följande lydelse: »De olika fartyg, som skola utgöra den nya lettiska flotan, lämna våra varv och verkstäder det ena efter det andra. I förra veckan var det u-båten »Spidola's» tur, vilken lyckligt sjösattes hos Normand i Havre. U-båtens huvuddata äro: displacement 400 tons, längd 55 m., bredd 4,6 m., 2 oljemotorer på 650 hkr. vardera för gång i öv.-läge (fart 14 knop); 2 elektriska motorer för gång i uv.-läge (fart 9 knop). Aktionsradien blir i öv.-läge 1,600 miles och i uv.-läge 85 miles vid 5 knops fart. Varje fartökning i uv.-läge minskar i hög grad aktionsradien; sålunda överstiger »Spidola's» aktionsradie vid gång i uv.-läge icke 15 miles vid 10 knops fart. U-båtens skrov är beräknat för att kunna motstå vattentrycket på 50 m. djup. Två periskop medgiva observation intill 11 m. djup. Bestyckningen utgöres av: 6 45 cm. torpedtuber, varav 4 rörliga,

1 76 mm. kanon och 2 kulsprutor, avsedda som luftvärnsvapen. Besättningen skall bestå av 3 officerare samt 28 underofficerare och manskap.

Särskild omsorg har ägnats åt anordningar för besättningens bekvämlighet ombord. Detta är av vikt, ty är det illa beställt härmed, kan den verkliga aktionsradien komma att befinnas bli betydligt mindre än den teoretiska. Man kan lätt inse att en u-båts uthållighet icke endast beror på hur länge maskinerna kunna hållas i gång, utan också till stor del på personalens fysiska uthållighetsförmåga i synnerhet i uv-läge. Tjänsten vid maskinerna är synnerligen ansträngande och utrymmet att röra sig på mellan dem är ä vissa båtar mycket knappt, vilket framtvingar ansträngande och tröttande rörelser. Ombord ä »Spidola» kan personalen med lätthet röra sig i maskinrummet. Besättningens uthållighetsförmåga är, slutar artikeln, den viktigaste militära faktorn hos en u-båt och det är därför som man bemödar sig att göra beboeligheten tillfredsställande. I detta hänseende skulle »Spidola» kunna tjäna som modell».

Ryssland.

I en artikel i the Naval and Military Record för den 15 september anföres följande rörande Sovjets flotta: En rysk styrka av hjälpfartyg har nyligen besökt Cherbourg synbarligen icke i avsikt att visa sovjetflaggan, utan för att kolla och reparera. Denna sovjetstyrka är på väg från Kronstadt till Odessa och består huvudsakligen av transport- och bogserfartyg samt ett eller annat segelfartyg. Ryssland har alltid, fortsätter tidskriften, haft blick för att utnyttja sina handelsfartyg för örlogsflottans tjänst och var det första land att konstruera och bygga handelsförstörare, vilka de använde som handelsfartyg i fredstid. Det var som försvar mot dessa fartyg, som åtnjöto rykte att vara snabbare än någon dåvarande kryssare, som numera avlidne Sir William White byggde »Terrible» och »Powerful». Då man senast hörde något om sjöstridskrafterna i Svarta havet sades dessa vara i upprorstillstånd, varför expeditionens ändamål icke är fullt klart. Intet av fartygen synes föra grövre än 3 pdr. kanoner.

Att Ryssland åter torde bli en bestämmande faktor i sjöpolitiken är mer än troligt, säger tidskriften vidare. Det bygger fyra stora, snabba kryssare, som man tror fartyg på 7,000 tons, konstruerade av tyska ingenjörer, men dessa fartyg förväntas icke bli färdiga under de närmaste tre åren. Resterna av den gamla flottan hava restaurerats

till någonting liknande en sjögående styrka och en liten avdelning slagskepp, kryssare och jagare vägar sig ibland på en kryssning i Östersjön. Man har icke hört något vidare om det stora program, som myndigheterna i Moskva utfärdade för omkring två år sedan, enligt vilket sovjetregeringen sade sig ämna sända alla sina effektiva sjöstridskrafter till Vladivostock, men man får verkligen ej heller höra mycket om, vad sovjetflottan har för sig. Resan från Neva till den sibiriska hamnen skulle vara ett oerhört företag och då det är fullt klart, att det icke läge något gott ändamål bakom detsamma, torde övriga sjömakter icke känna sig hägade att understödja det. Utan tvivel skulle sovjetregeringen vilja giva mycket för att hava flottan i de kinesiska farvattnen under sakernas nuvarande ställning, framhåller tidskriften till slut. Men »den röda amiralen» tycker det vara klokare att hålla sig till Östersjön, om icke för annat så emedan en brittisk kryssarskadat periodvis brukar visa sig i detta farvatten.

(Naval and Military Record den 15 september 1926).

En artikel i Marine Rundschau för oktober avhandlar ävenledes sovjetflottans tillstånd. Den lyder:

»Meddelandena om de stridsdugliga fartygen, deras tillstånd och indelning äro, såvitt de häröra från ryska källor, ofullständiga och varandra motsägande. I varje fall rör det sig beträffande de sjögående fartygen om gammal materiel, som uttagits bland det bästa av resterna av den gamla flottan och nödortfött iordningställt. Uppgifterna om att flere mindre u-båtar skulle vara under byggnad ä inhemska varv förefalla föga trovärdiga. — Antalet under innevarande år stridsdugliga fartyg är icke obetydligt mindre än under föregående år, emedan flera av de fartyg, som deltog i föregående års övningar, visade sig vara odugliga och ledo haveri och även emedan det är nödvändigt att iakttaga den största sparsamhet i rustningarna. — Svarta havsflottan och de på de övriga stationerna befintliga örlogsfartygen äro av så ringa värde, att man kan bortse från dem. Om man talar om en rysk flotta kan därmed endast avses Östersjöflottan och detta desto mer som vi endast hava att räkna med dessa fartyg. — Om man sammanräknar alla de fartyg, som det ännu finnes någon möjlighet att använda, blir fartygsbeståndet följande: Slagskepp 4 (Manat, Parischkaja Kommuna, Gangut — nu Oktjaberkaja Revolutsija — och Poltava); kryssare 3 (Rurik, vars iständsättande likväl är mycket osannolikt, Aurora — nu S. S. S. R., Svjetlana — nu Profintern); kanonbåtar 2, jagare 16, u-båtar 7, skolfartyg 3, minsvepningsfartyg 46, minfartyg 4 samt ett antal hjälpfartyg varibland märkas några sjömättningsfartyg och 11 isbrytare. De 4 pansarkryssarna av Borodino-klassen, som skulle ombyggts till slagskepp, äro emellertid så världslosade, att någon vidare användning

av dem synes utsluten. Av de ovan upptagna fartygen äro för omedelbar tjänst endast följande brukbara: 2 slagskepp (Marat och Parischakaja Kommuna), 1 kryssare (Aurora), 6 å 8 jagare (2 divisioner om 3 å 4 båtar vardera), 6 u-båtar (2 divisioner om 3 båtar vardera), skolfartyget Komsomoletz (en ångare på 11,700 tons displacement) som användes för övning av eldarpersonal och ingenjörselever, samt omkring hälften av minsvepnings- och hjälpfartygen. — Några klara nybyggnadsplaner föreligga icke. De planer, som då och då omtalas, äro, till följd av det föga sakförståndiga sätt på vilket de uppgjorts och då de icke stå i rimligt förhållande till landets bärkraft, icke värda något vidare beaktande. Förutom istandsättningsarbeten och u-båtsbyggnad i mindre omfattning kan man icke inom avsevärd tid vänta någon byggnad av örlogsfartyg å ryska varv. Annorlunda förhåller det sig naturligtvis med möjligheten att göra beställningar i utlandet. Härom hava ryska tidningar innehållit uppgifter — som vanligt högst överdrivna — som gå ut på, att för utökandet av Svarta Havsfloktan i Italien beställts: 4 kryssare, 8 jagare, 2 hangarfartyg, 8 u-båtar, 4 kanonbåtar samt 2 monitorer, vilka samtliga fartyg skulle vara färdiga år 1930. Men man få anse det vara mycket nog redan om italienska varv leverera några flotttiljdedare (av Leone-typen) till Sovjet. Vad därutöver är överstiger ansenligt landets nuvarande möjligheter och skulle för övrigt till följd av brist på duglig personal endast bliva en dyrbar och onyttig belastning för den ryska flottan.

Beträffande flottans övningar har samma tidskrift följande uppgifter: Det huvudsakliga övningsområdet för flottan är Kaporja- och Lugavikarna, varest fartygen företaga sina enskilda övningar. Med undantag av de båda skolfartygen Aurora och Komsomoletz, vilka i början av augusti företogo en övningsexpedition ända in i Kiedlerbukten, förblevo de övriga fartygen i de finska farvattnen, varifrån även de i mitten av augusti företogo övningar i förband fram till närheten av svenska kusten. I denna expedition, som utgjorde höjdpunkten av sommarens övningar, deltog, bland andra gäster från Moskva, den för kort tid sedan utnämnde generalinspektören för stridskrafterna Kamenew. Tiden användes till övning av torpedanfall under dager och mörker; även u-båtarna deltog i övningarna, varvid likväl två båtar kolliderade och den ena blev så svårt skadad, att den måste bogseras till Kronstadt. Likväl betraktades resultatet av övningarna som gott i synnerhet som det var första gången man sammandragit alla tillgängliga fartyg i slutna förband. Flottans flygväsande med dess 12 förband på vardera 5 flygplan deltog i övningen.

(Marine Rundschau, oktober 1926).

Argentina.

Parlamentet har bemyndigat regeringen att använda 75 miljoner guldd pesos till modernisering och förstärkandet av den argentinska flottan. Parlamentets saumantråde var hemligt och det är icke känt huru stort tonnaget och vilka fartygstyper som skola anskaffas. Man påstår emellertid att programmet omfattar lätta kryssare, jagare, små u-båtar för övningsändamål, hangarfartyg samt småfartyg för patrull- och sjömätningstjänst i Patagonien.

(The Hampshire Telegraph and Post den 1 oktober 1926).

Danmark.

Marinens nya u-båt »Daphne» kommer att i början av oktober företaga sina provturer. (Danska Politiken den 1 oktober 1926).

Spanien.

En tredje kryssare på 8,000 tons »Miguel de Cervantes» har nyligen beordrats till byggnad i Ferrol och ytterligare en sådan skall stapelläggas i Cartagena. Tre jagare på 1,700 tons och 36 knops fart samt ett antal u-båtar skola också inom kort påbörjas.

(Naval and Military Record den 6 oktober 1926).

Den spanska budgeten upptager medel för följande ändamål:

1) Färdigställandet av de tre kryssarna »Principe Alfonso», »Cervera» och »Cervantes», 6 jagare på 1,650 tons, 6 u-båtar typ C och motorfartyget »Sebastian Elcano».

2) Nybyggnad av tre kryssare på 10,000 tons, 3 jagare på 1,650 tons, 12 u-båtar av typ C, 2 tankfartyg, 3 sjömätningfartyg samt minsvepningsfartyg och bogserbåtar.

Dessutom upptagas medel för förbättrandet av flottbaserna i Vigo, Mahon och Cartagena, till en flygskola i Barcelona, till krutfabrikerna i Cartagena, Cadiz och Ferrol samt till anläggandet av en torpedverkstad m. m.

(La Revue Maritime, september 1926).

Innehåll i åtskilliga maritima och krigsvetenskapliga tidskrifter.

Strategi och politik

England und Russland, einst und jetzt (Mar. R. 10 h.). — Randbemerkungen zu dem Aufsatz »Seepolitik und Seestrategie«. En högst läsvärd studie manande till eftertanke, författad av Vizeadmiral a. D. Hollweg (Mar. R. 10 h.). — La guerre dans le Pacifique (Rev. Mar. sept.). — Die Rüstungsbeschränkung zur See (Mar. R. 11 h.). — The navy and its air requirements (P. U. S. N. I. aug.). — Grosse oder kleine Unterseebootstypen (Mar. R. 11 h.). — Light cruisers (P. U. S. N. I. sept.).

Sjökrigshistoria.

De amerikanske troppöverførsler till Frankrike 1917—1918 (N. T. f. S. 7 h.). — Overførselen og landsætningen af till erobringen af de baltiske øer bestemte tyske tropper i okt. 1917 (D. T. f. S. okt.). — Von Freibeutern und Flibustern vornemlich im 16. und 17. Jahrhundert. (Mar. R. 11 h.).

Marinorganisation.

Marine de plaisance et propaganda maritime (Rev. Mar. aug.). — Business organisation of the navy (P. U. S. N. I. okt.). — Øflogsværftets omdannelse (D. T. f. S. okt.). — Marinens organisationsgrundlag (N. T. f. S. 8 h.).

Artilleri.

Järnvägsartilleriet och dess betydelse för kustförsvaret (Sv. Mil. T. 7 h.).

Torpedväsende.

Förökelse av torpedoen virkning like överfor den moderne undervannsbeskyttelse (N. T. f. S. 8 h.). — Litt om torpedoskydning (N. T. f. S. 7 h.).

Luftkrigskonst.

The offensive power of aircraft (P. U. S. N. I. sept.). — Vilka flygplantyper erfordras med hänsyn till landstridskrafternas operationer och strid (Sv. Mil. T. 7 h.). — The second year of aviation at the naval academy (P. U. S. N. I. aug.).

Diverse.

Något om gasskydd och aktivt kol (A. T. 5 h.). — Gnistfotografering av projektiler från eldhandvapen (T. T. allm. avd. 46).

Utdrag ur kungjorda patentansökningar

meddelade genom Th. Wawrinskys Patentbyrå, Stockholm.

Datum	Diarie-nummer	Uppfinningens art
9/9—26	2121/21	Motor med kombinerad drift av explosionstryck och ångtryck. O. W. Hult, Stockholm.
»	2308/25	Tändstift för explosionsmotorer. C. J. E. Isaks-son, Spånga och H. T. Tillquist, Stockholm.
»	1498/24	Handtak för gevärsläsmekanismer. R. von From-mer, Budapest.
16/9—26	829/24	Tätninganordning vid skivor för utjämning av axialtryck. A. Klein, Stuttgart.
»	2879/24	Anordning vid ställbar insprutningsventil för ex-plosionsmotorer. J. V. Svensson, Augustendal.
»	2878/24	Anordning vid propellrar med ställbara blad. J. V. Svensson, Augustendal.
»	1796/24	Mekanism för gasdrivna självladdande skjutvapen. J. E. Eriksen, Oslo.
»	792/25	Med anordning för borteliminering av tappaxel-lutningen försedd siktanordning för kanoner. Rheinische Metallwaaren und Maschinen-fabrik, Düsseldorf-Derendorf.
23/9—26	1030/24	Buffertanordning för de rekylrande mekanism-delarne vid maskingevär. J. M. Browning, Ogdén, A. F. S.
30/9—26	304/16	Anordning för ackumulering av värme i och för generering av överhettad ånga. Aktiebolaget Vaporackumulator, Stockholm.
»	1536/22	Förfaringssätt för alstring av ånga av högt tryck. Internationale Benson-Patent-Verwertungs A. G., Zürich.
»	3049/22	Kopplingsanordning vid lyftanordningar, speciellt för bärgning av sjunkna fartyg. B. A. L. Hasselberg, Stockholm.

Datum	Diarie-nummer	Uppfinningens art
7 10—26	3930/20	Apparat för mottagande och bestämmande av riktningen av vägen energi. Steward Davit & Equipment Corporation, New York.
21/10—26	5344/20	Anordning vid riktade antensystem för trådlös signalering. Marconi's Wireless Telegraph Company, Ltd, London.
»	1234/24	Trådlöst mottagarsystem. Marconi's Wireless Telegraph Company, Ltd, London.
»	1270/23	För omkastning av rörelseriktningen hos fartyg och dylikt anordnade roder. J. G. A. Kitchen, Scotforth, England, samt G. H. Fraser och J. R. O'Hanlon, Liverpool.
»	3356/24	Anordning vid apparater för mätning av fartygs djupgående. Commanditaire Vennootschap Froger's Electriciteits Maatschappij, Arnhem, Holland.
28/10—26	1590/24	Instrumentaggregat för att grafiskt registrera ett fartygs tillryggalagda väg eller hastighet. Svenska Aktiebolaget Logg, Stockholm.
»	2558/25	Propeller. A. R. Rudeberg med firma A. Rude-berg & Co., Stockholm.
»	1488/24	Patronkök för automatiska pistoler. Finlands skyddskärsorganisation, Helsingfors.

Th. Wawrinskys Patentbyrå

Innehavare: H. ALBIHN

16 Birger Jarls gatan, Stockholm.

Telegrafadress: WAW, Stockholm.

Telefoner: Riks 74911, (Växel), 74912, Allm. Ö. 2248, Ing. Albin privat 74913.
GRUNDAD 1891.

Ombesörjer uttagning av patent och registrering av varumärken mönster och modeller i Sverige och utlandet.

Verkställer tekniska översättningar och utredningar rörande in-trång i patenträtt, patents rättsliga omfattning, giltighet m. m.

