

SVERIGES FLOTTA

N:r 10 1941 NYBYGGNADSNUMMER

50 öre



Huvudkontor: Jönköping

Våra ombud återfinnas lättast i RIKSTELEFONKATALOGEN Blå delens första sida.

Brand- Ansvarighets-, Cykel-, Glas-, Inbrotts- & Vattenlednings-skadeförsäkring
samt de kombinerade försäkringsformerna
Fastighets- och Villaägareförsäkring.

SKEPPSBOTTENFÄRGEN ANKARET

Förnämlig svensk kvalitetsvara

från

C. Ljungdahls Handels & Fabriks A.-B.
GÖTEBORG STOCKHOLM
Tel. 11 65 39 Tel. 31 43 50

När Ni skall köpa

BREVPAPPER

fråga alltid efter

FINBRUKENS
GRYCKSBO 17 40 KLIPPAN 15 73 LESSEBO 16 92

A.-B. FINNBODA VARF

FARTYGSNYBYGGNADER
FARTYGSREPARATIONER
MEKANISK VERKSTAD
SVETSNINGARBETEN

UPPHALNINGSSLIP - TVÅ FLYTDOCKOR
TRE TORRDOCKOR

Telegramadress: FINNBODA, STOCKHOLM

CEDERVALLS

patenterade skyddsboxar för propelleraxlar äro installerade å flygplankryssaren »Gotland», liksom å de flesta fartyg tillhöriga svenska flottan, såsom »Sverige», »Gustaf V», »Drottning Victoria», »Wrangel», »Wachtmeister», »Ehrensköld», »Nordenskjöld», »Klas Horn», »Klas Uggle», »Jägaren», »Väktaren», »Snapphanen», »Kaparen» etc.

Skyddsboxar för tätning av roderhjärtstockar tillverkas även.

AKTIEBOLAGET
F. R. CEDERVALL & SÖNER
GÖTEBORG

*Högsta kvalitet
utmärker*

GUNNEBO

KÄTTING
STÅLLINOR
TRÅDSPIK
JÄRN- & STÅLTRÅ
STANGSEL
TAGGTRÅD

Erhållas genom varje välsorterad järnaffär.

GUNNEBO BRUKS AKTIEBOLAG
Gunnabobruk.



BRANDREDSKAP

av alla slag.

Kolsyresprutor och frostskyddsladdningar.

ODENIUS
Tel.: 13 69 35 GÖTEBORG Tel.: 13 15 96

Stå stark i stormen

En härjande storm kan bryta ut oväntat. Det gäller att alltid vara beredd, att ha don som man kan lita på, att finna en grund som håller, då man måste låta ankaret gå.

Livets stormar ha skövlat många hem. Men den som varit förutseende klarar sig. Ett sparkonto, hopbragt genom regelbundna insättningar, är en ankargrund att lita till, tills stormen stillnar.

SPARBANKEN I YSTAD

Filmen har blivit ett led i försvaret...

ARMÉ-, MARIN- och FLYGFILM
Vasagat. 16, STOCKHOLM. Tel. 23 49 40

LESJÖFORS AKTIEBOLAG

LESJÖFORS

STÄLLINOR, alla slag • DRAGEN
JÄRN- och STÅLTRÅD • FJÄDRAR •
VALSAT och SMITT STÅL • STÅL-
SPETT • KORPAR • SLÄGGOR etc.

KATASTROFEN KAN FÖRHINDRAS



med en stationär **MEKANO-SKUM**
anläggning ombord

På kortast möjliga tid distribueras skummet genom fasta ledningar till den del av fartyget där elden skall angripas.

Mekano-skum är enda effektiva skydd mot brand i eldfarliga oljor och liknande.

Vi leverera stationära skumaggregat — motordrivna och för tryckluft — med kapaciteter upp till 10.000 liter skum per minut.

SVENSKA SKUMSLÄCKNINGSS AKTIEBOLAGET

Tel. 23 38 55 — STOCKHOLM — Birger Jarlsgatan 15

GRUNDEN FÖR HÖGSTA KVALITET



**UPPLYSNINGSTJÄNST
FÖR METALLFÖRBRUKARE**

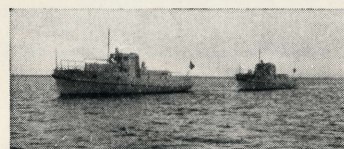
Finspongs ställer kostnadsfritt till varje metallförbrukares förfogande sin SERVICE-avdelning vid verket i Finspong. Där finnes samlad den rika erfarenhet Finspongs vunnit under decenniernas arbete i den svenska industriens och hantverkets tjänst.

FINSPONGS METALLVERKS A.-B. - FINSPONG

Huvudkontor: Stockholm

Avd.-kontor: Göteborg, Malmö, Sundsvall, Eskilstuna, Jönköping

KALMAR VARV



Leverantör till:

Kungl. Marinförvaltningen

Kungl. Flygförvaltningen

Kungl. Lotsstyrelsen

Kungl. Generaltullstyrelsen

m. fl.

Telefon Kalmar 39 o. 239

SVEDALA

STÅLGJUTGODS

— TÄTT OCH VÄL UTGLÖDGAT —

SÅVÄL AV OLEGERAT STÅL SOM AV KROM-NICKELSTÅL OCH HÖGPROCENTIGT MANGAN-STÅL, FÖR DE NOGGRANNASTE ÄNDAMÅL

I STYCKEVIKTER UPP TILL 3 TON

MANGANSTÅLKÄTTING

TACKJÄRNSGJUTGODS

AV OLIKA LEGERINGAR

I STYCKEVIKTER UPP TILL 15 TON

ALLT AV HÖGSTA KVALITET PÅ
KORTASTE LEVERANSTID

A-BOL. ÅBJÖRN ANDERSON

SVEDALA

TELEFONANROP OCH TELEGRAMADR.: "GJUTERIET"



A.-B. Norrköpings Varv & Verkstad

NORRKÖPING

TELEFON 247 78. 204 66

Slip för torrsättning av fartyg uppgående till 3000 ton d. w. Utföra fartygsreparationer snabbt och billigt. Snickeri, Plåtslageri, Smides- och Mekaniska arbeten, Elektrisk Svetsning samt Gassvetsning, Fräsning och Hyvling av Kugg-hjul. Förstklassigt arbete, moderata priser, korta leveranstider, kostnadsförslag på begäran.

TILLVERKNING AV SEGEL- OCH MOTORBÅTAR



Pansarkryssaren Fylgia under ombyggnad



Minsveparna Sandön o. Ulvön under byggnad



OSKARSHAMNS VARV

R Ö R

OCH RÖRDELAR

Smidda Gjutna Stålrör Muffrör

Varje önskad dimension och parti • Även rörledningar för högtrycksånga • Maskin-förnödenheter • Sanitets- och värme-tekniska artiklar • Kamrörseconomisers och andra hjälpapparater för ångverk.

AKTIEBOLAGET

CALVERT & Co.

GÖTEBORG

Telefon namnanrop CALVERT & COMPANI

DEGERFORS

JÄRNVERK

är sedan gammalt betrodd leverantör till Sveriges Flotta för dess ny- och ombyggnader, för vilka vi leverera:

PLÅT och PROFILER PRESSVERKS PRODUKTER

såsom GAVLAR, MANTLAR, DOMAR,
ÅNG- och VATTENLÅDOR m. m., m. m.

Utnyttja våra erfarenheter och vårt omfattande leveransprogram. Det lönar sig.

Telefon: **JÄRNVERKET, DEGERFORS.**



ALKALISKA BATTERIER
SIGNAL- OCH STRÅLKASTAREMATERIAL
LYKTOR



BLYBATTERIER



TORRBATTERIER



SAL-LOGGAR

Svenska A.-B. Logg



**FARTYGSBYGGEN &
FARTYGSREPARATIONER**

A.-B. Oskarshamns Varv

Svenska Ackumulatör A.B. Jungner
STOCKHOLM

GÖTEBORG • KARLSTAD • MALMÖ • SUNDSVALL

AKTIEBOLAGET LÅNGBRO MEKANISKA VERKSTAD LÅNGBRO

Gjuteri & Mekanisk Verkstad Kopparslageri

Tillverkar och anskaffar allt slags Maskineri samt utför elektrisk svetsning och alla slag av reparationer förstklassigt och till moderata priser.



TELEFON KRISTIANSTAD 409

ADRESSERING

efter klassificerade grunder

Elliotts adresseringsmaskiner med väljaresystem möjliggöra adressering efter praktiskt taget obegränsade urvalsgrunder. Adress-schablonerna utskrivas på vanlig skrivmaskin.

Elliott adresseringsmaskiner

BOLINDERS FABRIKS AKTIEBOLAG

GÖTEBORG • STOCKHOLM • MALMÖ

Vad säga befälhavarna

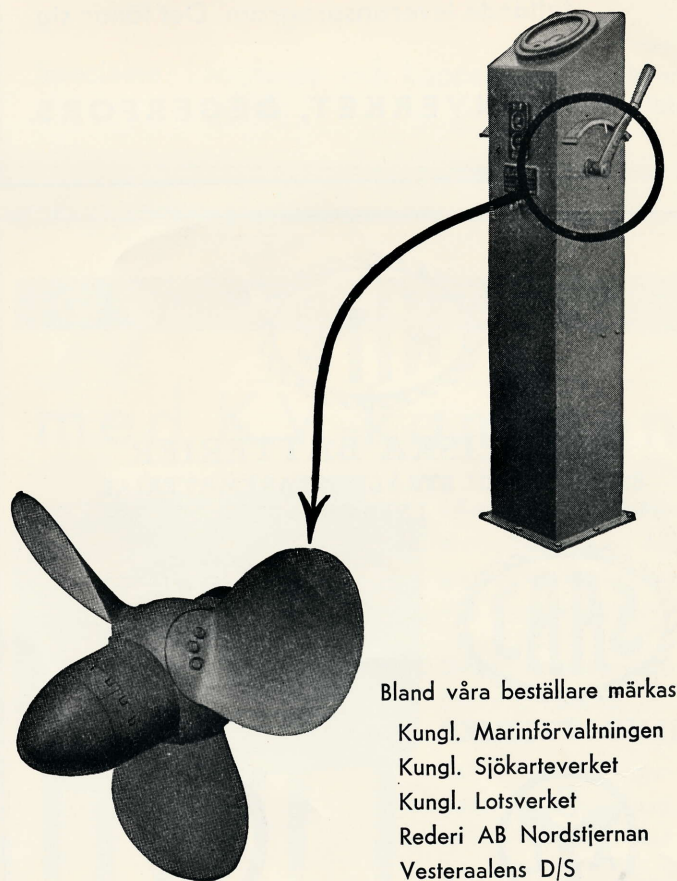
på fartyg med

KAMEWA-PROPELLER?

”Som manövern är inrättad vid KAMEWA-propellern, känner man, att man har båten helt i sin hand, och man behöver dessutom aldrig frukta för att få fel manöver.”

”Med omställbar propeller kan man från bryggan, varifrån man överblickar allt, i varje ögonblick ge den maskinstyrka, som behövs, och sålunda mjukt och utan ryck sträcka trossen.”

”Fartøiets manøvreringsevne overgår alt hvad jeg tidligere gennem 20 år har hatt med å gjøre. Den har ellers også mange fordele. For bare å nevne en: Man kan til en hver tid fra broen regulere farten inn efter værforholdene. Derved opnåes i ondt vær, at fartøiet aldri blir presset mer enn det har godt av — og heller ikke det motsatte — at farten blir mindre enn nødvendig.”



Bland våra beställare märkas:

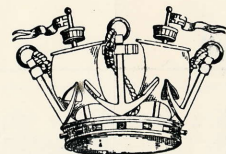
Kungl. Marinförvaltningen
Kungl. Sjökartverket
Kungl. Lotsverket
Rederi AB Nordstjernen
Vesteraalens D/S
Namdalens AD/S
Helgelandske D/S
Tore Ulf AB

AKTIEBOLAGET KARLSTADS MEKANISKA WERKSTAD

KARLSTAD

SVERIGES FLOTTA

ORGAN FÖR SVERIGES FLOTTA, FÖRENING FÖR SJÖVÄRN OCH SJÖFART



EN STARKARE SJÖMAKT
ETT STARKARE FOLK

Årgång 37

Nummer 10

Oktober 1941

Moderna jagare skola ersätta de förolyckade

Genom den svåra katastrof på Hårsfjärden den 17 september, som beröres på annan plats i detta nummer, har en allvarlig lucka uppstått i vårt sjöförsvaret. Som statsrådet Sköld framhållit, gick tanken visserligen först i medkänsla till de stupades efterlevande, men detta får icke fördölja, att även materiellt sett förlusten är synnerligen kännbar. Som riktigt framhållits i dagspressen har genom denna olycka den förstärkning, som flottan erhöi genom jagareköpen i Italien, nu blivit omintetgjord. Det är av högsta vikt, att förlusten ersättes så snabbt som möjligt. Här anmäler sig dock ett nytt problem.

De jagare, som nu färdigställas hos andra makter, äro, såsom Sveriges Flotta framhöi redan i sitt maj-nummer, av en betydligt starkare typ än våra senast byggda. En differentiering av typerna är dessutom tydligt skönjbar. En mindre jagartyp med huvudvikten lagd på torpedbestyckningen har fått uppgifter, som i vårt land även kunna fyllas av motortorpedbåtar eller mindre bevakningsfartyg. Härtill kommer att vi redan ha fyra kustjagare av denna storleksordning under byggnad. Den större typ, som främmande makter nu bygga, har betydligt kraftigare artilleri än våra nuvarande jagare. De självständiga uppgifter, som svenska utsjöjagare ställas inför, gör det nu nödvändigt att bygga fartyg, vilka icke stå utländska av motsvarande typer efter. Övergången till ett ståndant fartyg kommer visserligen att kräva ökade kostnader. Men då det gäller fyllandet av den brist, som nu uppstått under så tragiska omständigheter, kan penningfrågan icke få vara avgörande. Värre är att sådana fartyg icke kunna byggas lika snabbt som jagare av redan befintlig typ. Det kravet ställes därför nu på statsmakterna och marinens ledning, att de skola på allt sätt påskynda och underlätta konstruktionen av nya fartyg, så att tidsförlusten blir den minsta möjliga. En nödvändig, omedelbar förstärkning av vår örlogsflotta med snabba torpedfartyg kan vinnas genom en forcerad nybyggnad av motortorpedbåtar, en förstärkning med spaningsfartyg som ersättning för de genom olyckan förlorade bör ske genom byggandet av yngre jagare, som stå i nivå med utvecklingen eller genom byggandet av kryssare, men icke genom byggandet av *Malmö*-jagare, en typ med alltför svagt artilleri, otillräckligt luftvärn och i avsaknad av skydd för däck- och bryggpersonal. Dagens krav fyller den icke. Under alla förhållanden får man icke nu inför svårigheterna att i tid få fram ett modernt fartyg låta förleda sig att bygga fartyg av föråldrad typ med otillräckligt stridsvärde.

Föreningen Sveriges Flotta hyser också den berättigade tillförsikten, att marinens ledning i allo kommer att uppfylla dessa förväntningar och därigenom å sin sida fullfölja det testamente, som flottans fallna kunna sägas ha lämnat genom sin pliktuppfyllelse till det yttersta: Bevarandet av en slagkraftig örlogsflotta åt riksförsvaret.

Krigsledning, forskning och utbildning

En allmänt accepterad sats lyder ungefär så här: »Kriget är politikens fortsättning med andra medel.» Icke desto mindre är denna sats alldeles felaktig, ty krig och politik äro visst icke några motsatser. Men denna felaktiga föreställning har på många håll lett

till farliga konsekvenser. Krigsföreningen har uppfattats som den militära ledningens helgade område, där den politiska ledningen endast hade ett avvakta det tillfälle, då militärledningen antingen tvingat motståndaren till fred eller också själv sett sig tvingad att be-

gära fred. Både vår egen och andra länders historia bär flera vittnesbörd om de katastrofala följder sådana föreställningar fört med sig, det må här räcka med en erinran om Frankrikes senaste olycksöde.

I verkligheten är kriget politikens fortsättning med alla medel, d. v. s. alla de medel, som i ett visst ögonblick bedömas kunna föra till målet utan avseende på några moraliska hämningar. »Krigets innersta väsen är våld», som lord Fisher på sin tid uttryckte saken. Ett bland dessa medel är de militära operationerna, ett annat den ekonomiska krigsföringen, ett tredje propagandan, ett fjärde politiken, o. s. v. Detta innebär, att den politiska, ekonomiska och militära krigsföringen m. m. måste samordnas och uppgå i en högre enhet, den totala krigsföringen, vars ledning måste utövas av regeringen, icke av en överbefälhavare, som blott skall svara för den militära sidan av krigsföringen.

Men även ett annat krav kommer till synes. En regering kan icke leda den totala krigsföringen utan att både själv ha satt sig in i vad detta vill säga och dessutom bland sina såväl militära som civila beredningsorgan äga tillgång till officerare och ämbetsmän, som berett sig för uppgiften. Detta gäller ej blott de militära och civilmilitära förvaltningsgrenarna utan i lika hög grad de rent civila ämbetsverken; alla äro de betydelsefulla för den totala krigsföringen.

Det problem, som här antytts för den allra högsta krigsledningens del, avtecknar sig också då det gäller den militära krigsföringen. Ej heller denna är enhetlig. Landkrigföringens uppgift är krossandet av motståndarens stridskrafter för att därefter ockupera hans område. Men havet kan icke ockuperas, och sjökriget rör sig om möjligheterna att nyttja sjövägarna. Motståndarens sjöstridskrafter måste därför blott nedkämpas, om det endast på sådant sätt är möjligt att uppnå önskvärd kontroll över sjövägarna, vilket oftast visar sig inte vara fallet. Och för flygvapnets del slutligen kan det varken bli tal om att ockupera luften eller behärska luftvägarna. Det bör observeras, att dessa stora så att säga strategiska olikheter mellan de tre försvars-

grenarna konstaterats utan att hänsyn tagits till de tekniska olikheter, som eljest först falla alla i ögonen. Bristande sinne för framför allt de strategiska olikheterna har alltid visat sig olycksdigert; man behöver blott tänka på den tyska sjökrigföringen under förra världskriget.

Allt detta leder fram till en ofrånkomlig slutsats: Utom våra nuvarande militära högskolor och kurser måste dessutom skapas en gemensam högskola — eller ett »forskningsseminarium» om man så vill — för att studera och utveckla grunderna, dels för försvarsgrenarnas samarbete, dels för den militära och civila krigsföringens samordnande. Gemensamma krigsspel, gemensam genomgång och kritik av problemlösningar, kommanderingar till praktisk tjänstgöring vid de andra försvarsgrenarna, föreläsningar över strategi, historia, politik och ekonomi m. m., måste stå på skolans eller kanske rättare »krigsuniversitetets» program. I utlandet ha sådana högskolor redan organiserats bl. a. i England (Imperial college of defense) och Frankrike (Académie de défense nationale). Och om någon invänder att allt hos oss är redan välbeställt, borde det räcka med att exempelvis erinra om att våren 1941 en framstående och i varje fall tidigare för strategiska utredningar ofta anlitad militär kunde i svenska pressen behandla det engelska försvaret av Tobruk utan att nämna tillvaron av den engelska medelhavsflottan!

Redan den organisation av den militära krigsledningen, som vi ha sedan 1937, innebär i själva verket ett krav på en utbildning sådan som här skisserats. Det måste vara Försvarsstabens uppgift att samordna försvarsgrenarna och vara regeringens beredningsorgan rörande den militära krigsföringen. Däremot kan det icke vara stabens uppgift att leda de särskilda försvarsgrenarna, ty det skulle medföra ett undanskjutande av den ansvarige chefen för respektive gren och hans degradering till blott förvaltningsmyndighet. Om sådana tendenser förefinnas måste de med all kraft motarbetas, ty det finns ingenting farligare för en krigsorganisation än om makt och ansvar skiljas åt.

TIDSKRIFTEN SVERIGES FLOTTA, organ för Sveriges Flotta, förening för sjövärn och sjöfart, Birgerjarlgatan 18, Stockholm 5. Telefon 62 00 37, 62 00 43, 62 00 67, linjeväljare. Postgiro 2158. — Redaktör och ansvarig utgivare: fil. kand. Ebbe Aspegren.

Tidskriften utkommer i början av varje månad, lösnummer i alla större tidningsaffärer.

MEDLEMSAVGIFTER: ständigt, för bolag o. dyl. kr. 250:—, för enskild kr. 150:—, ordinarie per år kr. 5:—, junioravgift (för medlem under 19 års ålder) kr. 3:—.

UR INNEHÅLLET I DETTA NUMMER:

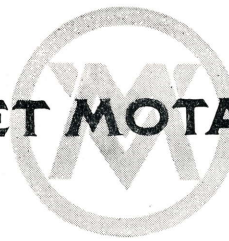
	Sid.		Sid.
Moderna jagare skola ersätta de förolyckade	179	Torpedfartygens förnyelse	187
Krigsledning, forskning och utbildning	179	Glädjande återväxt i handelsflottan	189
Katastrofen på Härfsjärden	181	Götaverken 100-årsjubilerar	191
»Manligheten» och »Fylgia» ombyggda	183	Minnesutställning över Jacob Hägg	194
Kryssarna få 580 mans besättning	184	Sveriges Flottas nya lokaler	196
Minsveparna och specialfartygen	186	Sovjettlottans väg mot förintelsen	199

MOTALA *rostfritt* FÖR KRONANS KÖK, TVÄTT- OCH TOALETTRUM ETC.

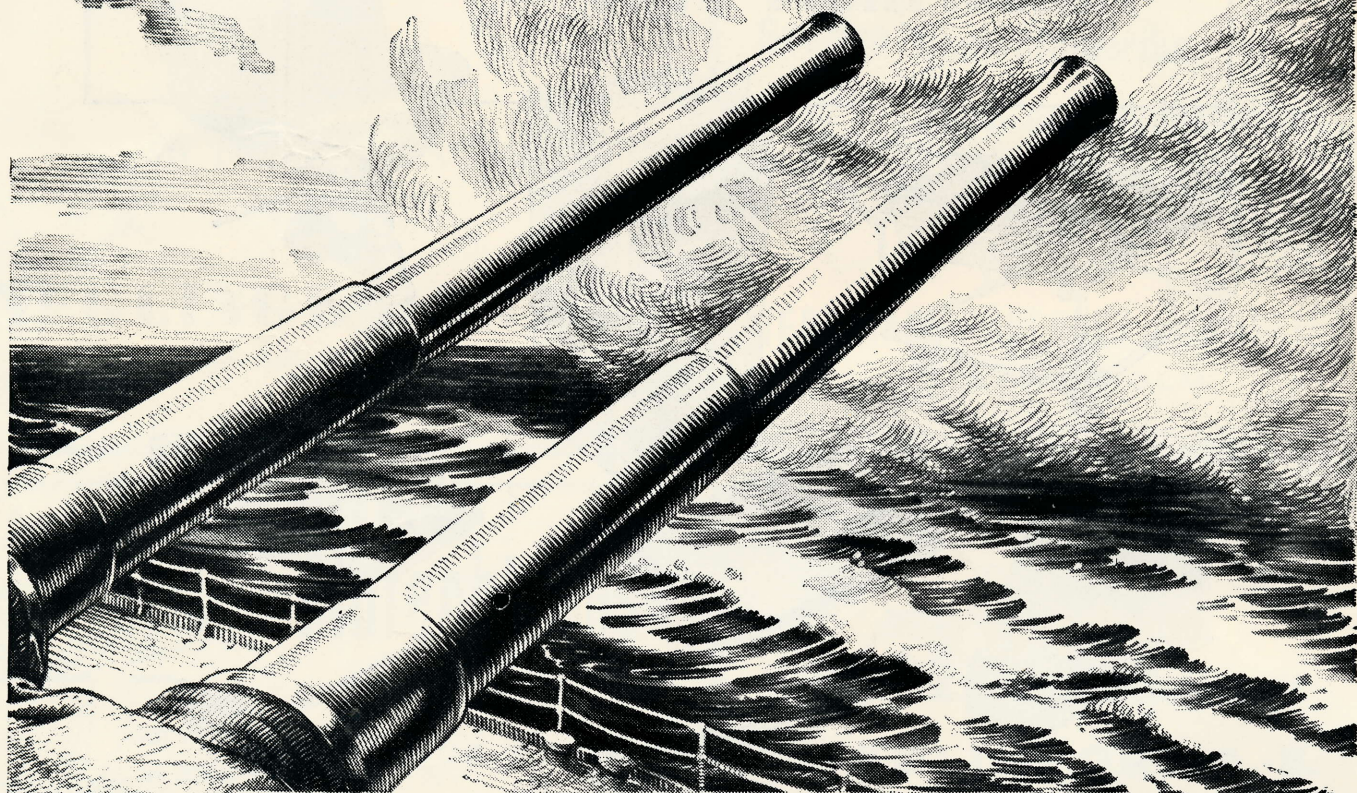


Förutom inredningsdetaljer för förläggningarnas tvätt- och toalettrum, tillverka vi även rostfria utrustningar för kök, marketenterier, sjukstugor etc. Vidare tillverka vi för fältutrustningen kantiner av olika slag samt tillbehör för kokvagnar.

AKTIEBOLAGET MOTALA VERKSTAD

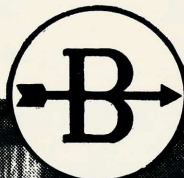


De tala om
KVALITETSSTÅL



BOFORS

AKTIEBOLAGET BOFORS • BOFORS





Katastrofen i bild. Rökmassorna till höger härröra från den redan sjunkna »Göteborg» och i mitten från »Klas Horn» som ej heller syns. Till vänster håller elden på att gripa Klas Ugglas. Den lilla prämen vid Klas Ugglas förstäv räddades liksom vedettbåtarna i förgrunden.

Katastrofen på Hårsfjärden

Storartad anslutning till insamlingen åt de omkomnas efterlevande.

Under det att vårt folk kunnat glädja sig åt de nyförvärv, som flottan det senaste året erhållit, och som ytterligare behandlas i detta nummer av Sveriges Flotta, har emellertid den katastrof inträffat, som berövat flottan tre av dess moderna jagare, *Göteborg*, *Klas Horn* och *Klas Ugglas*. Vi behöva icke här upprepa enskildheterna i den händelse, som den 17 september sannolikt genom torpedexplosion å den vid Hårsfjärden liggande jagaren *Göteborg* bragte både detta fartyg samt *Klas Horn* och *Klas Ugglas* till förintelse, men kunna konstatera, att dagen blev en av de svarstaste i flottans hävder.

Av besättningarna dödades 33 man och skadades 17. Dödsoffrens antal hade emellertid kunnat bli flerdubbelt större, om icke halva besättningarna hade varit i land på permission. De dödade och saknade äro följande.

Jagaren GÖTEBORG:

Dödade: Löjtnanten vid flottan *Per Arne A:son Horwitz*, Stockholm, vpl. 1. beväringsskomp. 20 216/40 *Fritz Agne*

Evert Olsson, Bollshögs försl., Kristianstads län, tillh. Karlskrona örlogsstation.

Saknade: Flaggartilleristyrman *Ivar Reinhold Dannhed*, Karlskrona, flaggskeppsmaskinist *Herman Ludvig Olsson*, Karlskrona, förrädskonst. av 2:a gr. *Emil Gottfrid Redholm*, Karlskrona, flaggkorpralen 1:a matroskomp. 694 *Erik Artur Hårstedt*, Karlskrona, flaggkorpralen 1. matroskomp. 22 213/33 *Gunnar Torbjörn Leonardsson*, född i Landskrona, furiren vid 1. yrkeskompaniet 57 *Gunnar Allan Vilhelm Olsson*, Karlskrona, furiren vid 3. matroskompaniet 104 *Karl Lennart Fröjd*, Lysekil, högbåtsmannen 1. yrkeskomp. 390 *Sven Olof Julius Fridolfsson*, Karlskrona, högbåtsmannen 1. yrkeskompaniet 13 *Arthur Sigfrid Lindros*, Karlskrona, 2. klass sjömannen 2. matroskompaniet 63 *Berndtsson*, Varberg, vpl. 1. beväringsskompaniet 179 8/40 *Axel Leonard Hageltorn*, Laholm, alla tillhörande Karlskrona örlogsstation.

Jagaren KLAS HORN:

Saknade: Flaggstyrman *Carl Gottfrid Bergström*, Stockholm, flaggmaskinist *Otto Oskar Fritjöf Bergström*, Stockholm, maskinisten av 2. graden *Helmer Kristoffer Kristoffersson*, Stockholm, furiren 2. matroskompaniet 216 *Knut Emil Hedberg*, Hädanberg, furiren 2. matroskompaniet



Löjtnant
P. A. Horwitz.



Flaggmaskinist
O. O. F. Bergström.



Flaggstyrman
I. R. Dannhed.



Förrådskonstapel
E. G. Redholm.

459 *Tore Ernfrid Nilsson*, Kullerstad, Mogata, 2. klass sjöman 2. matroskompaniet 1022 *Sand Hans Holger Hansson*, Gullås-åsen, Kärvasen, 2. klass sjöman 2. matroskompaniet 1026 *Börje Eugen Norrman*, Östersund, furiren 2. yrkeskompaniet 357 *Bengt Jakob Zettervall*, Stockholm, 2. klass sjöman 2. yrkeskompaniet 198 *Sture Alexander Rydh*, Gävle, 2. klass sjöman 2. yrkeskompaniet 227 *Gustaf Hjalmar Clarence Sjö*, Örebro, vpl. däcksmatrosen 2. beväringsskompaniet 200 233/40 *Klas Vilhelm Fredrik Wahlström*, Julita, vpl. däcksmatrosen 2. beväringsskompaniet 4 255/40 *Gösta Bertil Nilsson*, Gamleby, vpl. däcksmatrosen 2. beväringsskompaniet 15 240/40 *Johan Valter Johnsson*, Sunnansjö, Anundgård, vpl. eldaren 2. beväringsskompaniet 44 231/40 *Kuno Ake Rinaldo Johansson*, Västanfors, vpl. eldaren 2. beväringsskompaniet 3187 45/40 *Gustaf Arnold Sandell*, Stockholm, alla tillhörande Stockholms örlogsstation.

Jagaren KLAS UGGLA:

Dödad: Flaggkorpralen 2. yrkeskompaniet 399 *Olof Alfred Forsmark*, Stockholm, tillhörande Stockholms örlogsstation.

Saknade: Maskinisten underofficer 2. gr. *Sven Gunnar Blomqvist*, Nygård, Älvsborgs län, furiren 2. matroskompaniet 194 *Olof Gunnar Svensson*, Stengården, Mogata, 2. klass sjöman 2. yrkeskomp. 1726 *Per Olof Harry Juhlin*, Lovö, Stockholms län, vpl. däcksmatros 2. beväringsskompaniet 8 238/40 *Erik Axel Jansson*, Simeå, alla tillhörande Stockholms örlogsstation.

De 33 sjömannens namn läggas till den sorgliga rad av offer, som de två senaste årens försvarsberedskap krävt av vårt folk, ehuru det kunnat hålla sig utanför krigets direkta verkningar. Den ojämförligt största tributen har handelsflottan måst erlagga, men också försvarets grenar ha drabbats av olyckor, som krävt många människoliv. Vi erinra om Armasjärvikatastrofen förra året, om de talrikt återkommande flygolyckorna, om detonationen ombord på pansarskeppet *Manligheten* den 13 december 1939 och om pannexplosionen på *Gustaf V* den 17 juli 1940. Det intensiva och ofrånkomliga hanterande av krigets farliga redskap i denna hårda tid kräver sina offer i blod, även om det ej sker i kampen med en fiende.

Ej endast inom flottan utan hela försvaret och hela folket känner man tungt den sorg, som dödens skörd vid Hårsfjärden framkallade. Men dess bitterhet mildras av medvetandet om den oförlikneliga tapperhet och det dödsförakt, som visades av besättningarna i olyckans ögonblick. Man gjorde sitt ytters-

ta för att rädda vad som räddas kunde, man svek icke lemlästade kamrater i dödens närhet, man vek icke från till undergång dömda fartyg, förrän order om utrymning gavs. Alla, från fartygscheferna till den yngste matros, gävo här beundransvärda bevis på de egenskaper, som skattas högst hos sjömän och krigare. På så sätt utgör den eljest djupt tragiska händelsen ett vackert bevis på andan inom flottan. Det kan tyckas, att förlusten av dessa människoliv är meningslöst vid jämförelse med dem, som falla i strid för sitt land. Men vi skola erinra oss, att de flesta av de nu omkomna fullgjort ett mödosamt arbete i två års neutralitetsvakt. De ha redan gjort en insats för vårt lands säkerhet och de stupade på sin post följda av sina kamraters och sina övriga landsmäns tacksamhet.

Främst gå kanske tankarna till de många anhöriga, som nåtts av de ohyggliga dödsbuden. För många av dem skulle till bitterheten över en närståendes hastiga död ha kommit ekonomiska svårigheter, om icke offervilligheten bland vårt folk hade tagit sig så vackra uttryck som skett. Föreningen Sveriges Flotta, Marinlottorna, Tidningen Social-Demokraten m. fl. ha igångsatt insamlingar till förmån för de efterlevande, och direkt till föreningen Sveriges Flotta har vid denna tidskrifts tryckning inkommit över 75 000 kr., ett belopp, som vi förmoda skall fördubblas.

*

Den samtidiga förstörelsen av tre jagare betyder för den svenska flottan den största förlust, som den gjort under fredstid. Av de 10 jagarna i Ehrensköldsklassen återstå nu blott 7. Och detta medan kriget brinner runt våra knutar samt kräver en ständig neutralitetsvakt.

Tidigare ha enstaka fartyg gått förlorade, såsom i september 1918, då hjälpminfartyget *Gunhild* gick på en mina vid Skagen och sjönk under förlust av 17 man. Den 30 augusti året förut hade torpedkryssaren *Klas Ugglå* — namnföregångare till den nu förstörda jagaren — gått under efter en grundstötning på Norrlandskusten, varvid dock inga människoliv spilldes. Vi få sedan gå tillbaka till den 3 december 1866 för

STYRKA



SEGHET

STÅLLINOR
STÅLTRÅD
JÄRNTRÅD

A.-B. SVENSKA STÅLLINOR - HÄLLEFORS



Rostfritt
— alltid lika
vackert, glän-
sande och håll-
bart

Olofströms praktiska kökskärl i rostfritt underlätta arbetet. Starka och obegränsat hållbara och därför i längden mest ekonomiska.

Rostfritt FRÅN **OLOFSTRÖM**

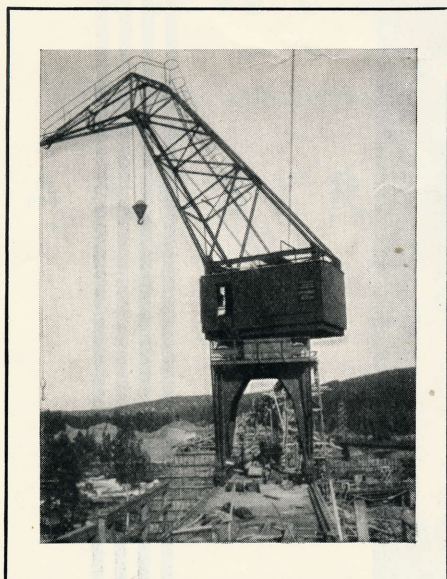
SVENSKA STÅLPRESSNING A.-B. OLOFSTRÖM OLOFSTRÖM



KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AKTIEBOLAG
Malmö

Hvilans Mek. Verkstads Aktiebolag

KRISTIANSTAD



framhålla sin tillverkning av lyft- och transportanordningar, företrädesvis

KRANAR och TRAVERSER samt HISSAR

för person- och varubefordran.

Telefoner: Linjeväljare 29, 429 och 939.

INFORDRA OFFERTER OCH FÖRSLAG



Flaggkorpral
O. A. Forsmark.



Furir
K. L. Fröjd.



Eldaren
K. Å. R. Johansson.



Matrosen
P. O. H. Juhlin.

att finna en fartygsförlust i flottans hävder, då nämligen korvetten *Orädd* strandade vid Dungeness fyr i Engelska kanalen. Av besättningen omkommo 12 man. Flottans ifråga om människoliv största förlust i fredstid gjordes den 30 april 1846, då korvetten *Karlskrona*

gick under genom en orkan i de västindiska farvattnen och 119 personer omkommo. Ett par mindre ångfartyg förläste också under förra århundradet, nämligen *Gylfe* i Öregrundsskärgård 1854 och *Odin* vid Jutland 1836.

Manligheten och Fylgia ombyggda

Frågan om nybyggnad av pansarskepp alltjämt under utredning

Det sammanlagda antalet svenska örlogsfartyg, som färdigställt sedan krigsutbrottet 1939 eller befinna sig i mer eller mindre framskridet arbete uppgår till 68. Det sammanlagda standardtonnaget är 33 000 ton, den sammanlagda maskinstyrkan 430 000 hk, och besättningsstyrkan på dessa fartyg belöper sig till 3 300 man.

Dessa uppgifter äro hämtade ur ett föredrag av marinöverdirektör Y. Schoerner, som denne höll den 27 maj inför Svenska Teknologföreningens avdelning för Skeppsbyggnadskonst, men ehuru några månader förflutit sedan dess äga de alltjämt sin giltighet. Vid behandlingen av flottans ny- och ombyggnader i detta nummer av Sveriges Flotta kunna vi även i övrigt i mycket hög grad stödja oss på nämnda föredrag, som gav offentlighet åt så mycket, som under nuvarande förhållanden är tillrådligt. I detta nummer meddelade uppgifter anknyta även till vårt nybyggnadsnummer i maj detta år, till vars artiklar vi hänvisa den intresserade. Enär åtskilligt händer på ett halvår, och även nya bilder blivit tillgängliga, har det syntts önskvärt att förläna även detta oktobernummer prägelns nybyggnadsnummer för örlogs- och handelsflottorna.

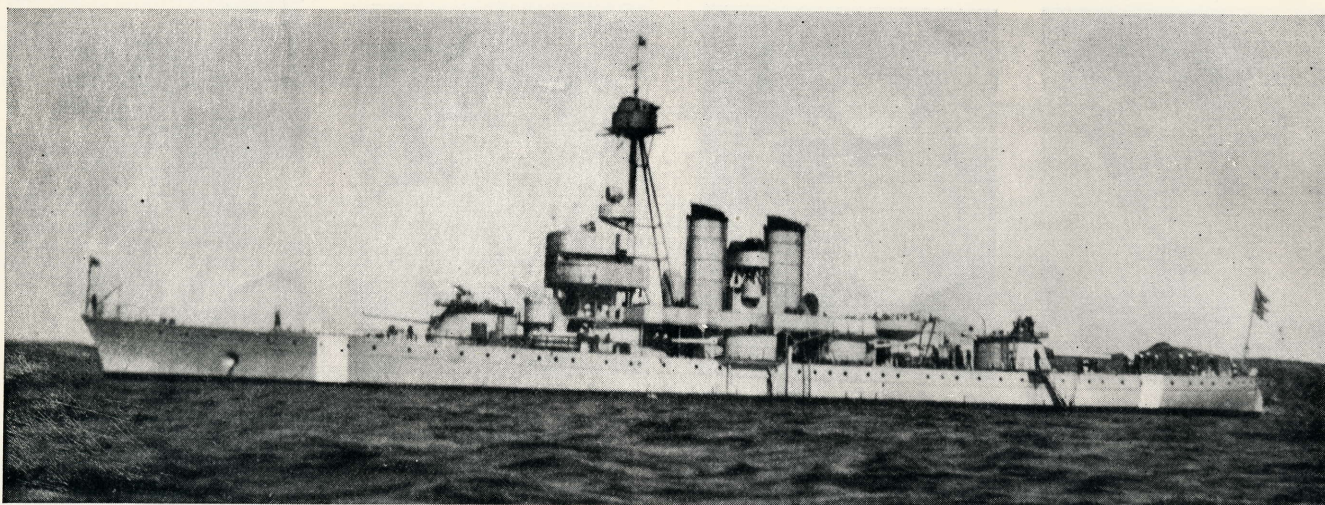
Vad den ständigt aktuella frågan om nybyggnad av artillerifartyg beträffar, så har som bekant marinförvaltningen efter uppskjutandet av arbetena med de båda beslutade kustförsvarsfartygen fått i uppdrag att utarbeta förslag till förbättringar i första hand av det ifrågasatta fartygets artilleri och skydd, dock inom rimlig storleksgräns. Angående dessa undersökningar är blott bekant,

att ett flertal preliminära förslag utarbetats eller äro under arbete, men att någon definitiv ståndpunkt icke har tagits av myndigheterna. Som vi hade tillfälle påpeka i vårt föregående nummer, inverkar givetvis det allmänna läget inom Östersjöområdet på även denna del av vår byggnadspolitik, varför klara hållpunkter just nu äro svåra att fastställa.

Förhållandena på vårt artillerifartygsområde ha under många år även karakteriserats av en livlig ombyggnadsverksamhet, varvid av naturliga skäl *Sverige*-skeppen tilldragit sig det största intresset. En av deras ombyggnadsomgångar — väl den sista — avslutades i fjol våras, då *Sverige* återinträdde i tjänst efter en modernisering. Tidigare hade även *Oscar II* moderniserats ganska grundligt, vilket vi förut omnämnt i denna tidskrift.

Pansarskeppet Manligheten har fått en helt ny och mycket vacker silhuett.

En även i fråga om exteriören genomgripande ombyggnad har på sistone genomförts med *Manligheten*. Som av vår bild framgår omfatta förändringarna bl. a. förstäven, bryggorna och större delen av den övriga överbyggnaden. Stävens förlängning möjliggör bl. a. betydligt ökade förläggningstrymmen åt besättningen. Vidare har modernisering företagits av elledningen, artilleriet, pannorna m. m. Som även framgår av bilden har ett talrikt luftvärnsartilleri installerats. Fartygets stridsvärde har med andra ord ökat ganska avsevärt.



Pansarskeppet *Manligheten* i dess nuvarande skepnad.

Rent estetiskt är ombyggnaden mycket lyckad. Proportionerna äro väl avvägda, överbyggnader och artilleri samlade, silhuetten tilltalande. På långt håll tycks den erinra om de ombyggda italienska slagskeppen. Man har anledning förmoda, att *Manligheten* icke blir den enda i sin klass, som får undergå en sådan modernisering, och att den ännu åtskilliga år skall kunna göra värdefull tjänst i våra lokalstyrkor.

Den redan för två och ett halvt år sedan beslutade ombyggnaden av pansarkryssaren *Fylgia* står nu inför sin fullbordan. Vår teckning visar det utseende, som kryssaren sannolikt kommer att få. I juninumret 1939 antydde vi, att den skulle förses med oljeeldning, modernt luftvärn, moder-

niserat flackbaneartilleri, nya förlägningsutrymmen m. m. Dess användning avsågs bli kadettfartygets. Man har anledning att hälsa även denna mycket grundliga ombyggnad med stor tillfredsställelse, ty den ökar ju ej blott *Fylgias* ändamålsenlighet som övningsfartyg utan även som stridsfartyg.

En ännu längre planerad ombyggnad utgör *Clas Flemings*, som också är fullbordad. Fartygets användbarhet har i hög grad ökat både med avseende på artilleriet och minförrådet. Tekniskt mycket intressant är det nya maskineriet, som består av dieselmotorer som drivkraft åt luftkompressorer, vilka i sin tur tillsammans med avgaserna från motorerna driva turbiner.

Kryssarna få 580 mans besättning

Nya konstruktiva problem — Farten tvingar till extrema dimensioner

Våra under byggnad varande kryssare, *Tre Kronor* och *Göta Lejon*, bli som bekant på omkring 7 000 ton, men några exakta uppgifter om deras stridsvärde ha inte offentliggjorts, således ej fart, skydd, bestyckning o. dyl. Vad huvudartilleriet beträffar, kan man väl knappast gissa på större kaliber än 15 cm på det angivna deplacementet, om pjäserna ej skola bli för få. Utländska kryssare av jämförbar storlek föra i allmänhet sju, åtta eller nio stycken 15 cm kanoner.

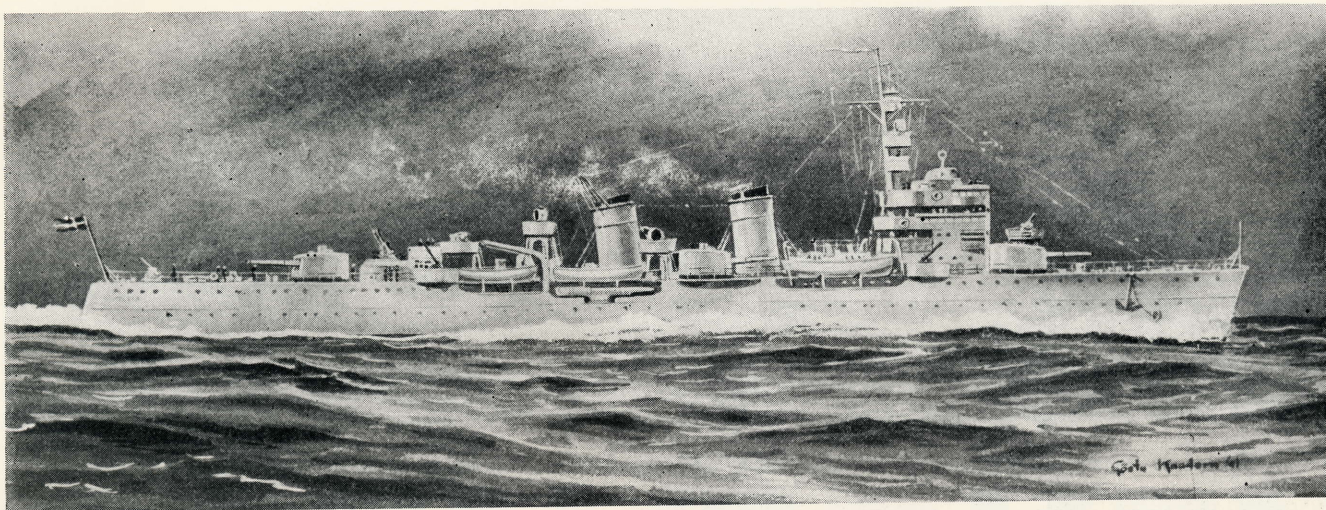
Marinöverdirektör Schoerner har emellertid i sitt förut omnämnda föredrag offentliggjort en hel del uppgifter om fartygens konstruktion, maskiner, inredning m. m., varför vi här nedan återgiva denna framställning enligt referat i *Teknisk Tidskrifts* julnummer.

Konstruktionen av dessa fartyg, som mycket avviker från våra tidigare typer, är givetvis ett betydande problem. Utvecklingen har ju också gjort stora framsteg så-

väl i fråga om utrustning av alla slag som i fråga om skrov- och maskinkonstruktion. Särskilt den höga farten tvingar till ganska extrema dimensioner, som ställa stora anspråk på konstruktionens utformande i hållfasthetshänseende. Förhållandet L/H utgör 17,45. Spantsystemet är uppbyggt av långspant i back, huvuddäck och innerbotten samt tvärskeppsspant i sidorna. Långskeppsskotten äro väl inarbetade i hållfasthetssystemet. I fråga om valet av det i skrovet ingående stålmaterial och den i samband därmed stående frågan om svetsning hava ingående utredningar och undersökningar gjorts, och skrovets detaljkonstruktioner äro väl utarbetade med hänsyn till användning av svetsning.

Fartygen inredas för 26 officerare, 45 underofficerare, 27 flaggkorpraler och 482 menige, summa 580 man.

Officershytterna äro belägna akterut å det under huvuddäcket belägna trossdäcket. För om officershytterna



Pansarkryssaren Fylgia i sin nya gestalt, efter teckning av Gösta Kaudern.

äro inredning för flottiljchef, högre befälhavare samt gunrum. Några officershytter ha dock måst placeras å ett under trossdäck beläget däck. Förut å trossdäck befinner sig manskapsförläggningen och midskepps å samma däck bo flaggkorpralerna. Även för en mindre del av manskapet har inredning måst göras under trossdäcket. Å trossdäcket finnas vidare sjukinredning med sjuksalar, operationsrum och rum för tandläkare samt manskapets marketenteri. I den långa backen finnes inredning för underofficerare och manskap, expeditioner, kök och bageri. I däckshuset finnas verkstäder av olika slag, skrivrum för manskapet, tvättinrättning, frisersalong m. m. För flertalet av manskapet ordnas fasta kojor, endast ett mindre antal måste förläggas i hängkojer.

De båda maskingrupperna uppställas efter varandra såsom på flygplankryssaren Gotland.

Propellermaskineriet, som får en betydande effekt, är uppdelat i två grupper, vardera med två pannor i skilda rum och ett turbinaggregat med enkel växel av de Lavals konstruktion och drivande var sin propeller. De bägge maskingrupperna äro ordnade efter varandra med en

mindre avdelning emellan de bägge grupperna, såsom å *Gotland*.

Pannorna äro osymmetriska vattenrörpannor med tre vattenbehållare, en ångsamlare och ensidig överhettare samt sidoeldade. Genom den sistnämnda anordningen sparas utrymmet i fartygets längdriktning. Arbetstrycket uppgår till 32 atö, och ångtemperaturen är 375° C.

Varje turbinaggregat omfattar en högtrycks- och två lågtrycksturbiner med tillhörande växel och två kondensorer.

Från ett flertal elektriska centraler lämna dels ångturbiner, dels dieselmotorer en sammanlagd effekt av 1600 kW till alla de olika förbrukningsställena för elektrisk energi. Sådan användes naturligtvis i mycket stor utsträckning, och systemet i sin helhet är planlagt enligt de modernaste principer med hänsyn till erforderliga reservmöjligheter vid haverier. Spänningen är högre, än vad vi tidigare använt, varigenom kabelvikt sparas.

Att utrustningen med radio- och all annan förbindelsemateriel såväl som gyrokompass och annan navigeringsutrustning blir av förnämligaste slag behöver väl knappast sägas.

Varbergs hamn i friluftsmodell

Undersökningar av dyningens inverkan

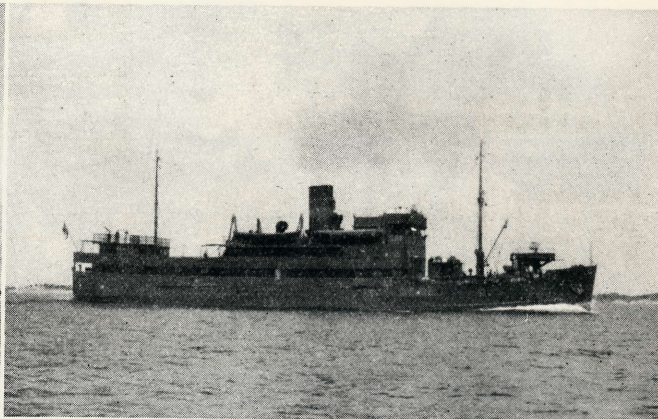
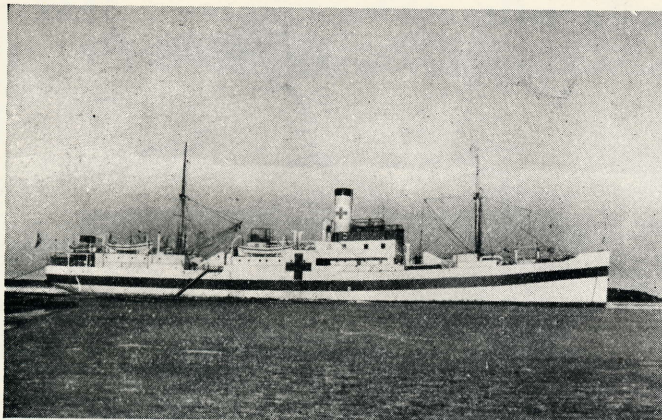
Varberg har en lätt tillgänglig hamn, men den lider av olägenheten att vid hög sjö utanför på havet dyningen forplantar sig in i hamnen. Hundratusentals kronor ha nedlagts för att råda bot häremot, men några fullt effektiva åtgärder ha ännu ej kunnat vidtagas. Förslag till utbyggnader för miljontals kronor föreligga, men meningarna om deras effektivitet äro delade.

För att få ett begrepp om, vilka förslag som kunna ställa sig fördelaktigast, har man låtit bygga en jättestor modell av hela hamnen samt omkringliggande trakter på bortåt 60 kvm. Denna har försetts med en apparatur,

som åstadkommer de för studierna erforderliga vågrörelserna i vattnet. På modellen kan man följa dyningarnas rörelser i alla delar av hamnen. Genom att experimentera med olika vågbrytaranläggningar på skilda ställen utanför hamnområdet får man en ganska trogen miniatyrbild av brytningsförmågan mot det oroliga vattnet.

Resultaten av experimenten protokollföras medelst fotografier. Vid sidan av modellen har placerats ett par svarta stavar, vilka speglas i vattnet. Ju oroligare detta är, desto större brytning får man på stavarnas spegelbilder mot vattenytan.

Detta är första gången man i vårt land utför experiment av dylikt slag. Idéen är ursprungligen fransk och tillämpades först år 1939 vid utbyggnaden av Le Havres hamn.



Ett par av flottans nya trängfartyg, till vänster sjukvårdsfartyget Prins Carl, till höger förbindelsefartyget Marieholm.

Minsveparna och specialfartygen

Nybyggnadsprogrammen och ombyggnaderna snart fullbordade

Angående våra minsveparserier har det varit rätt mycket publicitet, och i Sveriges Flottas majnummer berörde vi deras successiva färdigställande. Detta har nu givetvis framskridit längre, och hela den större serien om 12 fartyg på 395 ton är numera färdig. Standarddeplacementet anges av marinöverdirektören till 375 ton i stället för 395 i marinkalendern och längden till 56,7 meter i stället för 55 i kalendern.

De 24 mindre minsveparna fördela sig på två serier om 12 i vardera, byggda av 13 småvarv. Den första serien är helt sjösatt, den senare seriens båtar sjösätts nu i rask takt. Den första seriens data äro följande: längd 25 meter, bredd 5,06 och djup 1,25 meter. Deplacementet är 48 ton och farten 13 knop. Hos den senare serien ökas längden till 27,65 meter och deplacementet stiger med några ton. Dessa båtar äro alla byggda av trä, en del av spannen, bottenstockarna, bottenvägarna och däcksbalkarna äro dock av stål. Träet har valts dels av praktiska konstruktionsskäl, dels med hänsyn till magnetminorna. Utom anordningar för svepning av grunda minfält ha dessa båtar sjunkbombfällare. Bestyckningen i övrigt utgöres av en 20 mm kulspruta. Minsveparna av den första serien äro försedda med svenska motorer av Nydquist & Holms samt Svenska Maskinverkens konstruktion och i den senare serien installeras motorer från Frichs i Aarhus, delvis licensbyggda hos Kockums. Motorerna utveckla 200 hk vid 900—1200 varv. Båtarna äro inredda för en besättning av 9 man och 1 resp. 2 officerare.

Flottan har på sistone tillförts en hel del specialfartyg, av vilka vi tidigare omnämnt sjukvårdsfartyget *Prins Carl* och ett par tankfartyg.

Ubåtsdepåfartyget Patricia inredes för att rymma 9 ubåtsbesättningar.

1939 års lagtima riksdag beviljade medel till byggandet av ett nytt ubåtsdepåfartyg. I det forcerade byggnadsarbete, som varven åto sig för flottan i och med krigsutbrottet, fick emellertid detta fartygsbygge stå tillbaka. Det befanns snart både snabbare och billigare att ombygga ett annat fartyg till ändamålet i fråga, och valet föll på Svenska Lloyds *Patricia*, vilken som bekant åtföljde våra italienska jagare på deras hemfärd. Under det att det nya depåfartyget före kriget kostnadsberäknades till 4,6 miljoner kronor, inköptes *Patricia* för 2,35 miljoner, vartill givetvis komma ombyggnadskostnaderna. Arbetet blir färdigt inom den allra närmaste tiden. *Patricia* mäter 3900 bruttoregister-ton, längden är 102 meter, bredden 14,5, farten 14 knop. Hon byggdes 1926 i Newcastle och inköptes 1935 av Svenska Lloyd. Bestyckningen utgöres av ett kraftigt luftvärn: åtta 40 mm och två 20 mm automatkanoner. Hon inredes för att kunna hysa 9 ubåtsbesättningar, d. v. s. omkring 500 man tillsammans med den egna besättningen. — Man har anledning förmoda, att gamla *Svea* nu äntligen kan utranteras.

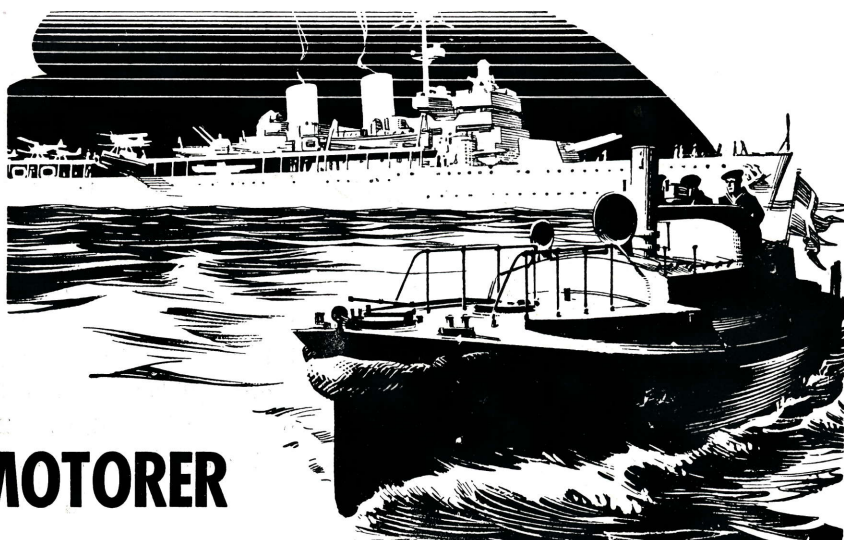
Svenska Amerika Liniens *Marieholm* har inköpts av flottan och användes efter viss ombyggnad som förbindelsefartyg. Hon byggdes i Odense 1934 och mäter 1166 bruttoregister-ton.

I Sveriges Flottas majnummer omnämndes det nya ubåtsbärgningsfartyget *Belos*, inköpt från dykeriaktiebolaget Neptun, och som mäter 441 bruttoregister-ton. Förutom dykarklocka förses fartyget med två dekompressionskamarer för behandling av dykarsjuka.

Flottan använder

BOLINDER'S

LÄTTVIKT RÅOLJEMOTORER

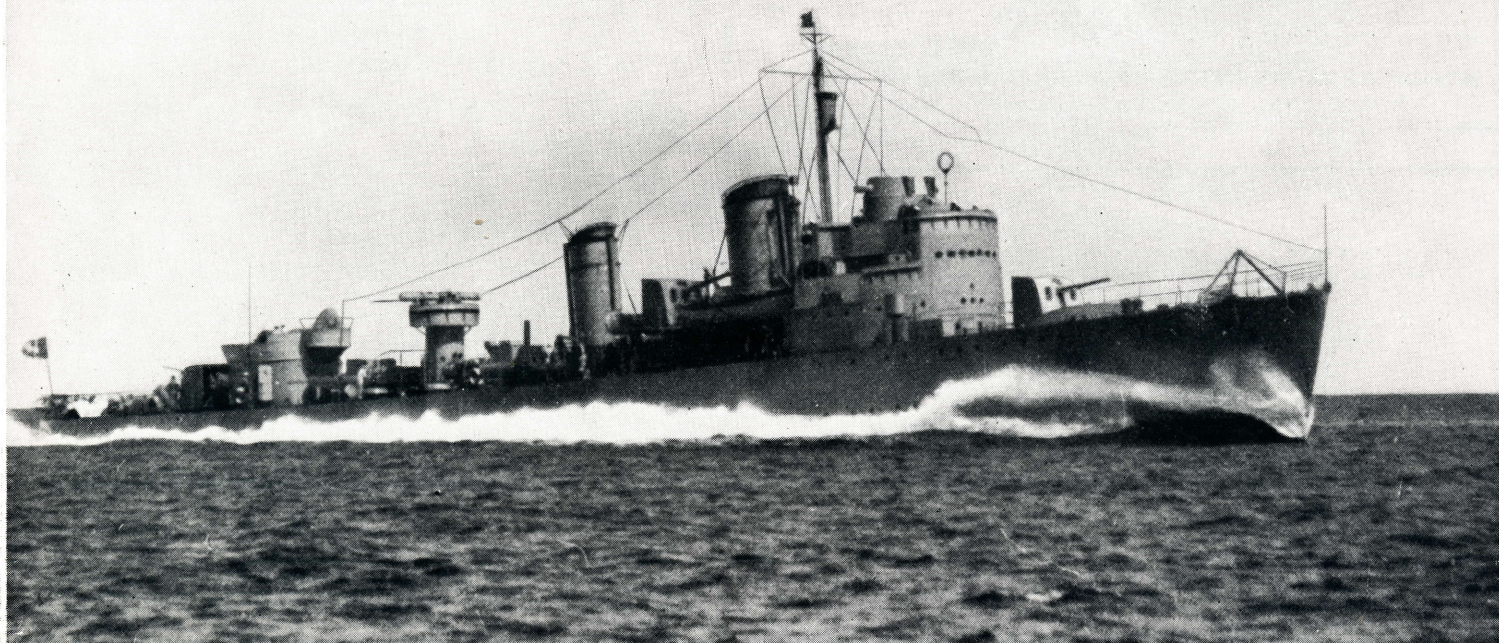


Flygplankryssaren Gotlands barkasser ha Bolinders lättvikt råolja-motorer. Motorerna äro lättskötta och hastighetsregleringen sker medelst ett enda handgrepp. Inkapslade, varför ingen oljelukt kännes. Eldfaran är fullständigt eliminerad. Ekonomiska; driftskostnaden är en bråkdel jämförd med bensinmotorers.

BOLINDER'S LÄTTVIKT RÅOLJEMOTORER
Idealet för arbets- och nöjesbåtar

A.-B. BOLINDER-MUNKTELL · ESKILSTUNA

ERIKSBERGS
MEK. VERKST. AB. GÖTEBORG



Nysskad den 24.6.41.

Enligt er anman i livräddningsdräkten skall jag skriva och tala om för eder, att det är den som har räddat mig och många andra från en säker död. Vi gick ut från Petarna med Kastelbarn sen blev vi fargederat i Nordatlanten. Det var ett fåtal som hann i livbåtar na nästan koppra till sjöss med dem där dräkterna ja och alla som blev räddat man flyter ju bra med dräkten ja, en drunkna nog, men han låg och simade till det var för sent. Nogaktigtfullt
Krook. Finsk Hjälp.

Livdräkten som i praktiken visat sig hålla vad den lovat.

Lika nödvändig för sjömannen som fallskärmen för flygaren.

Mörners Livräddningsdräkt bör finnas ombord på alla utgående fartyg, ty den möjliggör räddning av de ombordvarande även då fartyg sjunker mycket hastigt. Den håller den nödstälde torr och varm även i iskallt vatten och med huvud och skuldror väl över vattenytan samt skyddar även mot förfrysning i livbåtar och på flottor. Den kan påtagas på mindre än 25 sekunder tack vare ett patenterat vattentätt gummiblixtlås och kan också användas under arbetet ombord.



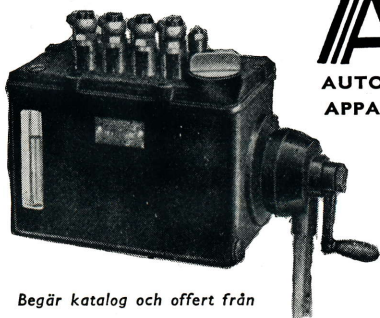
Nyhet

Tillverkningen av den Mörnerska Livräddningsdräkten i Amerika är nu i full gång och kunna svenska båtar erhålla dräkter i amerikanska, kanadensiska och eventuellt sydafrikanska hamnar.

MÖRNER

Livräddnings o. Skyddsdräkt AB.

Tel. 20 81 20. Kungsg. 48. STOCKHOLM
Telegramadress: "LIVDRÄKT"



ÅSSA

AUTOMATISKA TRYCKSMÖRJNINGSPPARATER. 1-18 SMÖRILEDNINGAR.

Högmoderna, tekniskt fulländade konstruktioner. - Precisionsarbete.

LÄMPLIGA TYPER FÖR SMÖRJNING AV MOTORER, ÅNGMASKINER, LUFT- OCH KYL-KOMPRESSORER, PUMPAR m. m.

Begär katalog och offert från

ÅTVIDABERGS SPÅRVÄXLAR & SIGNALFABRIKS A.B.,
NYBROGATAN 7, STOCKHOLM — TEL. 61 79 56, 61 79 57

ANKARE · KÄTTING · STÅLLINOR

SMIDEN · STÅLGJUTGODS



TAGE WIBERG AKTIEBOLAG

13 88 10

GÖTEBORG

13 68 10

Tornborg & Lundbergh

AKTIEBOLAG, STOCKHOLM

TEL. 23 25 05. TEL.-ADR. TORNBORGS

Mek. Verkstad o. Lager Årstadalshamnen, Sthlm.
Sala Maskinfabrik, Gullbergs Maskinfabrik, Lindås.

MASKINTELEGRAFER

tillverkade vid egna verkstäder
enligt Chardburns system

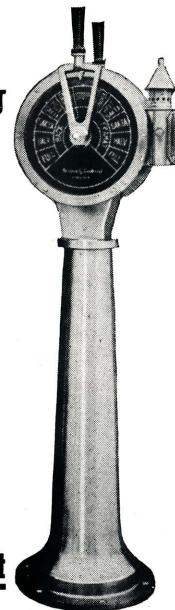
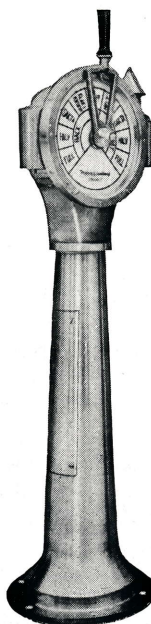
Leverantör
till bl. a.

Flottans fartyg

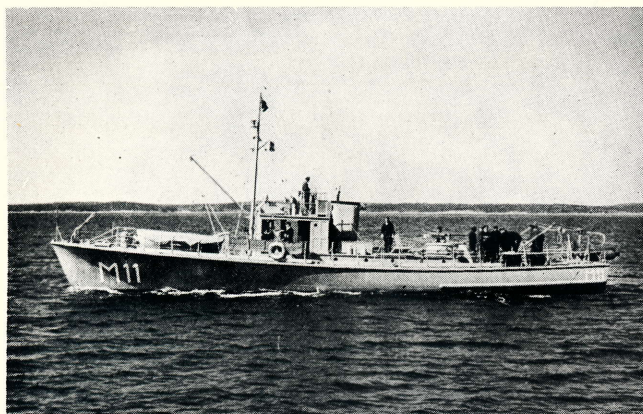
kopparkedja

brytrullställ

etc.



30-årig erfarenhet

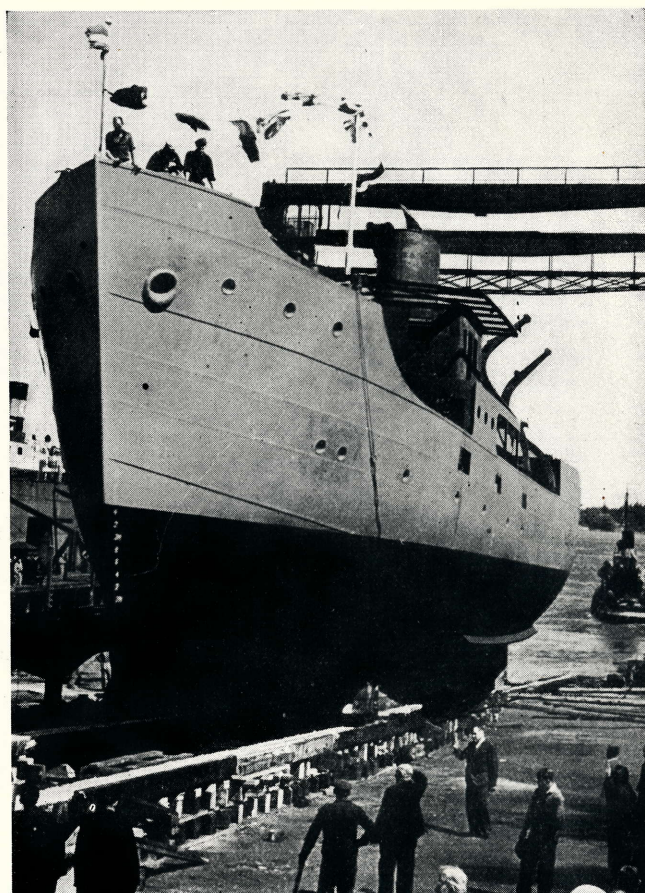


Den nya minsveparen M 11.

En intressant nyhet i flottan är ångjakten *Fuijama*, förut tillhörig bankdirektör K. A. Wallenberg. Den har genom donation tillfallit flottan och användes som inspektionsfartyg.

I våras sjösattes vid Finnboða Varf det av Sjökarteverket beställda s. k. utsjölokningsfartyget *Gustaf af Klint*, som deplaceras 650 ton. Det är 47 meter långt, 8,7 meter brett och 4,5 meter djupt. En 650 hästkrafters motor beräknas giva fartyget en fart av 10 knop. *Gustaf af Klint*, som givetvis är utrustad med de modernaste instrument för navigering och sjömätning, blir färdig i början av oktober. Hon är uppkallad efter en av föregångsmännen för den svenska sjömätningen, viceamiralen Gustaf af Klint, död 1840.

Sjösättningen på Finnboða varv av sjömätningsfartyget *Gustaf af Klint*.



Torpedfartygens förnyelse

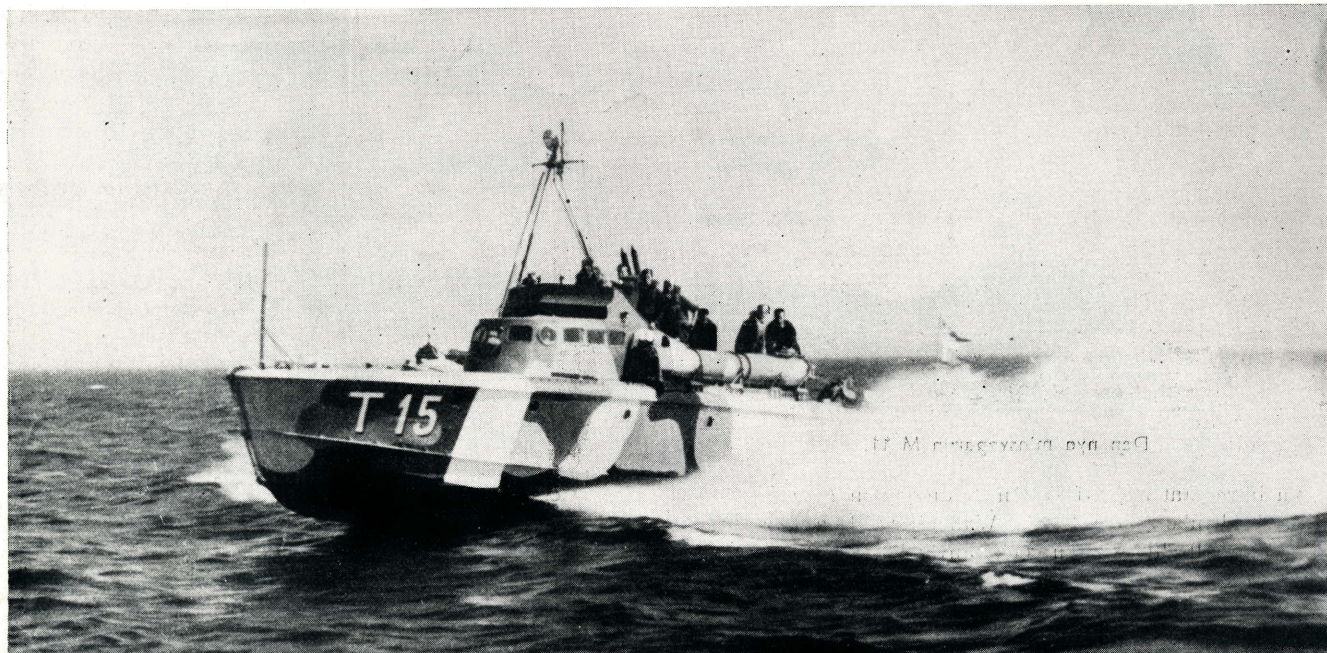
Utredning om större jagare — Tre ubåtstyper, under byggnad Svenskbyggda motortorpedbåtar

Det svenska jagarbeståndet har förnyats något mera kontinuerligt än pansarskeppen och kryssarna. Senast färdiga svenskbyggda jagare äro som bekant *Norrköping* och *Gävle*, som ansluta sig till den redan 1924 införda *Ehrensköld*-typen. Under senare år har utvecklingen obevekligt pekat på behovet av en starkare och därmed större typ. Tyvärr har förberedelserna för en dylik hittills gått långsamt, men, som vi påpeka på ledande plats i detta nummer, hoppas vi, att det icke skall dröja alltför länge, innan ett beslut kan fattas.

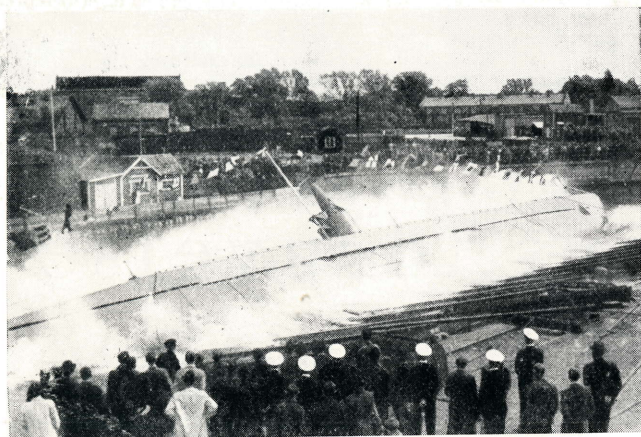
Samtidigt som en starkare jagartyp är erforderlig, visar sig även behovet av en liten sådan, huvudsakligen avsedd för bevakning och ubåtsjakt. En för våra förhållanden lämplig typ förbereddes som bekant i amiral de Champs' utredning av år 1937, och man har bl. a. därför här kommit fortare till ett beslut än beträffande de stora jagarna. 1940 års urtima riksdag beviljade medel till en serie mindre jagare, och namnen på fyra äro kända: *Mode*, *Magne*, *Munin*

och *Mjölner*. Som synes ha tre av dessa under byggnad varande jagare fått namn efter äldre utrangerade sådana. De nya fartygen äro s. k. kustjagare och ansluta sig beträffande typen nära till amiral de Champs' förslag. De ligga således emellan den norska *Sleipner*-typen och den numera svenska *Romulus*.

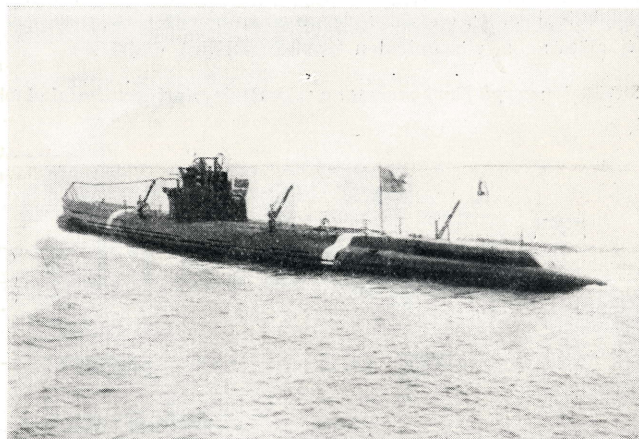
Data för de nya jagarna äro följande: längd i k.v.l. 74,0 meter, största bredd 8,05 meter och mallat djup 4,5 meter. Standarddeplacementet blir 635 ton och bestyckningen tre 10,5 cm kanoner, två 40 mm automatkanoner, två 20 mm sådana samt en 53 cm trippeltorpedtub, sjunkbombfällare och minräls. De förses med back och inredas för omkring 100 mans besättning. Som synes av dessa data bli de nya fartygen praktiska och användbara redskap för det otal mindre krävande uppdrag som finnas i sjökriget, men de borttaga därför ingalunda behovet av en slagkraftigare strids- och spaningsjagare.



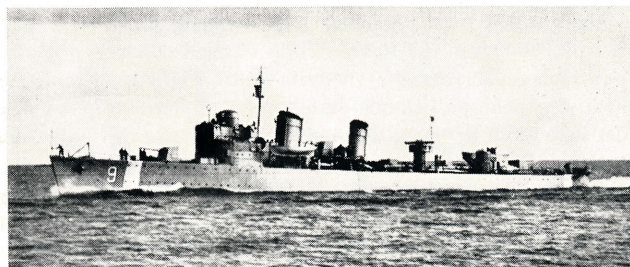
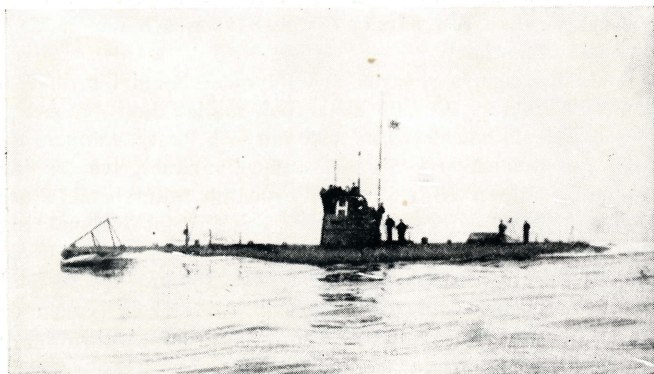
Svenskbyggd motortorpedbåt, för tillfället kamuflagemålad.



Ubåten U 1 sjösättes tvärskepps.



Dykaren, den senast färdiga ubåten.



Till vänster ubåten Hajen, som tillsammans med sina systerfartyg Sälen och Valrossen stå närmast i tur att utrangeras. Ovan den senast färdiga jagaren, Gävle.

Samtliga fyra från Italien inköpta jagare ha på sistone undergått vissa ombyggnader för att göras helt lämpade för svenska förhållanden.

Sjölejonet-klassen har blivit svenska flottans största ubåtsklass.

Vår flottas kanske mest omhuldade vapen har länge varit ubåtsvapnet, vilket som bekant de senaste åren undergått och alltså en betydande utbyggnad.

Det första fartyget av *Sjölejonet*-typen levererades 1938, och genom forcerad nybyggnad har denna serie nu ökat till 9 båtar, varigenom typen blivit vår största ubåtsklass. Dess data äro följande: längd 62 meter, bredd 6,2 och djup 3,4 meter, displacement 580 ton, fart 16 knop, två 40 mm automatkanoner, två kulsprutor, sex 53 cm torpedtuber. *Sjölejonet*-klassen är ett vackert prov på vårt ledande ubåtsvarvs, Kockums i Malmö, leveransförmåga och skicklighet.

Man har länge inom marinförvaltningen arbetat med möjligheterna till en liten kustubåt som komplement till de medelstora utsjöubåtarna av bl. a. *Sjölejonet*-klassen. Dessa försök ledde 1939 till beslutet om en typ på 367 ton och 50 meters längd. Tre sådana, *U 1*, *U 2* och *U 3* äro under byggnad, av vilka den första är sjösatt.

De senast beviljade ubåtarna bli en förbättrad Delfinen-typ.

Avsikten är icke att helt övergå till den lilla ubåstypen, utan man behöver alltså nybyggnad av en något större sådan. Här fortsattes emellertid tills vidare icke på den genom *Sjölejonet* inslagna vägen, utan man har övergått till en mera med den något äldre *Delfinen*-klassen överensstämmande typ. Av den nya typen äro tre namn kända: *Neptun*, *Najad* och *Näcken*. *Delfinen*-klassens data äro: längd 61 meter, bredd 6,3, djup 3,4 meter, displacement 540 ton, fart 15 knop, bestyckning en 57 mm kanon, en kulspruta, fyra 53 cm torpedtuber samt minor. Medel till den nya typen beviljades av urtima riksdagen 1940, och de äro således nu under byggnad.

Enligt fastställda livslängder äro ubåtarna mogna för ut-rangering efter 21 års tjänst, varför man således kan förvänta, att de tre äldsta, *Hajen*, *Sälen*, *Valrossen*, som äro färdigställda 1920, skola utrangeras inom den närmaste tiden.

Nu färdigställas de av Kockums byggda svenska motortorpedbåtarna.

Sedan två engelska motortorpedbåtar av *Vosper*-typen och fyra italienska i föl införlivats med svenska flottan, stodo våra konstruktörer inför problemet att bygga en helt svensk typ med ledning av erfarenheterna av de utländska. I föl våras beviljades medel till åtta motortorpedbåtar, som samtliga beställdes hos Kockums, och sjösättningen tog under sommaren sin början, av vilket framgår, att våra ingenjörer löst de många problem, som uppställa sig vid skapandet av ett nytt vapen.

Det föreligger behov av två typer motortorpedbåtar i flottan, en större, som är avsedd att kunna följa kustflottan till sjöss, och en mindre, som opererar i anslutning till baser på kusten. De åtta nämnda båtarna, som sedermera ökats till tio, äro samtliga av den mindre typen, men äro sinsemellan uppdelade på två något olika typer beroende på torpedkalibern. Den ena typen är 18,7 meter lång och deplaceras 22 ton, den andra 20 meter lång och deplaceras 27 ton. Samtliga ha två huvudmotorer av den italienska Isotta Fraschini-konstruktionen. Bestyckningen utgöres av 2—45 resp. 53 cm torpeder samt vidare av 1—20 mm automatkanon. Båtarna byggas av stål efter en särskild för ändamålet utarbetad konstruktion och äro helsvetsade.

På grund av dessa fartygs starka beroende av baserna är en särskild basorganisation under uppväxt. Motorerna erfordra exempelvis en mycket noggrann tillsyn. Båtarna måste vidare under vintern förvaras i uppvärmda lokaler.

Genom licensbygge i Sverige av Isotta Fraschini-motorer kunna vi framgent förse oss själva med motorer till kommande båtar, och avsikten är att i framtiden uteslutande tillverka motorer för båtar med 53 cm torpeder.

Glädjande återväxt i handelsflottan

Varven arbeta för fullt, men åtskilliga nya fartyg måste läggas upp

I majnumret av Sveriges Flotta konstaterades i samband med en översikt över skeppsbyggeriet under första kvartalet i år, att sekretesskäl lägga hinder i vägen för åtskillig publicitet. När det här nedan gäller andra och tredje kvartalen, åstadkomma dessa skäl att översikten icke torde vara fullständig. Av samma anledning finnes ej heller möjlighet att i stort med säkerhet bedöma varvsindustrins utveckling.

Av värde är likväl en översikt av varje varv för sig, i den mån varvsledningen anser sig kunna ställa uppgifter till förfogande. Då örlogsflottans nybyggen behandlas på annan plats, ha de uteslutits här nedan.

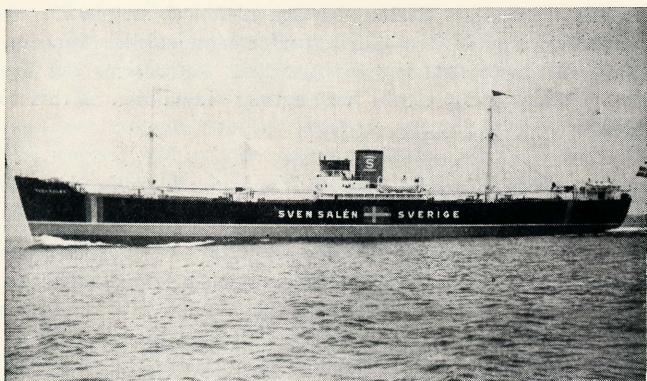
Eriksberg sjösatte den 16 maj det andra av de två motorfartyg, som Trelleborgs Ängfartygs Nya A.-B. beställt. Fartyget, som har en lastförmåga av 2160 ton, fick

namnet *Ahus*. Maskineriet, en tvåtakts diesel, utvecklades 1950 IHK, som beräknas ge 13,5 knop på full last. Fartyget levererades i mitten av september.

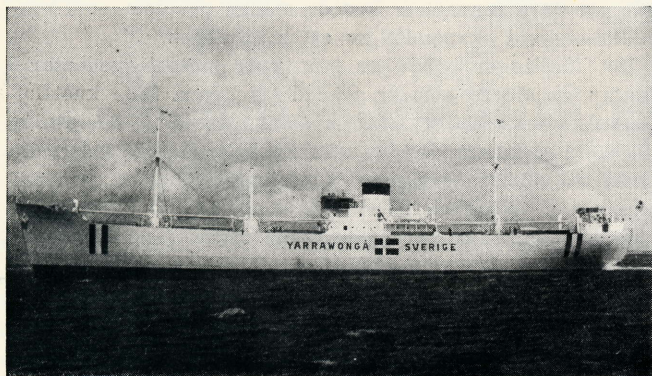
Svenska Orient Linien fick den 7 juni ytterligare ett motorfartyg i 5100-tonsserien, nämligen *Skogaland*. Farten är 16 knop.

Den 18 juni levererades till Rederi A.-B. Jamaica motorfartyget *Sven Salén*, dw-ton 9060, med en kontrakterad fart av 14 knop. En tvåtakts diesel ger 5400 IHK. Sex hytter ge plats för 12 passagerare.

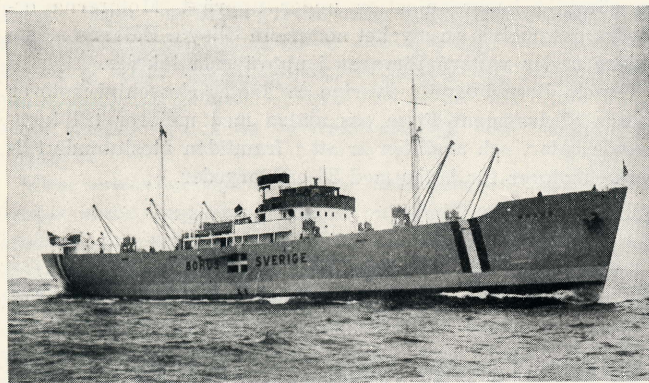
Det tidigare för Rederi A.-B. Wallenco i Stockholm sjösatta motorfartyget *Rigoletto* har sålts till Transatlantic, och den 14 augusti levererades det under namnet *Yarrowonga*. Fartyget lastar cirka 9050 ton dw och farten är 14 knop. En



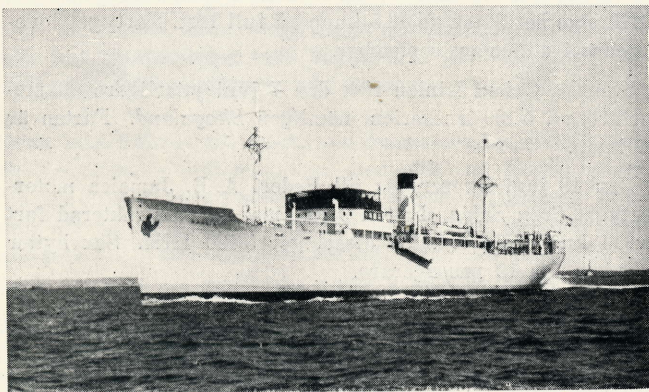
Sven Salén, levererad av Eriksberg till A.-B. Jamaica.



Yarrowonga, levererad av Eriksberg till Transatlantic, nu förlit på sin andra resa.



Bohus, levererad av Eriksberg till Trelleborgs Ångfart. Nya A.-E.



Dahlia, levererad av Lindholmens varv till Svenska Lloyd.

tvåtakts diesel utvecklar 5 400 IHK. Redan på sin andra resa förliste fartyget natten till den 16 september. Det kan möjligen bärgas.

Det första av de av Trelleborgs Ångfartygs Nya A.-B. beställda fartygen, som fått namnet *Bohus*, levererades den 18 augusti. Data äro desamma som för *Ahus* ovan.

Ett 12 800-tons motortankfartyg sjösattes två dagar senare för Rederi A.-B. Motortank i Göteborg. Fartyget, som fick namnet *Tankland*, beräknas på full last göra cirka 13 knop.

Lindholmens varv har under andra och tredje kvartalet haft en sjösättning och en leverans, båda för Svenska Lloyd. Den 12 maj levererades motorfartyget *Dahlia* och den 21 juli sjösattes systerfartyget *Camelia*. Fartygen ha en lastförmåga av 2 940 ton och farten på full last är 14¾ knop. *Camelia* beräknas vara leveransklar i november. I pressen har förekommit en uppgift att Rederi A.-B. Sylvia på varvet beställt en ångare på 3 130 ton dw och 11,5 knop fart.

Ytterligare en rad stora tankfartyg från Göta- verken.

Göta verken utlämnar blott uppgifter om tre sjösättningar.

Den 28 april kunde varvet sjösätta sitt nittonde fartyg för Rederi A.-B. Nordstjernen, ett 12 500 tons tankfartyg, som fick namnet *Sinus*. En tvåtakts dieselmotor utvecklar 5 200 IHK, som beräknas ge 13 knop på full last. På den lediga bädden sträcktes omedelbart kölen till ett liknande fartyg för Transoil.

Den 19 maj gick en 16 800-tonnare för norsk räkning i sjön, beställd av Stenersens Tankrederi A.-S. i Oslo. Fartyget fick namnet *R. Stenersen* och är det första efter Göta-
verkens patentsökta system med korrugerade, helsvetsade tvär- och långskeppsskott, vilket möjliggör slopandet av alla skottstag. Skrovet blir lättare, och trots att *R. Stenersens* huvuddimensioner överensstämmer med varvets tidigare största byggen, lastar fartyget cirka 300 ton mer och är därmed det i fråga om lastförmåga största fartyg, som hittills byggts i Skandinavien. En 7 000 hkr diesel ger 14 knop på full last.

Den tredje sjösättningen ägde rum den 6 juni. Fartyget, även det en 16 800-tons tankbåt, fick namnet *Julius*. Ägare är Rederi A.-B. Kungsoil i Kungsbacka. Samma maskineri som *R. Stenersen*. På bädden sträcktes kölen till ett 8 700 tons linjefartyg för svensk beställare.

Enligt uppgifter i dagspressen har Götaverken tidigare i år sjösatt motorfartyget *Mindoro* på 10 000 ton dw, 9 400 hkr. och 16 knop för Svenska Ostasiatiska Kompaniet och den 10 maj till Trans-Ex levererat lastmotorfartyget *Mongabarra*, 9 200 ton dw, 5 100 IHK och 13¾ knop på full last.

Öresundsvarvet har under här avsedd period sjösatt motorfartyget *Bali*, 9 750 ton dw, 9 750 hkr, 16 knop, för Svenska Ostasiatiska Kompaniet och levererat fruktmotorfartyget *Sandhamn* till Rederi A.-B. Pulp (Salénkoncernen). *Sandhamn* sjösattes den 18 december i fjol och har en dödviktscapacitet på 3 090 ton. Fyra Atlas-Dieselmotorer ge 4 500 IHK och farten på full last är 16 knop. Av förklarliga skäl lägges den nybyggda båten upp.

»Sveadrott» får systerfartyg i »Sveajarl» från Kockums.

Från Kockums kan uppgifter ej erhållas men under olika former har följande dock publicerats.

När Ni planerar nybyggnad eller reparation, så pruta inte på fordringarna för god och effektiv isolation mot köld, drag och buller. Fråga byggmästaren till råds! Hans stora erfarenhet, då det gäller moderna bostadsbyggen, ger Eder på en gång klart besked om detta viktiga problem och hans svar blir:

Använd

LJUSNE BOARD och PLYWOOD

Ljusne-Woxna Aktiebolag, Ljusne.



RUNDQUIST & SCHULTZ AB

STOCKHOLM ★ SLUSSPLAN 9

Tel. Namnanrop: "Rundquist & Schultz"

JÄRN - STÅL - PLÅT - SPIK

samt genom vårt dotterbolag

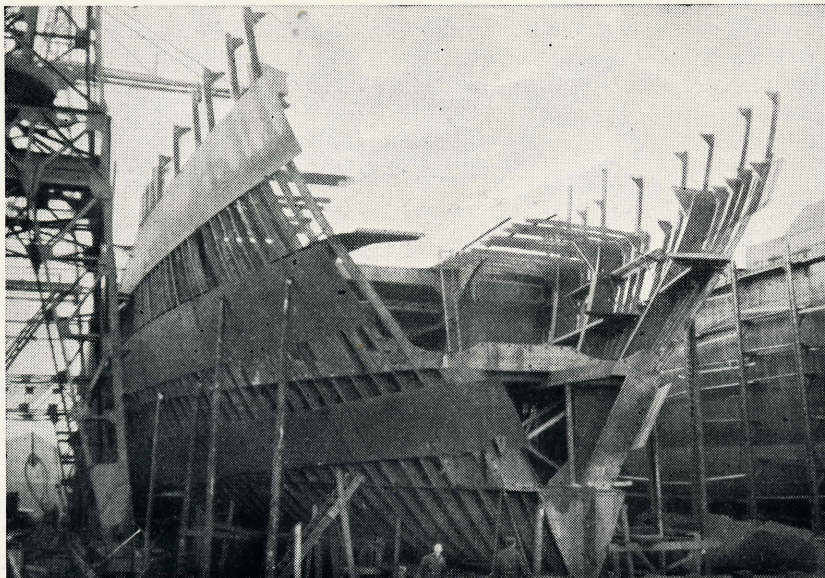
SVENSKA RÖRFÖRSÄLJNINGEN AB

SLUSSPLAN 5

Tel. Namnanrop: "Svenska Rörförsäljningen"

RÖR, RÖRDELAR, ARMATUR, SANITETSGODS,
VÄRMELEDNINGSMATERIAL, PUMPAR *m. m.*

DOMNARFVETS



Fartygsplåt

av bredder upp till 3 m.

Bulbvinklar

och spant *i alla*

brukliga dimensioner.

Stålgjutgods

*såsom dieselmotorgods,
propellerhylsor, ankare
och ankarklys.*

DOMNARFVETS JERNVERK • Domnarvet

Den 11 augusti levererades *Sveajarl*, systerfartyg till den 1938 levererade *Sveadrott*. Fartygets lastförmåga är 16 500 ton. Huvudmotorn presterar vid forcering 6 000 hkr. Beställare är Sveabolaget, och *Sveajarl* blir Stockholmsflottans största fartyg.

Trelleborgs Ängfartygs Nya A.-B:s nybygge, tankmotorfartyget *Falsterbohus*, sjösattes den 19 maj. Det är en 16 000-tonnare, systerfartyg till det några månader tidigare levererade *Malmöhus*. En Kockum MAN-motor på 6 000 AHK beräknas ge 14½ knop på full last. Rederiet har hos varvet beställt ytterligare två tankmotorfartyg, vardera på 13 400 ton dw, 4 500 hkr och 14 knops fart. Som bekant har även bygget av den nya köpenhamnsfärjan placerats hos Kockums.

Vad övriga varv beträffar ges nedan en kortfattad översikt av tillgängliga uppgifter.

Ekensberg har sjösatt tankfartyget *Glan* på 865 ton dw, 675 hkr och 11½ knop för Transocean i Göteborg. Fartyget levererades i juni. Ett liknande fartyg har beställts av ett stockholmskonsortium, företrätt av skeppsredare Tore Ulff.

Oskarshamns varv sjösatte den 31 maj stålmotorsegelaren *Borgila*, beställd av Rederi A.-B. Tellus i samma stad och systerbåt till den tidigare till samma rederi levererade *Gunilla*. Lastförmågan är 375 ton och maskineriet en 240 hkr dieselmotor. På varvet har kölen sträckts för en 3 000 tons ångare för A.-B. Knut Sjögren.

Kalmar varv har även en beställning för sistnämnda rederi, nämligen en motorsegelare på 525 ton dw och 225 hkr.

Sölvesborgs varv har levererat 149 tons motorskonerten *Niagara* i april till Rederi A.-B. Ivernia i Varberg.

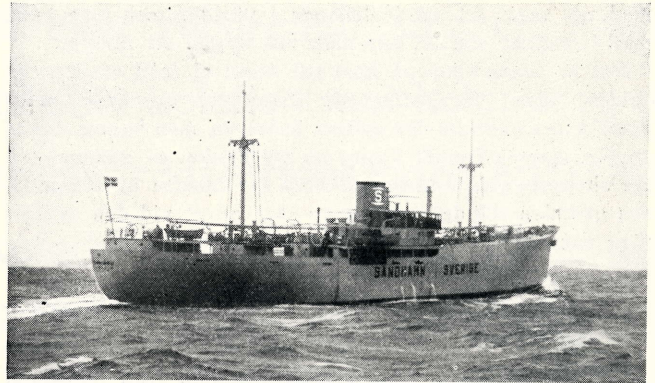
Hälsingborgs varv kunde i april överlämna tjänstefartyget *Gävle* till lotsverket.

Sjötorps varv levererade i maj motorsegelaren *Munksjö II* om 180 ton dw till Munksjö A.-B.

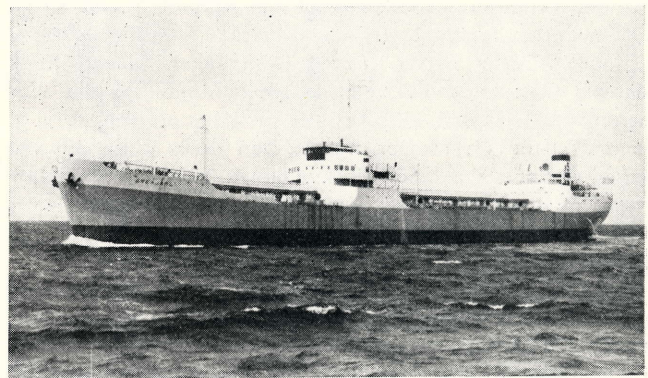
Värmlands Rederi A.-B. bygger vid sitt eget varv, Karlstads varv, två lastmotorfartyg på vardera 360 tons dw och 10 knop.

*

Våra varvs sammanlagda orderstock har i dagspressen uppskattats till omkring 600 000 ton. Då krigsförlusterna



Sandhamn, levererad av Öresundsvarvet till Salénkoncernen i Stockholm.



Sveajarl, levererad av Kockums till Sveabolaget.

samtidigt voro 263 000 ton, är det klart, att de snart skola kunna ersättas, om icke andra vidriga omständigheter inträda. Sänkningarna ha ju minskat glädjande på senaste tiden. Att krigsförlisningarna tonnagemässigt icke ersatts snabbare än som skett, torde bero på de stora utländska beställningar, som varven innehade vid krigets början, och som ju icke kommit den svenska handelsflottan tillgodo.

W. Ek.

Götaverken 100-årsjubilerar

Ett storvarv med världsrykte vid sitt sekelskiftes milstolpe

Av Ture Rinman

Om man i normala tider öppnar en internationell sjöfartstidskrift, skall man sannolikt någonstans bland annonsidorna finna en sida upptagande bilden av något modernt lastmotorfartyg eller, kanske oftare, en stor tankbåt och under bilden namnet Götaverken. Avsikten är här inte att diskutera det reklampsykologiskt mer eller mindre riktiga i en dylik, till ytterlighet koncis annonsering, endast att peka på att varvet i regel finner den vara till-

räcklig. När det i ett organ, som är avsett att läsas i sjöfartskretsar över hela världen, räcker att nämna detta enda ord, är det ingen överdrift att tala om internationell ryktbarhet. Götaverken är ett namn, som må uttalas på mångahanda sätt av sjöfartsfolk i olika länder, och begreppen rörande dess geografiska belägenhet må vara ganska dunkla på sina håll, men alla ha klart för sig vad denna bokstavssammansättning innebär — ett stort och

modernt varv, ett av de ledande i världen, och en adress man begagnar sig av, när man vill bygga ett fartyg.

Det är visserligen på kort tid, ännu ej fullt ett kvartsekel, varvet förskaffat sig klang och anseende under detta namn överallt där sjöfart bedrives, men bakom denna snabba marsch framåt ligger en myckenhet av gammal och fin skeppsbyggartradition. I höst för hundra år sedan lades grunden till det nuvarande storvarvet vid den av förnäm varvskultur mättade Göta älvs stränder.

Alexander Keiller d. ä. förde skotsk yrkesskicklighet till Göteborg, då han grundade företaget.

Det var nämligen hösten 1841, som den från Skottland inflyttade Alexander Keiller d. ä. vid den nuvarande Skeppsbron i Göteborg anlade ett varv under namnet Alexander Keiller & Co. Liksom på så många andra håll i världen var det alltså här skotsk energi och skotskt kunnande på det moderna fartygsbyggandets område, som gjorde sig gällande. Detta första varv i Götaverkens utvecklingshistoria eller, som den samtida benämningen på det var, mekaniska verkstad, sjösatte sex år efter starten, d. v. s. år 1847, sin första järnångare. Den hette *Kare* och var byggd för svenska örlogsflottan ehuru inte som stridsfartyg. Huvudsakligen blev *Kare* begagnad för bogseringar och andra närbesläktade ändamål samt disponerades ibland av den kungliga familjen.

År 1850 flyttade varvet snett över älven till Lundbysidan, där den först sjösatta båten, som bar numret 101, var kanalångaren *Arvika*.

Alexander Keiller hade haft för avsikt att på Skeppsbrosidan bygga en slip, men området behövdes som kajutrymme för hamnens planerade utvidgning och fick därför ej disponeras av honom. Slipen kom först till stånd år 1867, sedan Göteborgs Mekaniska Verkstads A.-B. bildats och övertagit varvsrörelsen. Hela verksamheten blev nu koncentrerad till det område, där Götaverken sedermera under årens lopp vuxit ut och blivit till en liten stad för sig av bäddar, dockor och verkstadsbyggnader. Men den gamla slipen, som Keiller gick och planerade, finns ännu kvar och har till och med helt nyligen fått tjänstgöra som bädd för fartyg under byggnad, då alla andra platser varit upptagna.

År 1906 inträdde ett uppsving, sedan Sven Almqvist och Hugo Hammar kommit till ledningen.

År 1906 skedde en omvälvning i ledningen av Lindholmens varv i Göteborg, vilken kom att bli av stor betydelse för det nuvarande Götaverkens utveckling. På Lindholmen satt Sven Almqvist som chef med Hugo Hammar som teknisk chef, men efter en palatsrevolution detta år lämnade båda sina poster. Hugo Hammar fick nu ett tillfälle att med sin förre chef realisera sina länge närda planer på upprättandet av ett modernt storvarv i Göteborg, och efter avtal med Göteborgs Mekaniska Verkstad övertogs detta varv och bolaget ombildades.

När man skulle välja telegramadress för det nya bolaget, fastnade man för namnet Götaverken.

Men fortfarande hette varvet Göteborgs Mekaniska Verkstad, och det första fartyg man levererade efter ombildningen var ryska bogserbåten *Slavny*. För övrigt höll man

sig under de närmaste åren, då den blivande stordriften höll på att organiseras upp, endast till lastångare för Nord- och Östersjöfart samt en del mindre specialbåtar.

Vad som egentligen fäste utlandets uppmärksamhet vid varvet var den 1912 levererade ryska isbrytaren *Peter der Grosse*, som kom att bli vida diskuterad och kommenterad för sin ovanliga konstruktion. Men nu följde slag i slag betydelsefulla skeden i utvecklingen. År 1913 levererades för bröderna Nobels räkning tankfartyget *Varjag*, senare *Hamlet*, byggd efter varvets egna konstruktionsprinciper för tankfartyg och en pionjär på området. Ungefär samtidigt tillkom den första malmångaren för Grängesbergsbolaget, *Abisko*, och det första egentliga lastmotorfartyget, som fick namnet *Ljusne Jernverk*.

År 1917 var man färdig att sjösätta sin första verkliga oceangående lastångare, nämligen Transatlantics *Skagern* om 8 800 ton d. w., och redan nästa år följde varvets första oceangående motorfartyg med varvets egna maskiner — det var *Bullaren* och *Tisnaren* om vardera 9 830 ton d. w. och båda byggda för Transatlantic.

Sedan dess har utvecklingen gått vidare med ständigt nya landvinningar för Götaverken, som för övrigt fick sitt nuvarande namn samma år *Skagern* levererades. Konjunkturer-na ha skiftat och goda år växlat med dåliga, men i stort sett har det dock varit en fortlöpande, kraftigt stigande kurva verksamheten kunnat utvisa.

Vackert betyg för »Stella Polaris» av en av de främsta männen inom världens skeppsbyggeri.

Många fartyg, som lämnat Götaverkens bäddar, ha väckt stor och berättigad uppmärksamhet runt om i världen. Som ett exempel bland de många kan nämnas motorfartyget *Stella Polaris*, ett elegant, yachtliknande specialbyggt kryssningsfartyg för Det Bergenske Dampskibsselskab. År 1928 fick Götaverken från en av världsskeppsbyggeriets »grand old men», Sir Alfred Yarrow, mottaga följande brev:

»Dear Sirs,

I have just returned from a North Cape Cruise on board the *Stella Polaris*.

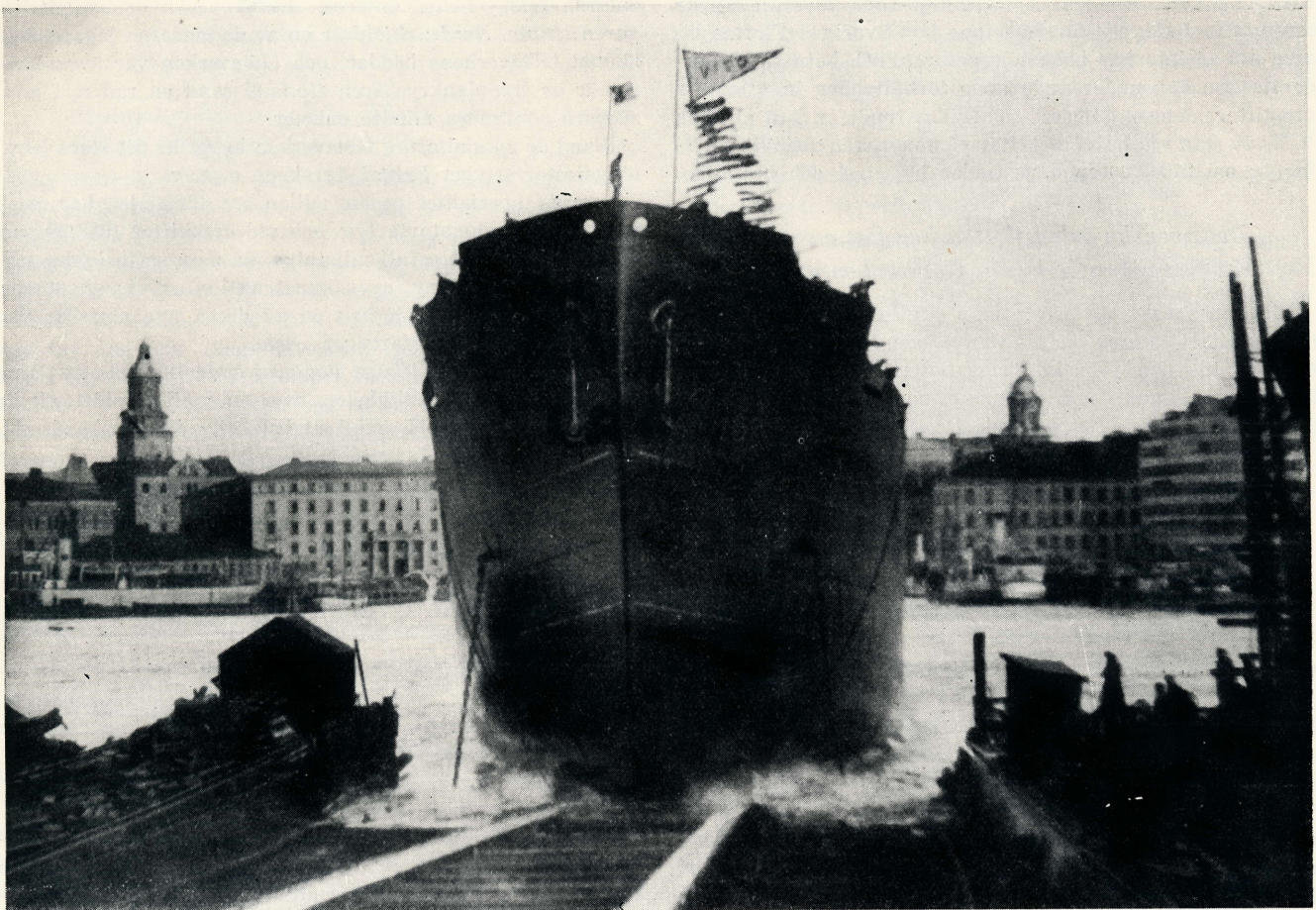
I am one of the oldets British Shipbuilders (you will recognize my name), and I write to congratulate you on the success of the ship you have built. Both the hull and machinery have been well thought out, down to the smallest detail, and I wish to express to you my admiration of the design and workmanship throughout.

Yours faithfully
A. F. Yarrow.»

För att visa av vilken art varvets framåtmarsch har varit kan nämnas leveranssiffrorna för en femårsperiod, som ligger ungefär mitt emellan den tidpunkt, då varvet första gången började framträda på den internationella marknaden, och den nuvarande:

År 1925 levererades	37 950 ton d. w.
» 1927	» 43 000 » »
» 1928	» 79 000 » »
» 1929	» 93 500 » »
» 1930	» 105 000 » »

När Almqvist och Hammar år 1906 började driften i egen regi, sysselsatte varvet blott några hundra man i varvs-



Ovan: Götaverkens nuvarande chef, direktör Ernst Hedén (t. v.) samt generalkonsul Gunnar Carlson, Transatlantics chef, och hans maka vid en sjösättning å Götaverken.

Till vänster: Götaverkens förutvarande, mångårige chef doktor Hugo Hammar, vid en av sina många sjösättningar.

rörelsen. Det normala arbetarantalet under det senaste decenniet har hållit sig mellan 4 000 och 4 500 man. År 1933 hade Götaverken världsrekord ifråga om sjösatt tonnage, och två år senare var det nummer tre bland världens alla

varv. De senaste årens sjösättnings- och leveranssiffror torde vara i så pass färskt minne hos Sveriges Flottas läsare att de inte här behöva repeteras, och beträffande orderstocken kan under nuvarande förhållanden inga exakta uppgifter lämnas. Som ett relativt normalt år kan anföras 1936, då man vid halvårsskiftet på sommaren redovisade 23 fartyg om 210 000 ton d. w. under byggnad och beställda.

Den svenska örlogsflottan har fått en stor del av sitt fartygsbestånd från Götaverken.

Till den senast nämnda siffran skulle lagts jagaren *Göteborg*, vilket erinrar om att varvet även i stor utsträckning bidragit till den svenska örlogsflottans utveckling under årens lopp. Bland de örlogsfartyg, som levererats därifrån äro pansarskeppen *Sverige* och *Drottning Victoria*, torped-

båtarna *Iris*, *Thetis*, *Antares*, *Arcturus* och den gamla jagaren *Hugin*. *Nordenskjöld* är en av de moderna jagare, som lämnat Götaverkens bäddar, och Götaverken var även leverantör av flygplankryssaren *Gotland* samt en rad nya minsväpare och andra mindre enheter.

Bland de specialfartyg Götaverken byggt är det stora bärgningsmotorfartyget *Fritiof*, fyrskepp o. s. v.

Varvets specialitet sedan mitten av 1920-talet har dock varit stora tankmotorfartyg, och vid årsskiftet 1938/39 passerades en betydelsefull milstolpe, då man satte igång tillverkningen av en ny, egen konstruktion av dieselmotorer. Det första fartyg, som fick en av dessa nya motorer var 9 500 tons tankmotorfartyget *Dicto*.

Hundraårsjubileet i höst kommer sannolikt inte att firas med några större festligheter, men en jubileumshistorik är under utarbetande och skall utgivas om någon månads tid.

Minnesutställning över Jacob Hägg

Sjöhistoriska museet ordnar separatutställningar över marinmålare

Medan Sjöhistoriska Museets oersättliga samlingar förvaras i bombsäkra valv, från vilka de icke uppstå, förrän fredsduvan kommer med det glada budskapet till den sargade världen, ordnar museet ånyo en utställning, som kommer att öppnas i början av oktober. »Utställningen Svensk sjömannagärning i allvarstid», som öppnades förra hösten, och som alltjämt lockar skaror av besökare, kommer att fortsätta parallellt med den nya utställningen. Denna utgör en minnesutställning över Jacob Hägg, som gick ur tiden för ett tiotal år sedan vid en ålder av nitiotvå år efter ett »av hängivet arbete uppfyllt och av varm fosterlandskärlek präglad liv» — för att citera hans sons vackra ord i en levnadsteckning, som utkom för några år sedan.

Minnesutställningen avser att åskådliggöra en märklig svensk mans livsgärning, vilken huvudsakligen berikat vårt land på det marin-arkeologiska området, men som även gjort betydande insatser som tecknare och marinmålare. För övrigt är denna utställning ett led i en serie tillfälliga utställningar, som komma att visa den svenska allmänheten, vilka oskattbara värden som skapats på det maritima området av svenska sjömän, vilkas insatser väckt berättigat erkännande i andra länder men i vårt eget land ofta mötts av oförståelse och likgiltighet av den enkla — men på samma gång obegripliga — anledningen, att allt som har sammanhang med havet, med vårt maritima försvar, vår sjöfartsnäring, vår ungdoms maritima fostran icke intresserar den stora massan av vårt folk, vilken ännu icke vaknat till insikt om *betydelsen* av vårt liv som en självständig sjöfartsnation med allt vad därtill hörer. Vi äro likväl förvissade om, att denna utställning kommer att på ett övertygande sätt — i likhet med sin föregångare — i strålkastarbelysning framhäva vad som innerst inne är av bestående värde i vår maritima utveck-

ling och peka på den fond av kunnighet, arbete och oegenlyttigt uppoffring, som ligger bakom den position, som vi redan lyckats skapa åt oss på såväl den kommersiella världjobanan som på den kulturella arenan.

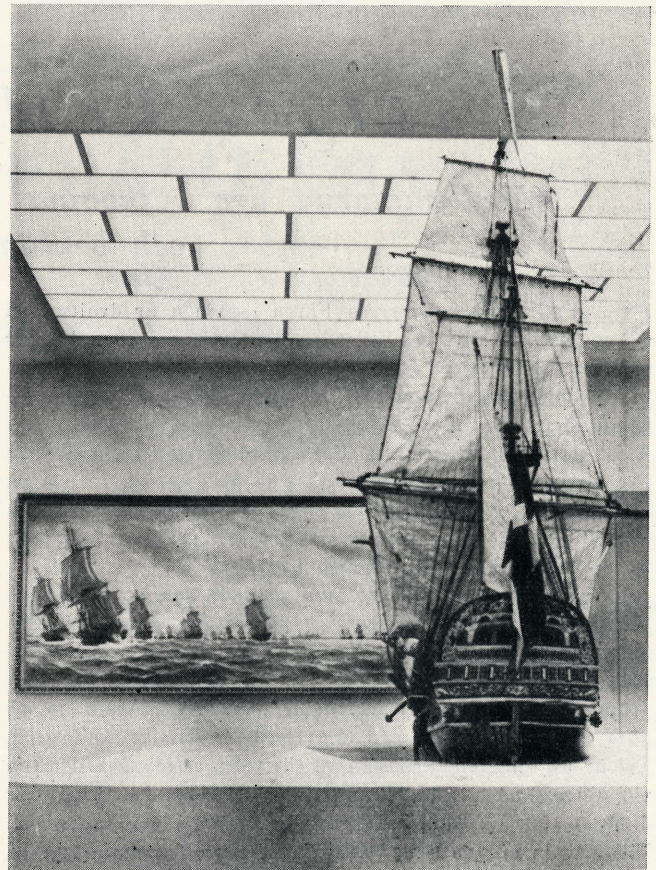
*

Jacob Hägg erhöi i likhet med sin några år äldre bröder, den europeiskt ryktbare konstnären Axel Herman Hägg (som i utlandet skrev sitt namn Haig), under skoltiden i Visby undervisning i teckning och akvarellmålning av magister P. A. Säve, vilken kompletterades med några lektioner i oljemålning hos professorn vid Konstakademien i Stockholm Per Daniel Holm. Utöver denna vägledning i ungdomens dagar har Hägg endast genom egna studier och iakttagelser under sina långa resor som sjöofficer själv arbetat sig fram till »en självständig konstutövning med ämnen mest hämtade ur sjölivet». Detta är så mycket mer beundransvärt, som han hela sitt liv var en strängt selsatt man i sitt yrke som officer med många maktplåggande uppdrag, kommenderingar och befattningar.

Den nu planerade utställningen, som är inrymd i den moderna rederinäringens stora sal en trappa upp, är avsedd att lämna en genomsnittlig framställning i kronologisk ordning av Häggs verksamhet och produktion som konstnär, vilken omfattar en tidrymd av över sex decennier. Som tecknare och illustratör präglades hans arbete av en minutiös noggrannhet, vilken givetvis fulländats genom hans mångåriga arbete med modell- och tackelritningar i samband med restaureringen av flottans modeller. Hans illustrationer i t. ex. W. Linders »Lärobok i sjömanskap» äro mäterliga och överträffa allt, vad som i denna genre producerats i något annat land. Detsamma torde sägas om hans värdefulla pennteckningar i tusch

(Forts. på sid. 198.)

Å bildsidan till höger synes överst en interiör av utställningen med modellen av örlogsskeppet *Amaranth*, som rekonstruerades av Jacob Hägg, samt i montererna blyertsteckningar och skisser, som belysa konstnärens mästerskap på detta område. Nederst till vänster »I lägervall» ett av konstnärens allra förnämsta verk, tillhörigt grevinnan E. von Eckerman. Till höger modellen av linjeskeppet *Göta Lejon*, som också rekonstruerats av Hägg, samt i bakgrunden »Slaget vid Reval» tillhörig skeppsredare E. Brodin.





Styrelsens sammanträdesrum.

Sveriges Flottas nya lokal

Medlemmarna äro välkomna till föreningens nya expedition och bekväma klubbrum

Sedan föreningen Sveriges Flotta i många år dvalts i så småningom alltmer otillfredsställande och trånga lokaler vid Norrlandsgatan i Stockholm, överflyttade den som tidigare nämnts den 1 augusti till rymliga sådana i Birgerjarlsgatan 18, alltså till ett mycket centralt läge vid Stureplan i A.-B. Hans Ostermans hus. För första gången i sin tillvaro har föreningen således en lokal, som både med avseende på läge, storlek och inredning fyller alla rimliga anspråk och som ej blott är representativ utan också praktisk och möjliggör utökning av verksamheten.

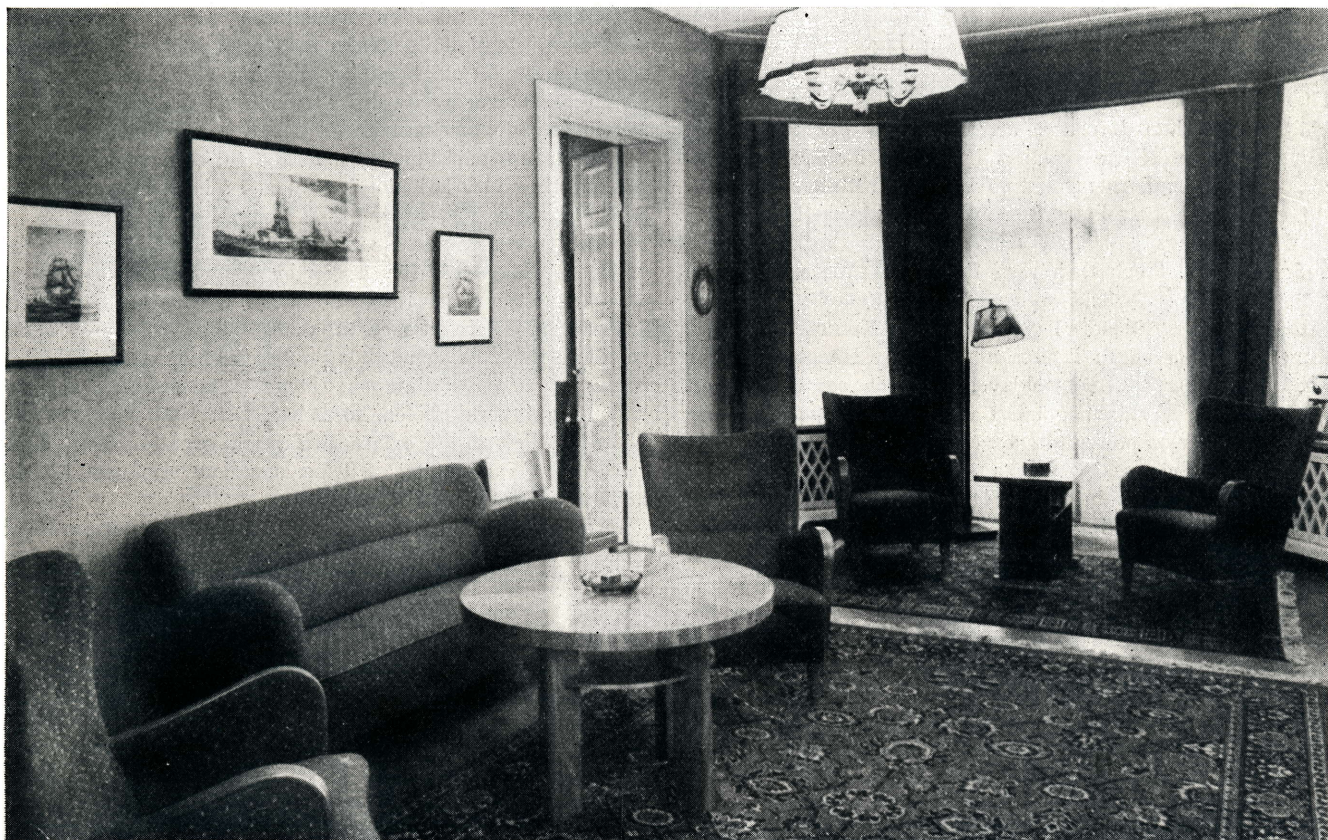
Åt gatan ligga i svit tre rum avsedda som styrelse- och klubbvåning. De domineras av styrelsens sammanträdesrum, där möbleringen utgöres av en av arkitekt G. A. Lundell ritad möbel i silverbonad ek och med stolarnas tyg i grönt. Bordet bildas av fem delar, vilka sammanställda utgöra ett avlångt bord med ena kortändan halvcirkelformig. Det är av unik konstruktion så till vida, att de fem delarna vid större sammanträden kunna bilda ett U-bord med ungefär dubbelt så många platser som det sammanställda bordet. Till möblen hör en lång bokhylla och ett dokumentskåp med

segelkronan i intarsia. Vid en öppen spis äro tvenne fåtöljer placerade. Mattor och gardiner äro hållna i samstämmiga färger, och hela rummet gör ett mycket gediget intryck.

Vid sidan om sammanträdesrummet finnes ett klubbrum med fåtöljer, där medlemmarna kunna slå sig ned i trivsam miljö och läsa tidskrifter och tidningar ur en särskild tidskriftshylla, där även en urklippbok med de senaste från föreningens synpunkt intressanta tidningsklipp har sin plats. Ett arbetsrum för styrelsens medlemmar och funktionärer i föreningens underavdelningar fullbordar styrelsesviten.

Omedelbart innanför hallen ligger expeditionen, som försetts med utställningsdisk och nya skåp för bildarkiv, blanketter m. m. Längs en korridor ligga i svit ett litet skrivrum och tre arbetsrum, som disponeras av sekreteraren, redaktören och medlemsavdelningen. Vid korridorens slut vidtaga reservrum och lagerrum av olika slag.

Styrelsemöblen har utgått från A.-B. G. A. Berg och huvudleverantörer till inredningen i övrigt äro Atvidabergs Industrier och A.-B. Rob. Ditzinger.



Överst synes förenings klubbrum och nederst expeditionen.

(Forts. från sid. 194.)

till »Svensk Sjökrigshistoria» av G. Unger, vilka skildra i bild segelfartygstyper från vikingatidens drakskepp till 1700-talets linjeskepp. Även till Munthes »Svenska sjöbjältar» har han levererat utsökt vackra pennteckningar. Kanske främst nådde emellertid Hägg i sina blyertsteckningar av vilka flera mycket vackra serier finnas utställda.

I en representativ kollektion av Häggs akvaraller i denna samling märkas dessutom en del utsökta verk daterade under 1880-talet och tillhöriga familjerna Wallenberg och Hägg samt den utmärkta akvarellen av *Vanadis* brassande back, vilken överlämnats i gåva av H. M. Konungen. Vidare finnes utställda några intressanta blad av Häggs etsningar jämte några praktfulla tuschlaveringar och pennteckningar, vilka äga ett stort konstnärligt värde. Åtskilliga ha aldrig förr visats för en större allmänhet.

Runt utställningssalen hänga i det övre planet ett antal representativa oljemålningar. Bland dem framträder »I lägervall», ett svenskt linjeskepp från Gustaf III:s dagar till ankars i nödläge. Detta storståtliga marina konstverk betraktas med rätt som en av konstnärens förnämsta skapelser. På samma sida i salen återfinnas tvenne mindre dukar, den ena föreställande ett svenskt barkskepp till ankars i Downs utanför inloppet till Thames och den andra föreställande en holländsk koff under bogsering.

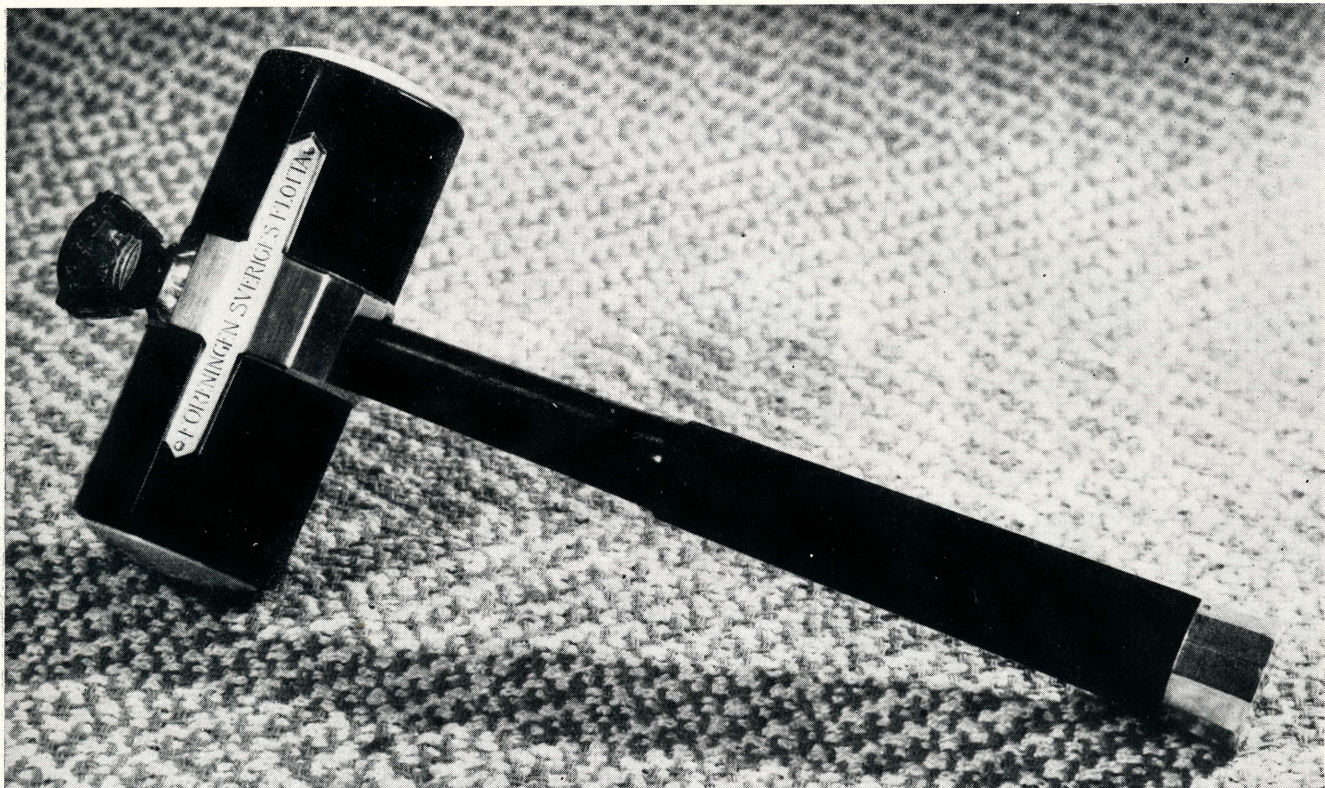
Som ett minnesmärke över Häggs kulturhistoriska gärning med hänsyn till upptäckandet och restaureringen av gamla

fartygsmodeller utställas modellerna av 50-kanonskeppet *Amaranth*, byggt i Stockholm av Croon 1653 och 74-kanonskeppet *Göta Lejon*, byggt av Sheldon 1745. I och för fullständig restaurering av dessa modeller uppgjorde Hägg efter omfattande forskningar erforderliga detaljritningar, vilket arbete uppmärksammades i England och hade till resultat, att Hägg blev kallad till medlem i The Society for Nautical Research i London.

I den personhistoriska avdelningen återfinnes material angående Häggs för första gången 1909 framlagda plan på ett marinmuseum på Kastellholmen i Stockholm. Sedermera återkom han flera gånger till denna plan och gjorde också en oljemålning av den tilltänkta byggnaden, vilken målning finnes att se i utställningen. Häggs tanke omsattes som bekant icke i verkligheten, men han fick kort före sin död tillfredsställelsen att erfaras den stora donation från Knut och Alice Wallenbergs stiftelse, som gav upphovet till det nuvarande Sjöhistoriska museet.

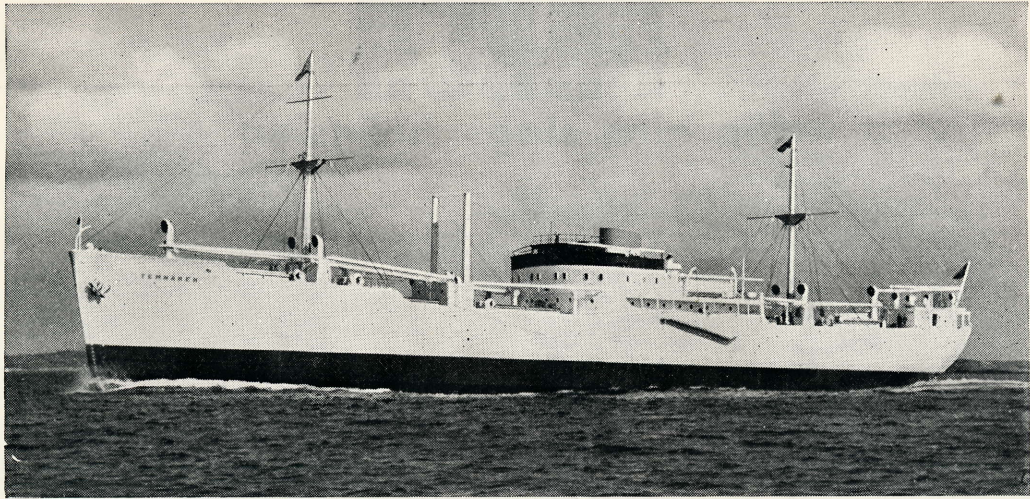
På en av salens långväggar utställes ett porträtt av Jacob Hägg målat av Emerik Stenberg, varjämte i anslutning därtill detaljerade personalier i Häggs liv upptecknats. Själv har han genom sitt arbete skapat sig ett minnesmärke i den svenska konsthistorien och genom sin skapande kraft hedrat gångna generationers insats på haven och — last but not least — skänkt en stämning av *festivitas* över det yrke, som alltjämt fordrar nya adepter, redo att offra sig för fosterlandet.

C. G. Törnquist.



NY ORDFÖRANDEKLUBBA I SVERIGES FLOTTA

I samband med inflyttningen till nya lokaler och anskaffandet av ny inredning har föreningens överstyrelse också låtit göra en ny ordförandeklubba. Den är ritad av arkitekt G. A. Lundell och utförd av virke ur stora kravlen Elefanten, som sjönk i Kalmar sund 1564. Klubbhuvudet är försett med elfenbensskivor i slagytorna samt silverbeslag. På dessa står ingraverat dels föreningens namn och dels träets ursprung. Å huvudets mitt i skaffets förlängning synes ett krön bestående av fyra segelkronor.



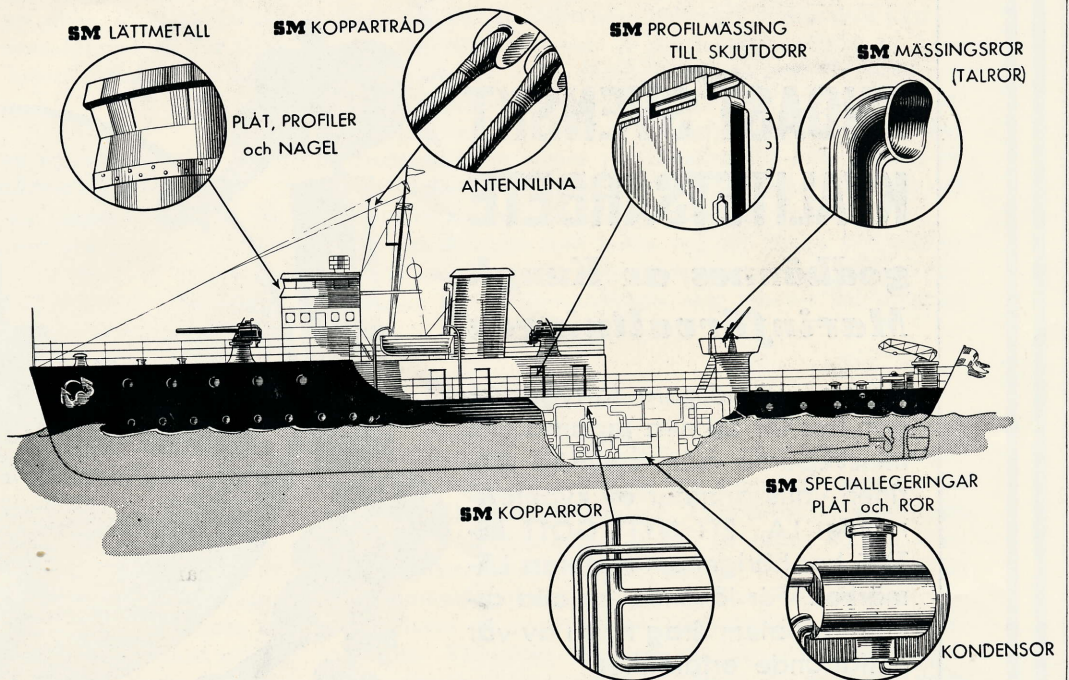
Ett 6.000 tons lastmotorfartyg byggt för Rederi AB. Transatlantic, Göteborg.

GÖTAVVERKEN



SM metall

För flyget såväl som för marinen är materialvalet viktigt. Lätthet skall förenas med styrka och absolut pålitlighet. Sedan många år är Svenska Metallverken stor leverantör av dylika metaller. För såväl civila som militära behov finnas många legeringar att välja på.



— Rådgör med oss! —

A/B SVENSKA METALLVERKEN

Filialer m. lager: Stockholm, Göteborg, Malmö. **VÄSTERÅS** Försäljn.-kont.: Sundsvall, Norrköping, Eskilstuna.

PARCA

för alla slags bränslen



PARCA-pannans företräden äro i dessa dagar aldeles särskilt påtagliga . . . en liten enkel omändring i pannan och Ni kan utnyttja den för ett annat bränsle. Ni kan lättare anpassa Eder efter bränslesituationen. I PARCA har Ni en specialpanna för varje ändamål, byggd av erfarna värmeeexperter.

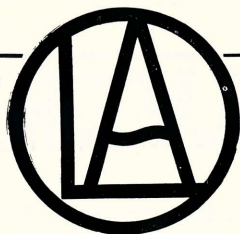
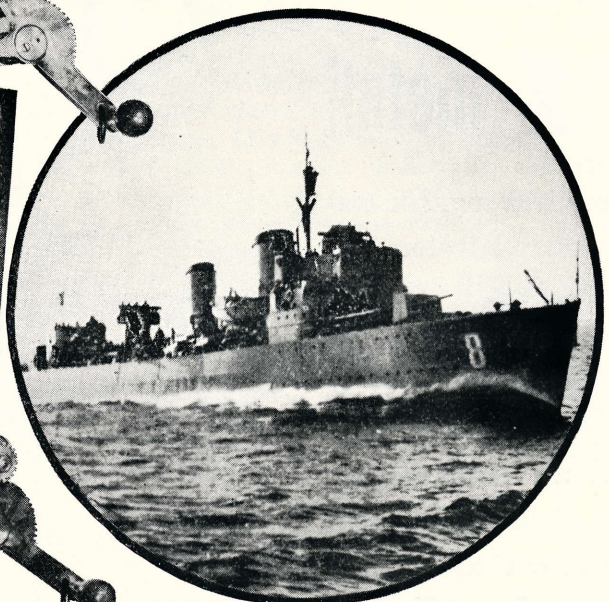
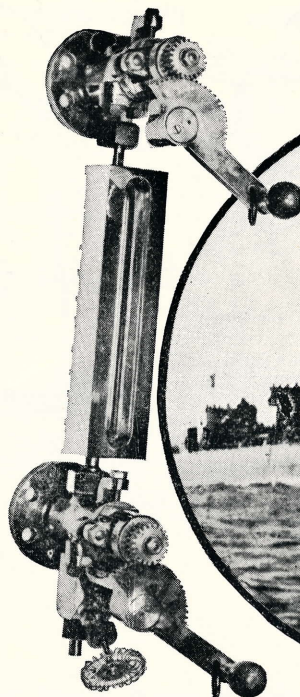
Skriv till

A.-B. SVENSKA JÄRNVÄGSVERKSTÄDerna • LINKÖPING
Avdelningskontor: Centrum, Göteborg, tel. 13 13 80 • Huvudförsäljare:
Tour. Agenturer A.-B., Bragevägen 12, Stockholm, tel. 23 49 80 (växel)

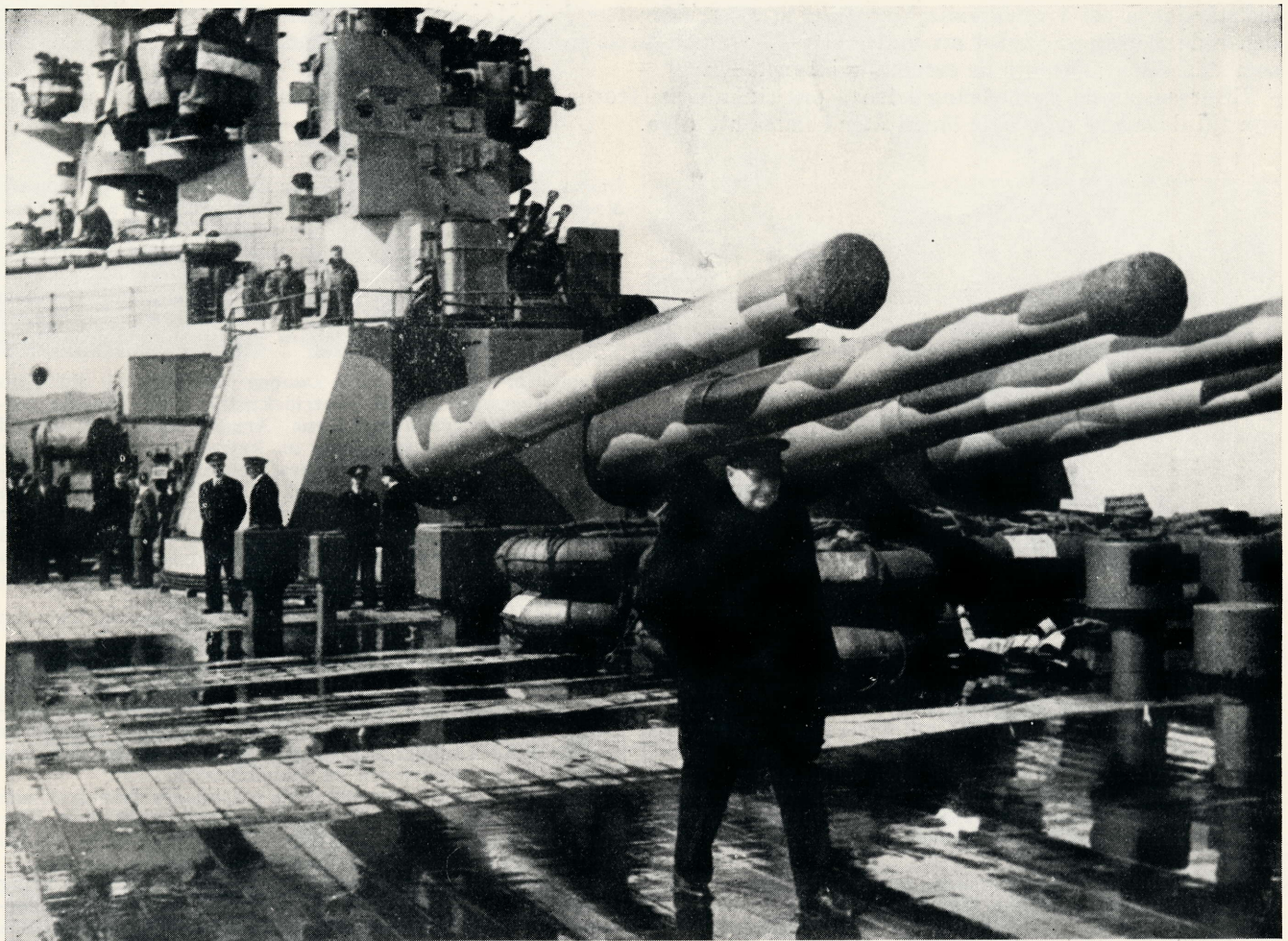
ENDAST SVENSKT KVALITETSARBETE

*godkännes av Kungl.
Marinförvaltningen*

Liksom vid tidigare fartygsbyggen har för de nya jagarna och minsveparna inom svenska marinen valts armatur av kvalitetsmärket LA. ETT NYTT GOTT BETYG har härigenom tilldelats LA-märket. För lösande av alla armaturproblem drag nytta av vår omfattande erfarenhet.



**LINKÖPINGS ARMATUR-
OCH METALLFABRIKS AKTIEBOLAG**
LINKÖPING



Winston Churchill ombord på Prince of Wales vid tiden för Atlantmötet med president Roosevelt.

Sovjetflottans väg mot förintelsen

**Östersjöflottan lamslogs genom landkriget — Brittiska konvojer
svårt angripna — Amerika på gränsen till kriget**

Förenta staternas inträde i kriget de facto om än ej formellt synes vara den slutsats, som både anhängare och motståndare inom och utom den stora republiken kommit fram till efter studium av president Roosevelts radiotal med anledning av »Greer-intermezzot». Ordern att »skjuta först» och de icke preciserade gränserna för farvatten, som äro »nödvändiga för Amerikas försvar» kunna icke leda till annat än tysk-amerikanska sjöstrider, såvida icke mot förmodan de tyska ubåtarna och flyget få order att inskränka sina operationsområden.

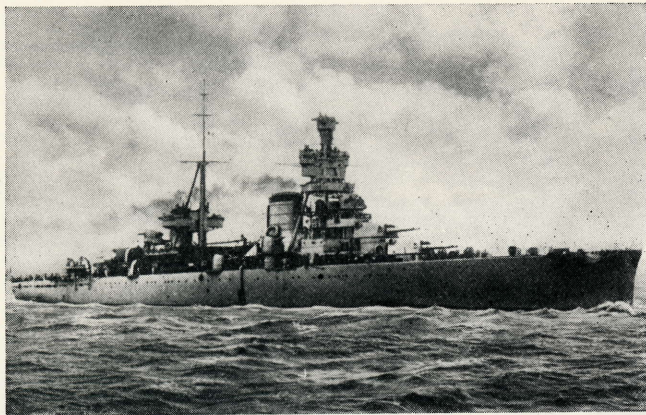
Något egentligt sjöslag har icke förekommit under perioden 16 augusti—15 september och blott få förluster av örlogsfartyg ha rapporterats och medgivits utom vad Sovjetunionen beträffar.

Vid avslutningen av denna översikts period, den 15 september, är den röda östersjöflottan berövad hela sitt bassystem så när som Kronstadt, som dock redan vid denna tidpunkt utsatts för förödande flyganfall och till och med landstigningsförsök. Finska och tyska minspärrar synas effektivt hindra försök att undkomma västerut och ryssarnas notoriska felgrepp att använda örlogsfartygen som flytande batterier upprepar sig. Sovjetflottan i Östersjön har spelat ut sin roll — före förintandet ersätter den blott en del artilleriregementen och fasta batterier i Leningrads försvar.

Även i Svarta havet ger den ryska krigföringen bevis på bristande förmåga i ledningen. Omöjligheten för

motståndarna att i nuvarande läge föra in sjöstridskrafter från Medelhavet och kustens utsträckning ger dock den röda flottan möjlighet att under viss tid framåt fortsätta sina hittills blygsamma operationer, icke minst som stöd för evakuering ur cernerade hamnstäder.

Efter en period av nedgång i fråga om sänkningssiffrorna på Atlanten är det sannolikt, att dessa med hänsyn till dagarnas minskade längd åter komma att stiga.



Italienska kryssaren Trieste, som britterna möjligen träffat med torped.

Den ryska flottans uppträdande hittills kan enklast uttryckas i ett fortlöpande uppgivande av baserna och ständigt minskande av operationsområdet, allt under stigande fartygsförluster. Först Libau och hela den lettiska kuststräckan eliminerad, därefter södra estniska kusten och delar av Finska vikens stränder i tyskarnas händer och slutligen återstoden av Estland, så när som på öarna, uppgivet, inklusive Reval, vars utrymmande betecknar periodens klimax ifråga om förluster.

Septemberräkenskaps krigsöversikt angav med stöd av de tyska, finska och rumänska kommunkéerna de sovjetryska totalförlusterna av örlogsfartyg fram till och med den 15 augusti till sammanlagt 53 enheter, vari ingingo bl. a. en torpedkryssare, tolv jagare och lika många ubåtar. En liknande summering för tiden 16 aug.—15 sept. ger en totalsumma den 15 sept. av 155 sänkta ryska örlogsfartyg och enligt de återopade högkvarteretsrapporterna skulle de ryska förlusterna till och med den 15 september utgöra:

- 3 kryssare.
- 1 torpedkryssare.
- 23 jagare.
- 1 torpedbåt.
- 12 motortorpedbåtar.
- 16 ubåtar.
- 19 minsvepare.
- 1 minfartyg.
- 39 monitorer och kanonbåtar.
- 13 bevakningsfartyg samt
- 27 ej närmare specificerade enheter.

Härvid är att märka, att torpedkryssare och jagare resp. jagare och torpedbåtar ej synas ha åtskilt i flera fall. De angivna siffrorna avse dessutom även Svarta havet och sydfrontens floder.

De ryska rapporterna om motståndarens förluster till sjöss ha inskränkt sig till uppgift om relativt ringa sänkningar.

Både »Kirov», »Maxim Gorkij» och »Kujbusjev» sänkta?

I samband med det sovjetryska medgivandet av återtag vid Narvafrenten rapporterade man sänkandet av en tysk ubåt och ett par transportfartyg. Den 20 började de finska rapporterna om sänkningar av ryska konvojer i Finska vikens. Fem transportfartyg förintades jämte en minsvepare av de

finska sjöstridskrafterna. Ett par dagar senare rapporterade Moskva sprängning av en tysk konvoj, varvid två transportfartyg och två motortorpedbåtar sänktes.

Den 25 augusti ägde enligt Berlin den första kryssarsänkningen rum. Tidigare hade såväl *Kirov* som *Maxim Gorkij* rapporterats svårt skadade, och nu skulle troligen en av dessa ha sänkts av flygbomber. En senare kommuniké tyder på Gorkij. En rysk jagare gick förlorad på en minspärr i Finska vikens.

Samtidigt härmed ingick kampen om Reval i sitt slutskede. Ryssarna insatte sjöstridskrafter i det direkta försvaret mot de tyska trupperna. Arméartilleri sköt därvid redan före stadens intagande en kryssare och två mindre fartyg i brand. Den 28 föll Reval och samma dag Baltischport. Bytet i Reval blev stort, bl. a. sänktes i örlogshamnen icke mindre än 19 med trupper och krigsmateriel lastade fartyg, vidare en jagare och nio andra örlogsfartyg. En del sjöstridskrafter lyckades dock taga sig ut i sista stund men härunder skadades svårt *Kirov*, en jagare och fem andra örlogsfartyg.

Färden från Reval blev för dessa såväl som för de i tid avgångna transportfartygen ett fullständigt inferno, ett gatlopp genom Finska vikens minspärrar under ständigt bombardemang från luften. Enligt tysk uppgift gingo två jagare, nio minsvepare och tre förpostbåtar under efterminträffar och en kryssare (*Kirov*?) och två jagare sänktes av bombflyget. Härutöver skadades av minor och bomber fem jagare, en minsvepare och en hjälpkryssare.

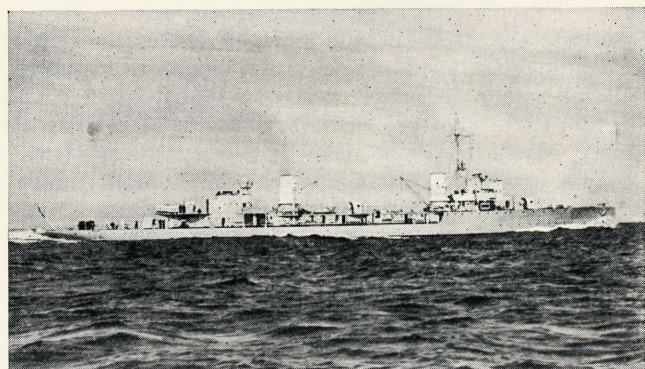
Sammanlagt 123 transportfartyg inräknades från tysk och finsk sida och vid sidan av det tyska bombflyget gingo lätta finska sjöstridskrafter — tydligen motortorpedbåtar — till angrepp och orsakade stora luckor i konvojechelongerna.

Samtidigt härmed fortgingo de allierades operationer kring Hangö och i Finska Vikens östliga hörn. Fem ryska motortorpedbåtar anfölls och skadades väster Hangö den 26, och dagen därpå träffades en torpedkryssare och en jagare. Från rysk sida varken dementerades eller bekräftades ovan nämnda operationer och förluster. Däremot uppgavs att ett par ubåtar förstört två tyska transportfartyg, det ena efter inträngande i »en viktig fiendlig hamn».

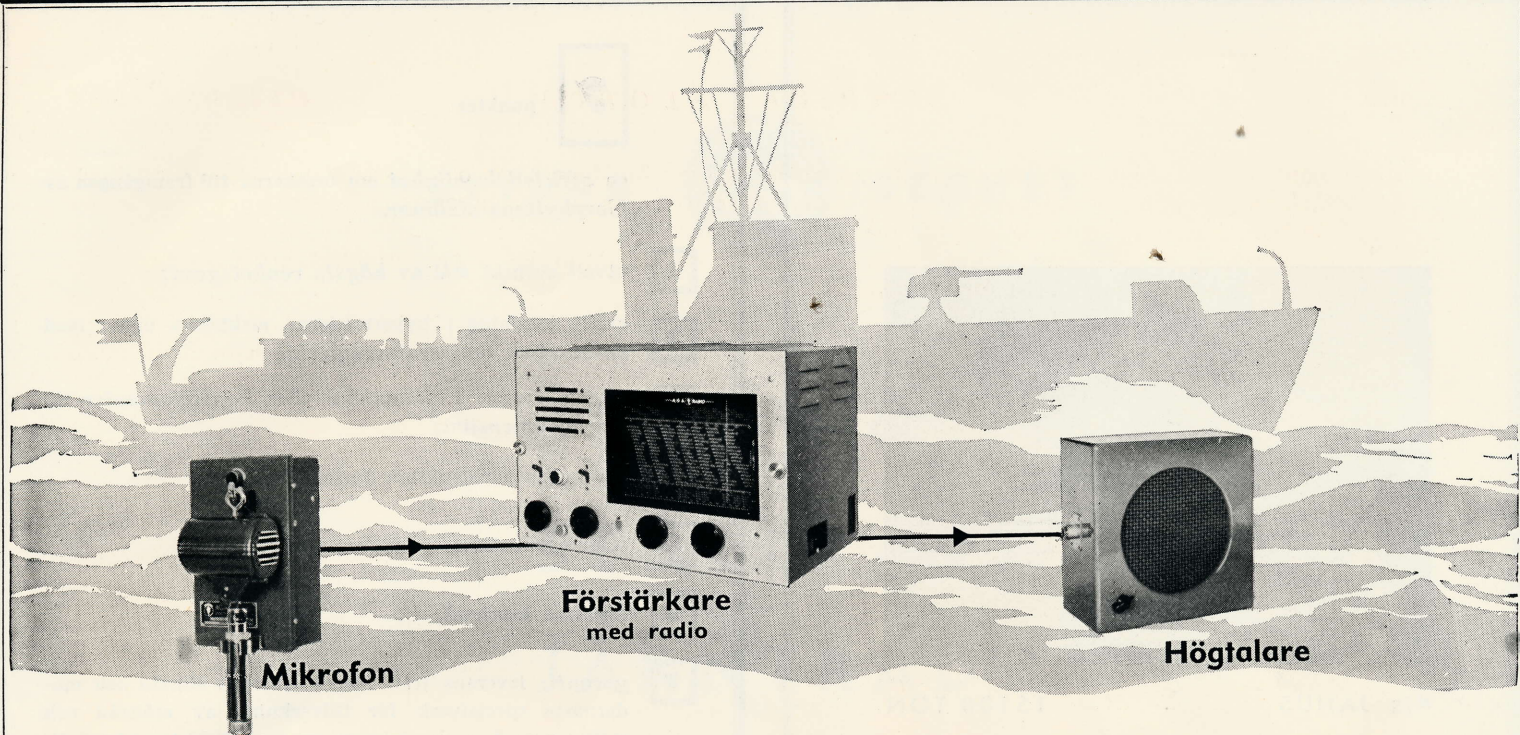
Augusti månad slöt med att ryssarna började utrymma Hogland, samtidigt som Viborg återerövrades av finnarna. Kort härefter föll Björkö.

40 % av de lätta ryska sjöstridskrafterna ur leken redan 1 september.

En finsk uppskattning av de ryska örlogsförlusterna fram till månadsskiftet höll för troligt, att den röda östersjöflot-



Det i Ishavet sänkta tyska artilleriskolfartyget Bremse.



AGA marinförstärkare MED INBYGGD RADIO.

För ordergivning ombord och förbindelse med yttervärlden.

Begär närmare upplysningar från

AGA-BALTIC A. B.
STOCKHOLM — LIDINGÖ



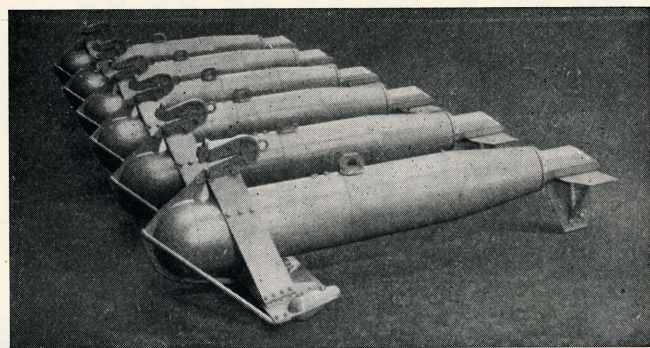
Till ovanstående fryskepp hava vi levererat:
1 st. 400 hkr. 4-cylindrig, direkt omkastbar

LAVALMOTOR

LAVALMOTORN är motorn med ångmaskinens
manöverförmåga. • Driftsäker. • Ekonomisk.

Rådfråga oss när det gäller såväl
MARINA som STATIONÄRA motorer.

A.-B. DE LAVALS ÅNGTURBIN
STOCKHOLM



PARAVANEN SKYDDAR

ÖRLOGS- och HANDELSFARTYG
i farvatten, där minor förekomma

Paravanen är en minplog av torpedliknande utseende. Den förenas med fartygets stäv genom en kraftig ståltross och tvingar under gång genom sin konstruktion trossen ut i lämplig vinkel från fartygssidan. Då paravantrossen träffar minans förankringstross, avskäres denna eller föres ut till paravanen, där den avklippes av en särskild saxanordning. Minan flyter då upp på betryggande avstånd från fartygssidan.

PARAVANER TILLVERKAS AV



GASACCUMULATOR
STOCKHOLM-LIDINGÖ



M/s JANUS

15 100 TON

ÖRESUNDS- VARVET

LANDSKRONA



punkter

en *officiell hemlighet* om orsakerna till framgången av *Garphyttans ställinor*.

- 1** utvalt svenskt stål av *högsta renhetsgrad*;
- 2** exakt härdning i hypermoderna elektriska ugnar med *automatisk temperaturreglering*;
- 3** tråden dragen i *diamanter* eller *konstdiamanter* till *exakt dimension*;
- 4** stål-linans konstruktion *ändamålsenlig*;
- 5** slagningen utföres i *moderna maskiner*;
- 6** *löpande kontroll*,
- 7** *garanti*: leverans från Norra Europas största och modernaste specialverk för tillverkning av ståltråd och ställinor med en produktion av över 6000 ton högvärdiga produkter pr år.

Rådfråga oss i fall, där svårigheter äro för handen.

A.-B. Garphytte Bruk

Tel. Latorpsbruk 12 och 30

Postadr. Garphyttan

Helsingborgs Varfs Aktiebolag

Stiftat 1871

Telefon
204 90
(Växel)

Telegramadress
"Warfsbolaget"

NYBYGGNADER

Reparationer och klassningsarbeten

TORRDOCKOR:

289'×40'-3"×12'-9"

367'×52'-6"×16'-3"

Specialtillverkning av:

Styrmaskiner, Ankarspel, Vinschar, Förhållings-
spel, för såväl ång- som elektrisk drift.

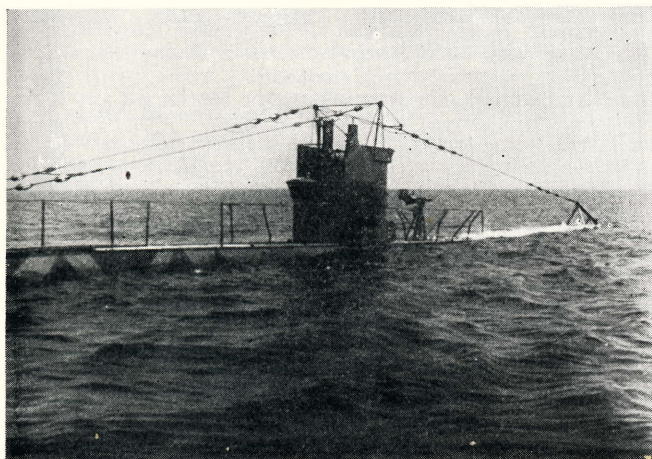
tan förlorat omkring 40 procent av sina lätta enheter, varjämte två av dess värdefullaste fartyg — ovannämnda kryssare — skadats så svårt, att de voro ur spelet. Tyskarna ansågo sig som ovan nämnts ha sänkt åtminstone den ena. Finska vikens vatten erbjöd ett fruktansvärt skådespel. En Berlinuppgift den 1 september angav 14 örlogsfartyg förstörda i minfältet, 21 transportfartyg minsänkta, 22 sänkta av bomber och 60 iakttagna brinnande till sjöss.

Endast ett fartyg av alla ovannämnda kunde från tyskt håll namnges, nämligen jagaren *Strasjni*, av allt att döma en hittills obekant, splitter ny enhet av *Gnievni*-typen (1 700 ton, sjösatta 1936—41). Även en minubåt — således av Dekabrist- eller Delfin-typerna — angavs sänkt efter minträff.

Den första septemberveckans sänkingsresultat hopsummerades av Berlin till följande: 43 transportfartyg, tre jagare, nio minsvepare samt nio andra örlogsfartyg (därav minst en motortorpedbåt) förstörda av sjöstridskrafterna samt 22 transportfartyg, en kryssare (*Kujbusjev*?) och två jagare sänkta av flyget, därtill sammanlagt 47 transportfartyg, fyra tunga (?) kryssare, 7 jagare, 1 minsvepare, 5 andra örlogsfartyg och 1 hjälpkryssare mer eller mindre svårt skadade. Åtskilligt tyder dock på att man häri inräknat åtminstone en del av vad som skadats eller sänkts i slutet av augusti. Helsingfors meddelade den 11 september, att de finska sjöstridskrafterna ensamma till detta datum sänkt 70 ryska fartyg på i allt 100 000 bruttoton.

Efter denna oerhört blodiga återtågsmanöver över sjön, som synes även ha inneburit ett uppgivande från den röda flottans sida av Öselterrängen, blevo de hårt åtgångna resterna inneslutna i Finska Vikens östligaste del. Omfattande finska och tyska mineringar kompletteras ständigt, och starka flygförband fortsätta att hamra på de inneslutna ryska fartygen. Vid denna tidpunkt — om icke redan långt tidigare — upphörde reträttvägen via kanalsystemet att existera för de lättare fartygen. Igenkorkningen av Finska viken synes därmed eliminera två av de tre i föregående översikt angivna möjligheterna för sovjetflottan. Kvar står blott ett kvarblivande av flottan i farvattnet kring Kronstadt och Leningrad med uppgift att spela en flytande fästnings roll och förr eller senare sänkas. Redan i början av september gingo rykten att allt gjorts klart för sänkande av bl. a. *Marat* och *Oktjabrskaja Revolutsia*, som egendomligt nog dittills synas ha undgått svårare skador.

Genom det finska och tyska framträngandet till Ladoga nådde dessa arméer även kontakt med en veritabel rysk insjöflotta, som sannolikt även innehållit åtskilliga av östersjöflottans fartyg. Tyska uppgifter angiva, att vid vissa tillfällen icke mindre än 60 örlogsfartyg observerats på den stora insjön. Höststormarna orsakade enligt finska uppgifter redan i mitten av augusti skeppsbrott på Ladoga och mot slutet av månaden rapporterade man erövring av ett vakt-



De finska ubåtarna ha framgångsrikt opererat i Finska viken. Här synes en av dem under dykning, tydligen »Vesikko».



Hamnen i Suez, föremål för tysk-italienska flyganfall.

fartyg där — två andra påträffades sprängda. I Neva sänktes i början av september fem kanonbåtar enligt ett Berlinmeddelande.

Vad Norra Ishavet beträffar synas tyskarna blott ha angivit två ryska jagare svårt skadade vid månadsskiftet. Moskva meddelade den 8 september, att tyska ubåten *U 73* (740 ton, sjösatt 1939) erövrats i Barents hav. Enligt en Moskva-kommuniké i mitten av september avlogs ett tyskt landstigningsföretag mot Ösel, varvid fyra transportfartyg och en jagare sänktes.

Svarta havsflottan har även lidit svåra förluster. Bulgariska fartygs-»köp» i Italien?

De sensationella uppgifterna om att ryssarna i all tysthet satt både slagskepp och tunga kryssare på stapeln i Nikolajev, verifierades den 21 augusti av den ryske informationschefen i form av en dementi av den tyska uppgiften om erövrandet av ett 35 000-tons slagskepp, en 10 000 tons kryssare, fyra jagare och två ubåtar på stapelbäddarna. Dementin bekräftade tillvaron av dessa byggen men bestred »erövringen», då fartygen liksom varvsanläggningarna sprängts. En tysk kontradementi följde.

I samband med det tyska framträngandet mot Odessa utfördes omfattande flyganfall mot fartyg i och utanför denna hamn. En lätt kryssare uppgavs skadad den 16 augusti, en tung kryssare och två torpedbåtar jämte flera transportfartyg på sammanlagt 170 000 bruttoton sänkta. Även de ryska flodflottiljerna ha blivit mycket illa åtgångna.

Det är tydligt, att tyskarna lyckats överföra åtskilliga ubåtar och motortorpedbåtar till Svarta havet. Storamiral Raeders besök i Sofia vid månadsskiftet har givit anledning till rykten om större operationer med Bulgarien som deltagare och givetvis även Rumänien. Från London uppges, att 26 tyska ubåtar äro i verksamhet därnere och att tyskt sjöfolk tagit hand om 17 mindre bulgariska örlogsfartyg — mer än sex små torped- och vaktbåtar synas dock ej existera. Turkiska uppgifter antyda, att Bulgarien såsom officiellt neutralt skulle söka få Turkiets medgivande att genom sunden överföra en del i Italien »inköpta» enheter.

Minskade sänkningar den ljusa årstiden. Stora konvojförluster i september.

De ljusa och korta sommarnätterna ha enligt tyska påpekanden minskat ubåtarnas verkningsmöjligheter mot sjöfarten. Från brittiskt håll betonas emellertid, att minskningen av sänkningarna är betydligt större än vad som endast kan skrivas på sommarljusets konto. Churchill uttryckte i ett parlamentsanförande den 9 september en för honom ovanlig optimism. »Slaget om Atlanten» hade uppvisat stora brittiska framgångar under juli och augusti. En uppseendeväckande passus utgjorde meddelandet att »det sammanlagda brittiska och allierade tonnage, som sänkts genom fientlig aktion under juli och augusti månader, icke uppgår till mycket mer än en tredjedel av det tyska och italienska tonnage, som vi sänkt med våra flygplan och ubåtar».

Samtidigt gav Churchill en intressant upplysning i form av uppgiften att »under år 1941 ha brittiska ubåtar sänkt eller svårt skadat 17 fientliga krigsfartyg, varav några ubåtar. I detta sammanhang kan nämnas, att några dagar tidigare i ett uttalande från maritimt håll cirka 200 tyska ubåtar angavs insatta i sjöhandelskriget i början av året.

Vid samma tid angavs från brittisk sida de totala motståndarförlusterna i handelstonnage under två års krig till 4 700 000 ton och västmakternas fram till 1 juni 1941 till 7 118 122 ton, fördelat på 1 738 fartyg. Den tyska siffran för motståndarnas augustiförluster uppgick till 537 200 ton, varigenom totalsumman överskred 13 miljoner. Från tyska överkommandots sida underströks, att av denna summa $\frac{3}{4}$ kom på marinens och $\frac{1}{4}$ på flygvapnets konto. I summan var givetvis ej inräknat det tonnage, som gått förlorat på grund av minträffar.

Ministern för handelsflottan i den norska Londonregeringen har meddelat, att de norska förlusterna under tiden 1 jan.—31 maj i år uppgått till närmare 250 000. Genomsnittssiffran sjönk kraftigt mot slutet av denna period.

Två större aktioner mot brittiska konvojer ha under perioden rapporterats från det tyska högkvarteret. Den 24 augusti lämnades siffran 148 200 ton, dock inkluderande en del i fjärran vatten tydligen av hjälpkryssare sänkta fartyg. 122 000, fördelat på 21 fartyg, sänktes i en konvoj till Gibraltar. I en brittisk dementi härpå angavs 7 fartyg på tillsammans 11 094 ton sänkta samt ett eskortfartyg, en s. k. korvett. Tyskarna hade uppgivit, att även en *Afridi*-jagare och ett bevakningsfartyg sänktes.

Den 12 september meddelade tyska överkommandot, att under flera dagars långa, sega strider ubåtar i Nordatlanten ur en 40 fartyg stark, välskyddad konvoj sänkt 22 fartyg på tillsammans 134 000 bruttotön. Dagen därpå ökades siffrorna till resp. 28 och 164 000. Veckan 7—13 september angavs av Berlin ha inneburit brittiska förluster på 292 000 ton. Amiralitetet medger blott 8 förluster av de nämnda 28.

190 fartyg i de »fria flottorna» i Storbritannien. Norska jagaren *Bath* sänkt.

Två händelser utanför norska kusten ha tilldragit sig särskild uppmärksamhet. Den 9 september rapporterade båda parter, att tyska artilleriskolfartyget *Bremse* (1 460 ton, sjösatt 1931) sänkts, tydligen utanför Kirkenes. Amiralitetets formulering motsäger icke den tyska rapporten, som omtalar, att *Bremse* genom att ta upp striden mot motståndaren — en kryssare och två jagare — lyckades rädda den konvoj, fartyget satts att skydda. I den brittiska versionen kallas *Bremse* av okänd anledning lätt kryssare och dessutom uppges att två tyska jagare sänktes.

Av mer uppseendeväckande art är sänkandet av den norska passagerarebåten *Richard With* den 12 september. Om de från Oslo kommande uppgifterna att fartyget var obebävat och blott förde norrmän, varav många kvinnor och barn, ombord, synes det brittiska angreppet, som utfördes av ett örlogsfartyg och två flygplan, oförståeligt. Ombord befundo sig 130 personer. Ett 100-tal av dem omkommo enligt norska meddelanden. Ungefär samtidigt sänktes den norska ångaren *Barøy* av ett brittiskt flygplan, varvid 90 norska civilpersoner omkommo. Ett brittiskt ubåtsangrepp på postångaren *Lofoten* avvärjdes av tyska flygplan.

En i Völkischer Beobachter i augusti införd bild av ett »nytt tyskt slagskepp» under eldgivning gav en dagstidning anledning påstå, att bilden avsåg den nya *Deutschland*. Intet hindrar emellertid, att det gäller *Tirpitz*.

En tredje brittisk ubåt av den nya U-typen har sänkts enligt ett londonmeddelande i mitten av augusti. Det gäller *Union* (900 ton, sjösatt 1940).

Den 26 augusti publicerades en kommuniké från norska Londonregeringen, som meddelade, att jagaren *Bath* (1 190 ton, sjösatt omkring 1920) sänkts. Kommunikéns formulering tyder på att denna från USA inköpta jagare icke skulle ingå i de 50, som levererades till Storbritannien.

En märklig förflyttning har gjorts av hangarfartyget *Illustrious*. Redan färden från Malta till Alexandria i svårt havererat skick väckte uppseende. Efter att ha satts i åtminstone manöverdugligt tillstånd har fartyget tagit sig över till USA, där det genomgår fullständig reparation. Dess nye chef är lord Mountbatten, som vid Kreta förlorade sin jagare, *Kelly*.

Ytterligare uppgifter om de »fria flottorna» ha kommit till offentligheten. Marinminister Alexander nämnde i ett radiotal, att icke mindre än 190 fartyg med 1 200 officerare och 13 000 man kämpa som allierade till Storbritannien, fransmän, polacker, greker och norrmän. General de Gaulles sjöstridskrafter hade ökats till närmare 50 enheter. Polackerna ha kommit upp till ungefär ett dussin fartyg, och de grekiska fartyg, som undkommo, ligga under reparation för att snarast insättas.

Holländska ubåtar i Medelhavet. Flera angrepp på italienska konvojer.

I Medelhavet ha inga händelser av större vikt inträffat. I mitten av augusti rapporterade Kairo framgångsrika flygattacker mot en italiensk konvoj, varvid en jagare sannolikt sänktes. Samma dag uppgav Rom, att en brittisk ubåt tillintetgjorts.

Även holländska ubåtar ha insatts mot italienarna i Medelhavet. Den 16 augusti rapporterades de ha dittills sänkt 26 000 ton, och den 13 september ökades siffran med 6 000.

Fyra brittiska ubåtar sänktes enligt en Romkommuniké den 29 augusti, varvid samtidigt en egen ubåtsförlust medgavs.

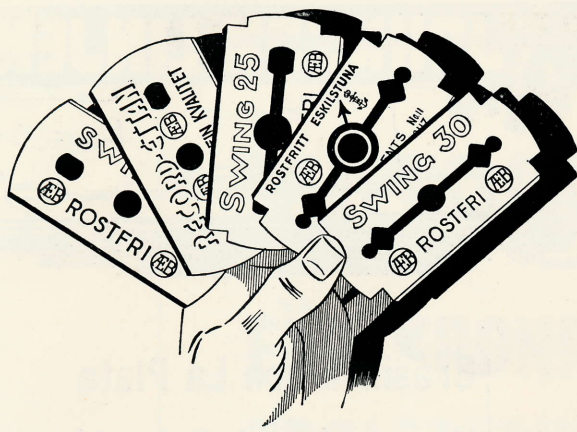
Ytterligare brittiska angrepp på italienska konvojer ha då och då rapporterats, bl. a. den 31 augusti, den 3, 6 och 12 september. Amiralitetet vidhåller, att man lyckats sänka tunga kryssaren *Gorizia* och uppper att en ubåt i början av september åtminstone svårt skadade en av de återstående, d. v. s. *Trento*, *Trieste* eller *Bolzano*. Engelska ubåtar ha enligt turkiska meddelanden upprätt i Egeiska havet och anfallit italienska fartyg.

Bland fåtalet händelser i fjärran vatten kan nämnas, att tyska rapporter vid olika tillfällen tala om sänkningar, utförda av tyska örlogsfartyg, sannolikt hjälpkryssare. I ett amerikanskt meddelande den 11 september anges, att en tysk örlogsmann 1 000 sjömil väster om Panama sänkt det holländska motorfartyget *Kotanopan*.


Alltjämt göra axelmakternas fartyg försök att bryta den brittiska blockaden. I mitten av augusti uppbriagades sålunda två tyska fartyg, *Stella* och *Norderney*, varav det senare med last av kautschuk avgått från Parà i Brasilien. Den italienska ångaren *Butterfly* lyckades däremot ta sig hem likaledes från en brasiliansk hamn.

De amerikanska transportererna till ryska Stilla havskusten ha på japanskt håll föranlett hot om avstängande av vägarna via japanska farvatten. Under det att inga nya meddelanden inlöpt beträffande aktionerna i Franska Indokina, ha dock flera åtgärder vidtagits, som tyda på förberedelser för nya aktiva åtgärder. Stora omplaceringar i den marina ledningen ha företagits, varvid bl. a. amiral Ito utnämns till vice amiralstabschef.

I en japansk radioöversikt har en företrädare för amiralstaben summerat de åtgärder, ABCD-staterna, d. v. s. Amerika, Brittiska riket, Kina och Holländska Indien, vidtagna i trakterna av den japanska intressesfärens gränser. Sålunda uppges Singapore-eskadern ha tillförts flera nya, tyngre enheter, och sammanlagt skulle britterna nu på Malacka för-



FULL HAND!

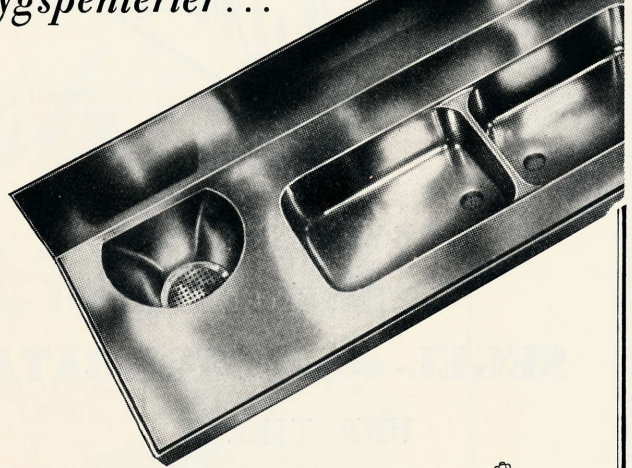
Men det är intet pokerspel att raka sig med klingor av det rostfria  stålet. Här är vinsten säker, ty dessa blad visa en otrolig hållbarhet och eggskärpa — de äro angenäma för hakan och välgörande för ekonomen.

 stålet är en kallvalsad, rostfri kvalitetsprodukt från

UDDEHOLM

"ROSTFRIA ANDERSSON"

Fartygspenterier...



Våra rostfria inredningar till fartygspenterier, som finnas i ett flertal olika modeller, äro hygieniska, arbetsbesparande och underhållsfria — de äro med andra ord tidsenliga och fylla alla de krav, som ställas på ett modernt fartygspenteri

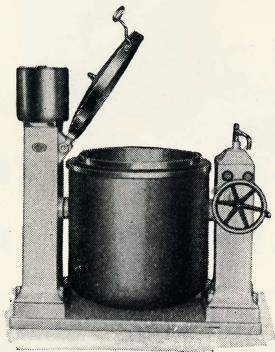
Telefon: Namnanrop



"Rostfria Andersson"
-specialverkstaden
för allt rostfritt...

J. R. ANDERSSON & C:o A.-B., Stockholm

Postadress: Bällsta bro, Sundbyberg



Elektrisk ångkokgryta.

Kokapparater för ånga, gas och elektricitet.

Potatisskalningsmaskiner och Diskmaskiner.

Varmbord och Varmskåp.

Steriliserings- och Desinfektionsapparater.

Rostfria arbeten.

Modernaste konstruktioner.

GETINGE MEKANISKA VERKSTADS AKTIEBOLAG

GETINGE

SLOTTSMÖLLAN

Fabriken grundad år 1823



Generationers erfarenhet och rationell teknik skapa SLOTTSMÖLLANS högklassiga tillverkningar av uniformstyger.



WALLBERGS FABRIKS A.B.

SLOTTSMÖLLAN

HALMSTAD

Plumms

BYGGER

VINTERFÖRVARAR

SEGEL- och MOTORBÅTAR

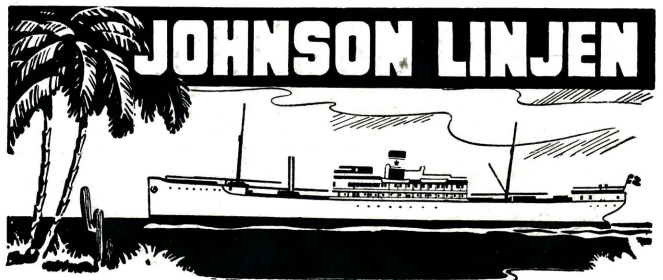
UPP TILL

30 M. L.Ö.A.

50 TONS DEPLACEMENT

NEGLINGEVARVET

Postadr. Saltsjöbaden · Tel. 53 el. 37



Brasilien och La Plata
Venezuela och Colombia
Sverige } Centralamerika
Nord- och Sydamerikas
västkust

REDERIAKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN
STOCKHOLM

ENDAST
DET
BÄSTA



Albrechtsons

GÖTEBORG

*utrustar Er båt
billigast och bäst.*

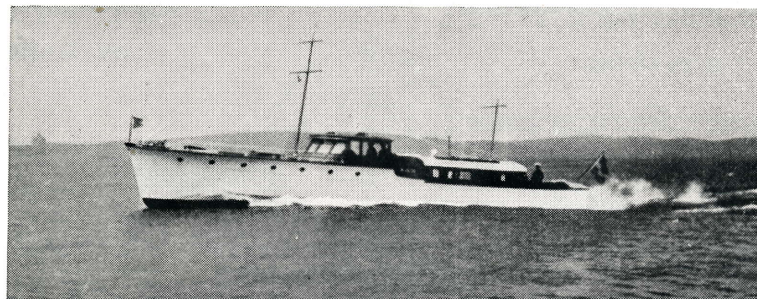
Telefon 172650 växel.



KOLIMPORT A.-B.

Stockholm

Namnrop: "OLAUS OLSSONS"



Hjalmar Johanssons Båtvarv, Långedrag

foga över ett 70-tal örlogsfartyg, 70 000 man reguljära och 20 000 man frivilliga trupper samt 500 flygplan. USA har förlagt 45 örlogsfartyg, varav 2 kryssare, 14 jagare och 17 ubåtar, till Filippinerna, och Nederländska Indien förfogar över 80 örlogsfartyg, 500 flygplan och 100 000 man. Slutligen uppges USA till Tjungking-regeringen ha levererat 300 nya bombplan.

»Greer»-intermezzot grundval för order till USA-flottan att »skjuta först».

De japansk-amerikanska motsättningarna synas åtminstone för en tid framåt dämpats i någon mån. Försvarsanstalterna på Filippinerna och trafiken på Vladivostok utgöra som ovan nämnts alltjämt stora irritationsmoment.

Bland de åtgärder, USA vidtagit för att trygga exporten till Sovjetunionen, är utläggandet av en ny, kortare led mellan Seattle och Komsomolsk i Sibirien.

Under september månads första hälft inträffade emellertid händelser, som helt koncentrerade intresset på de tysk-amerikanska förbindelserna. Den 4 inträffade nämligen ett »intermezzo», som har alla utsikter att bli historiskt. Jagaren *Greer* (1 090 ton, sjösatt omkring 1920), på väg till Island med post ombord, blev enligt sin egen version utsatt för två torpedskott, som dock missade. Jagaren i sin tur fällde sjunkbomber. Roosevelt förklarade för tidningarna, att händelsen ägde rum mitt på dagen, med god sikt och »inom den amerikanska delen av oceanen», varjämte *Greer* förde amerikansk flagg och tydligt synliga amerikanska igenkänningstecken.

Det tyska meddelandet preciserar platsen till 63° 31 nord och 27° 06 väst och uppger att ubåten kl. 12.30 inom det tyska blockadområdet angreps med sjunkbomber. Man kunde icke fastställa ubåtens nationalitet och sköt under det jagaren förföljde ubåten kl. 14.39 två torpeder, som missade. Förföljandet fortsattes av *Greer* ända till midnatt.

Det omedelbara resultatet blev ett radiotal av Roosevelt, innehållande starkast tänkbara angrepp på Tyskland och även Italien. Det viktigaste avsnittet var dock det, där presidenten meddelade, att »i farvatten, som vi anse nödvändiga för vårt försvar, komma amerikanska örlogsfartyg och amerikanska flygplan icke längre att vänta på att axelns ubåtar, på vakt under vattnet, eller axelns piratfartyg på ytan först avlossa sina dödande skott ... Om tyska eller italienska örlogsfartyg från och med nu och för framtiden bege sig in i farvatten, vilkas skydd är nödvändigt för Amerikas försvar, göra de detta på egen risk. De order, jag givit i min egen skap av högste befälhavare för USA:s armé och flotta, äro att utföra denna politik — omedelbart.»

President Roosevelts ord synas svåra att tyda annat än som en form av krigsförklaring, i synnerhet som begreppet »farvatten, vilkas skydd är nödvändigt för Amerikas försvar» synes något dunkelt och under alla förhållanden sträcka sig hitom Island och av allt att döma kollidera med de av tyskarna som blockadområde förklarade farvattnen.

Navigator

CARL LINDBERG

fyllde 50 år den 9 september

Uppväxt i ett anspråkslöst lantbrukarhem i Stockholms skärgård tränades Carl Lindberg tidigt i försakelsernas och arbetets hårda skola. Då andra ungdomar ännu lekte, deltog han i fisket och lantbruket. Vid femton års ålder begynte han sin sjömansbana. I segel- och ångfartyg gjorde han i tio år långresor och tjänstgjorde de senaste åren som båtsman och timmerman, då han år 1919 fick anställning i Svenska Sjömans Unionen, vilken som bekant år 1932 blev Svenska Sjöfolksförbundet. Denna organisation, vilken utan överord betytt mycket för såväl våra sjömän och vår sjöfart, har han sedan dess varit trogen i med- och motgång.

År 1932 invaldes Lindberg på socialdemokratiska partiets kandidatlista i riksdagen, varefter han tog säte i andra kammaren år 1933. År 1940 fick han sitt mandat förnyat för tredje gången. Sedan många år är han styrelseledamot i Handelsflottans pensionsanstalt och är dessutom medlem sedan år 1938 i föreningen Sveriges Flottas överstyrelse, vilkens verkställande utskott han numera även tillhör. I Stockholms kyrkliga sjömansvårdsstyrelse är han en av de stora tillgångarna. På sin femtioårsdag uppvaktades han av en deputation från denna styrelse, som med gåvor och tal tackade honom för hans levande intresse och insatser för Stockholms Sjömansinstitut, som numera sorterar under huvudstadens domkapitel. Likaledes är Lind-



Riksdagsman Carl Lindberg.

berg en av initiativtagarna till sjömannens nykterhetsloge i huvudstaden, »Ledfyren», som ingår i Godtemplarordens organisation, i vilkens distriktsråd han dessutom är medlem.

Inom ramen av dessa data har Lindberg presterat ett intensivt arbete under mer än tvenne decennier som en av sjömannens förtroendemän inom Sjöfolksförbundet, inom landets lagstiftande församling och inom den mångfald av maritimt betonade sammanlutningar, som göra dagens sjöfartshistoria. Under de nio år, som Lindberg haft säte i riksdagen, återfinnes hans namn under icke mindre än 77 motioner, av vilka 41 äro hans egna. Sålunda har han väckt förslag i frågor om sjöfartssäkerheten, sjömanshusen, arbetstidslagen, nykterhetsfrämjande verksamhet

bland sjömännen, förbättrad pensionering m. fl. för sjömännen och sjöfarten livsviktiga frågor.

Då tidsläget skapat många nya problem, av vilkas praktiska lösning vår sjöfarts utveckling och våra sjömans trivsel bero, är det en garanti att veta, att Carl Lindberg ännu har många år av verksamhet framför sig. Som representant för den goda viljan, med insikt om sjöfartens livsbetingelser och det mänskliga materialets behov, väntar honom ännu många uppgifter att lösa i den anda av samförstånd och rättfärdighet, som för honom alltid utgjort den bärande riktlinjen.

C. G. T.

F Ö R E N I N G S N Y T T



Sammanträdet med modellbåtsavdelningens styrelse. Från vänster herrar Pettersson, Åkermark, Hartman, Schüssler, Westerlund, Lundell, Nilsson och Huzelius.

Stockholms- och Modellbåtsavdelningarna anordna gemensamt möte

Den av överstyrelsens verkställande utskott utsedda styrelsen för Sveriges Flottas modellbåtssektion — tills vidare identisk med styrelsen för Modellbåtsavdelningen i Stockholm — hade sitt konstituerande sammanträde den 12 september i föreningens nya lokaler. Ordförande är redaktör K.-E. Westerlund, vice ordförande slöjdinspektör G. Nilsson och sekreterare arkitekt G. A. Lundell.

Vid samtidigt sammanträde med styrelsen för Modellbåtsavdelningen i Stockholm beslöt man förlägga ordinarie höstmötet till onsdagen den 8 oktober. Sammanträdet äger rum i Sjöhistoriska museets vackra troféhall och huvudpunkt på programmet blir intendent Gerhard Albes föredrag om »Modellernas historia och användbarhet», illustrerat med ljusbilder. Dessförinnan avverkar föreningens lokalavdelning i Stockholm som hastigast ett par förhandlingspunkter, varefter Modellbåtsavdelningen förrättar stadgenliga styrelseval. Ett högtidligt inslag i dessa förhandlingar blir överlämnandet till modellbåtsavdelningens tre hedersledamöter av särskilda diplom som synliga bevis på utmärkelsen.

Till sist kan nämnas, att i samband med sammanträdet, som börjar kl. 19.30 få deltagarna tillfälle att bese museets då pågående två utställningar, nämligen dels minnesutställningen över amiral J. Hägg, dels »Svensk sjömanngärning i allvarstid».

Kungaskjutningen. Varje höst äger den s. k. kungaskjutningen rum i form av en skjutävling mellan kustflottans pansarskepp. Konungen har uppställt ett pris, »kungens kanna», som tillfaller det vinnande skeppet, och dess artilleriofficer erhåller av föreningen Sveriges Flotta en miniatyr av det kungliga priset. Föreningens pris bekostas av den s. k. Skjutpremierfonden. Vid årets skjutning vanns tävlingen av pansarskeppet *Sverige*, vars artilleriofficer, kapten A. Nilson, således motagit föreningens pris.

Nyheter från lokalavdelningarna

Då föreningens lokalavdelningar anordna möten eller företaga sig något annat inom området för sin verksamhet, är denna tidskrifts redaktion tacksam att erhålla ett kort referat. Detta gäller framför allt årsmöten, då val av styrelse m. m. bör givas publicitet.

Men vi tro, att föreningens medlemmar även i övrigt gärna vilja se vilka avdelningar, som äro livaktiga, och vilka verksamhetsformer, som ha den största framgången. Detta manar till efterföljd och föreningslivet kan på så sätt bli livaktigare.

Vi vilja således uppmana avdelningarnas — och även lokalkommittéernas — sekreterare att omgående insända ett kort referat, när någonting har hänt inom avdelningen. Men tänk på att det icke är en dagstidning, så att om referatet kommer t. ex. efter den 20 i månaden, så flyter det sannolikt inte in i närmast följande nummer.

Föreläsningsserie i Stockholm

I samarbete med Stockholms Borgarskola anordnar Stockholmsavdelningen av föreningen Sveriges Flotta en föreläsningsserie om Sveriges sjöfart och sjövärn. Serien, som kommer att omfatta fem föreläsningar, avser att giva en populär översikt både över den svenska handelssjöfartens och marinens problem, i båda fallen med en blick tillbaka på de historiska sammanhang, som ligga bakom den senaste utvecklingen. Stockholmsavdelningen hoppas, att serien genom att översiktligt framställa problemen skall ha något att ge de maritima mer initierade samtidigt som den skall vara populär och aktuell nog att intressera en större allmänhet. Föreläsningarna stå öppna både för medlemmar i föreningen och för utomstående. Biljetter å 0:65 för medlemmar i föreningen (medlemskort uppvisas) och 1:— för utomstående kunna köpas på föreningens expedition eller i Borgarskolan. Biljettpriserna inkludera gardeboavgift. Lokal: Borgarskolans stora sal, Kungstensgatan 2.

Programmet har följande utseende:

Måndagen den 29 sept. kl. 20. Förste aktuarien H. Eneborg: Sjöfartens betydelse för Sveriges näringsliv.

Torsdagen den 9 okt. kl. 20. Kapten G. Fogelberg: Vår flottas uppgifter och verksamhet.

Torsdagen den 23 okt. kl. 20. Direktören för Handelsflottans pensionsanstalt Knut Toft: Något ur vår handelssjöfarts historia.

Torsdagen den 6 nov. kl. 20. Kapten M. Starek: Drag ur vår sjökrigshistoria.

Torsdagen den 20 nov. kl. 20. Kapten S. Lagerman: Sjöslag under det senaste storkriget — och vad de ha att lära oss.

**Stödkätting
kortlänkad,
halvlånglänkad och
långlänkad kätting
Elevator-kätting
Lyftblocks-kätting
Kätting-slingor, kompletta
Härdad Auto-kätting, Snökedjor**



allt tillverkat av svenskt special-material samt levererat med garanti och certifikat enligt gällande bestämmelser.

KÄTTINGFABRIKERNAS FÖRSÄLJNINGSKONTOR

Hamngatan 22 STOCKHOLM Rt 207535, 207536

Fabriker: Filipstad, Ljusne, Mattfors, Olofsfors, Orsa, Ramnäs, Smedjebacken.

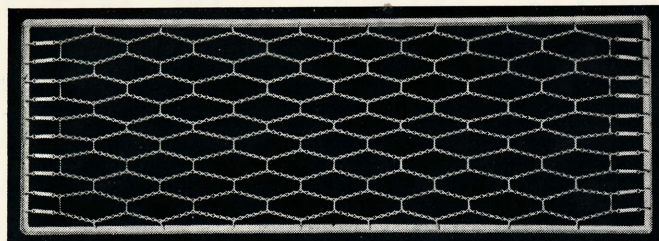


LEVERANTÖRER TILL:

KUNGL. MARINFÖRVALTNINGEN
KUNGL. TULLVERKET
KUNGL. VATTENFALLSSTYRELSEN

**BRÖDERNA LARSSON
VARV & MEK. VERKSTAD
KRISTINEHAMN**

KOJBOTTNAR



RÖRRAM MED KÄTTING- BOTTEN.

av prima stålrör 32x1,5 mm. Botten av galvaniserad kätting och galv. resårer av hög kvalitet i båda ändar. Standardstorlekar: 75x190, 80x190 och 90x190 cm.

i alla önskade utföranden, i standard eller efter Edra ritningar, är en av våra specialitéer. De tillverkas med vinkeljärns- eller rörramar i rostbeständigt utförande och med galvaniserade kättingbottnar.



Begär katalog, offert och närmare upplysningar från

A.B. SÄNGFABRIKEN

NORRLANDSG. 16. STOCKHOLM. TEL.: 11 29 92 (Leveransavd.)

A.-B. SVERRE

GÖTEBORG

VARV OCH MEK. VERKSTAD

Modelltillverkning

Telefoner:

Kontoret 11 24 21, 13 69 60

Varvet 17 41 38, 17 40 29

Telegr.-adr.:

SVERRE, GÖTEBORG

*Hurra
för nya Halda*



Nu har nya Halda kommit — ännu behagligare att skriva på och med ett helt nytt yttre, vars eleganta linjer skapats i samarbete med Professor Carl Malmsten. Nya Halda finnes i svart eller Halda-grönt, en trivsamt färg, vilsam för ögonen. Anslaget är enastående lätt — och reglerbart efter önskan. Den accelererande typarmsrörelsen möjliggör största skrivhastighet. — Begär provmaskin

Det är FLÄKT över nya Halda,
det blir FART över arbetet
och FRÖJD över resultatet

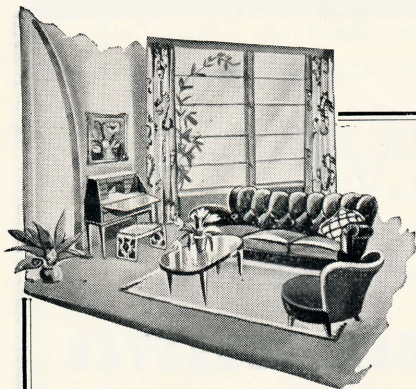
arbetsglada

HALDA med den vackra skriften

AKTIEBOLAGET ÅTVIDABERGS INDUSTRIER

GÖTEBORG STOCKHOLM, Hamngatan 5 · Telefon Namnanrop MALMÖ

Försäljningskontor över hela landet



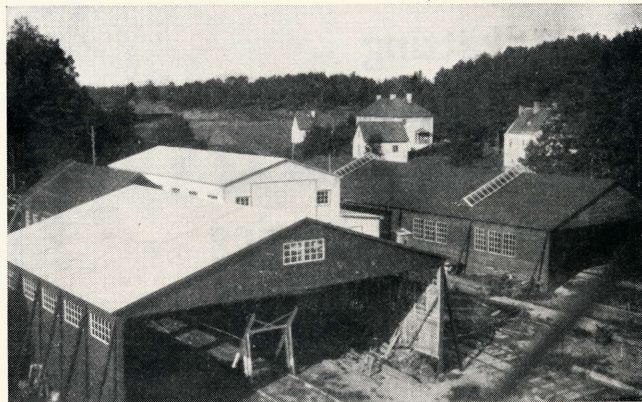
T alla
heminredningsfrågor...

Vänd Eder till Ditzingers Arkitektbyrå för Möbler och Heminredning — vare sig det gäller en hel rumsinredning, komplettering av en möbel, en ny gardinuppsättning eller någon annan detalj. En lugn och förnämlig stil, ett gediget kvalitetsarbete utmärker varje Ditzinger-inredning, samtidigt som textilurvalet är smaksäkert och rikt nyanserat. Kostnadsfritt stå Ditzingers erfarna experter till Er tjänst med råd, förslag och offerter. Även skriftliga förfrågningar besvaras gärna.

Biblioteksgatan 3, Stockholm

DITZINGERS

A/B Robert Ditzinger



**Abrahamsson & Börjessons
Båtvarv**

Ramsö Vaxholm

Tel. Rindö 152

Specialité: Långfärds- och kappseglingsyachter

GE KYLAN ETT VARMT MOTTAGANDE

med K.V.-kaminen



Lämplig för bostäder, baracker, lagerlokaler, bodar vid byggen etc.

Genom lamellkonstruktionen fördubblas i det närmaste värmeytan. Helt tillverkad av gjutgods. Eldas med ved, torv, vedavfall, kol, koks etc.

Säljes i järnaffärerna.

N:o 1. Häll 500×300 mm. Höjd m. ben 660 mm.
N:o 2. » 450×250 » » » 605 »

Tillverkare:

**HALMSTADS JÄRNVARU AKTIEBOLAG
HALMSTAD STOCKHOLM**

Sveriges Flottas »småannonser»

Rubriken här ovan kan i förstone synas som en liten revolution inom tidskriften och en övergång till dagspressmetoder. Så är emellertid inte alls fallet — i realiteten har föreningen som sådan via sitt kontor skött en hel del sådana där småannonser, framför allt vad beträffar gamla årgångar av tidskriften.

Nu har emellertid redaktionen beslutat att upplåta en del av den här sidan till meddelanden om försäljning och köp av allt sådant, som ligger inom föreningens verksamhetsområde.

Då vi just på sista tiden fått in en del förfrågningar om diverse smått och gott, ha vi tillåtit oss att publicera dem i form av »småannonser».

Priset för varje sådant här meddelande blir 30 öre per rad — var och en kan med ledning av nedanstående annonser räkna ut, vad det hela går på. Summan, jämte porto om man önskar ev. svar översända till sig, skall tillställas tidskriften samtidigt med annonsformuleringen, gärna i frimärken. De skola vara red. tillhanda senast den 15 i månaden.

Och så lämna vi ordet till våra nya »annonsörer» och önska många andra välkomna.

KÖPES

»Vår Flotta», oktober 1919, augusti 1914, juni och juli 1912 samt juli 1909, ev. hela årgångar. Svar till »J. E.», Sv. Flotta.

1905 års årgång av Vår Flotta — »WLD», Sv. Flotta.

Gamla vykort av flottans fartyg fram till världskriget. Svar till »K-E», Sv. Flotta.

SÄLJES

1938 års Taschenbuch der Kriegsflotten. Svar till »1938», Sv. Flotta.

SJÖFARTSSKOLANS PROGRAM

Undervisningslokal: Köpmannainstitutet, Mäster Samuelsgatan 22.

Vid dubbel-timmes-undervisningen göres 15 minuters uppehåll för rast efter $\frac{3}{4}$ timmes undervisning; detta gäller såväl föreläsningarna som undervisningen i språk och sjöfartsräkning.

A-kursen.

Föreläsare under höstterminen 1941:

Förste aktuarie H. Eneborg: *Översikt över sjöfartsnäringsen.*

Ingenjör Bengt Carlsson: *Fartygs byggnad.*

Hamndirektör Sal. Vinberg: *Hamnkunskap.*

Ämneslärare:

Engelska: Fil. mag. L.-O. Högberg, adjunkt vid Stockholms Navigationsskola.

Tyska: Dr. Phil. Egon A. Ost, lärare vid Schartaus Handelsinstitut.

Sjöfartsräkning: Revisor K. L. Lindquist, D. H. S.

Fredag	3 okt.:	Föreläsning kl. 7.30—9.15 e. m. »Fartygs byggnad.»
Tisdag	7 okt.:	Engelska kl. 7.30—8.15 e. m.
Torsdag	9 okt.:	Sjöfartsräkning kl. 7.30—9.15 e. m.
Tisdag	14 okt.:	Tyska kl. 7.30—8.15 e. m.
Lördag	18 okt.:	Besök å skeppsvarv (tid och plats bestämmas senare). »Fartygs byggnad.»
Tisdag	21 okt.:	Engelska kl. 7.30—8.15 e. m.
Torsdag	23 okt.:	Sjöfartsräkning kl. 7.30—9.15 e. m.
Tisdag	28 okt.:	Tyska kl. 7.30—8.15 e. m.
Fredag	31 okt.:	Föreläsning kl. 7.30—9.15 e. m. »Fartygs byggnad.»
Tisdag	4 nov.:	Engelska kl. 7.30—8.15 e. m.
Torsdag	6 nov.:	Sjöfartsräkning kl. 7.30—9.15 e. m.
Tisdag	11 nov.:	Tyska kl. 7.30—8.15 e. m.
Fredag	14 nov.:	Besök på Tekniska Högskolans Hydro-mekaniska Laboratorium, »Fartygs byggnad.» Kl. 7.30—9.15 e. m.
Tisdag	18 nov.:	Engelska kl. 7.30—8.15 e. m.
Torsdag	20 nov.:	Sjöfartsräkning kl. 7.30—9.15 e. m.

Tisdag	25 nov.:	Tyska kl. 7.30—8.15 e. m.
Fredag	28 nov.:	Föreläsning kl. 7.30—9.15 e. m. »Hamnkunskap.»
Tisdag	2 dec.:	Engelska kl. 7.30—8.15 e. m.
Torsdag	4 dec.:	Sjöfartsräkning kl. 7.30—9.15 e. m.
Tisdag	9 dec.:	Tyska kl. 7.30—8.15 e. m.
Fredag	12 dec.:	Föreläsning kl. 7.30—9.15 e. m. »Hamnkunskap.»

B-kursen.

Samma föreläsare och ämneslärare som A-kursen utom i sjöfartsförsäkring, där aukt. revisor Tore Westling, D. H. S., är ämneslärare.

Fredag	3 okt.:	Föreläsning kl. 7.30—9.15 e. m. »Fartygs byggnad.»
Onsdag	8 okt.:	Tyska kl. 7.30—9.15 e. m.
Fredag	10 okt.:	Sjöfartsräkning kl. 7.30—9.15 e. m.
Onsdag	15 okt.:	Engelska kl. 7.30—9.15 e. m.
Lördag	18 okt.:	Besök å skeppsvarv (tid och plats bestämmas senare). »Fartygs byggnad.»
Onsdag	22 okt.:	Tyska kl. 7.30—9.15 e. m.
Fredag	24 okt.:	Sjöfartsräkning kl. 7.30—9.15 e. m.
Onsdag	29 okt.:	Engelska kl. 7.30—9.15 e. m.
Fredag	31 okt.:	Föreläsning kl. 7.30—9.15 e. m. »Fartygs byggnad.»
Onsdag	5 nov.:	Tyska kl. 7.30—9.15 e. m.
Fredag	7 nov.:	Sjöfartsräkning kl. 7.30—9.15 e. m.
Onsdag	12 nov.:	Engelska kl. 7.30—9.15 e. m.
Fredag	14 nov.:	Besök å Tekniska Högskolans Hydro-mekaniska Laboratorium. »Fartygs byggnad.» Kl. 7.30—9.15 e. m.
Onsdag	19 nov.:	Tyska kl. 7.30—9.15 e. m.
Fredag	21 nov.:	Sjöfartsräkning kl. 7.30—9.15 e. m.
Onsdag	26 nov.:	Engelska kl. 7.30—9.15 e. m.
Fredag	28 nov.:	Föreläsning kl. 7.30—9.15 e. m. »Hamnkunskap.»
Onsdag	3 dec.:	Tyska kl. 7.30—9.15 e. m.
Fredag	5 dec.:	Sjöfartsräkning kl. 7.30—9.15 e. m.
Onsdag	10 dec.:	Engelska kl. 7.30—9.15 e. m.
Fredag	12 dec.:	Föreläsning kl. 7.30—9.15 e. m. »Hamnkunskap.»



GRUNDAT 1866

BRANDFÖRSÄKRING · LIVFÖRSÄKRING

Huvudkontor: GÖTEBORG
Avdelningskontor: STOCKHOLM
Agenter å alla större platser inom landet.

SJÖFÖRSÄKRINGS-AKTIEBOLAGET

GRUNDAT
1872

ÄGIR

GRUNDAT
1872

STOCKHOLM

*Sjö- & landtransportförsäkringar
av alla slag.*

**STOCKHOLMS TRANSPORT-
och BOGSERINGS-AKTIEBOLAG**

Stadsgården 20, STOCKHOLM

*Massgodstransporter och
Bogseringar,
Bärgnings- och dykeriarbeten,
Kraftiga isbrytare.*

Telefon »Transportbolaget».

Telegr. »Transportbolaget».

Bergnings- och Dykeri-Aktiebolaget

NEPTUN

Regeringsgatan 45, Stockholm.
Utför alla slags bärgnings- och dykeriarbeten.
Telegr.-adr.:

Neptun, Stockholm. Kontoret: 10 01 43, 10 88 97.
Dir. ERIK BRODIN 10 44 90.
Efter kontorstid: 10 01 43.

*Bell's Asbestos & Engineering
Supplies Ltd.*

Alla slags packningar.

A.-B. ÖFVERGÅRD & C^o
Stockholm

**A K T I E B O L A G E T
T R A N S M A R I N**

Telegrafadress: Transmarin, Helsingborg
REGULJÄRA LINJER

Från Östersjön
till Storbritanniens
västkust och Irlands
ostkust

Från Manchester Canal
och River Mersey
till Östersjön

Lavéns

**KOKS
K O C
ANTRACIT
BRIKETTER**

Tel. Namnar.: Lavéns Kollimport



**Proviant till gunrum
och mässar**

Ring »NK Livs»

A.-B. NORDISKA KOMANIET
Livsmedelsavdelningen

SEE FABRIKS AKTIEBOLAG
SANDVIKEN

*Tillverkar kalldragna rör av kol- och specialstål för flygmaskinsindustrien, kalldragna
ångpannetuber för krigsfartyg m. m.*



A.B. SALTSJÖQVARN
STOCKHOLM

KONDENSERAD
MJÖLK- & TORRMJÖLKSFIRMAN

AXEL GRIMLUND

YSTAD

Tel. 592

Tel. 592

Rekommenderas

Mångårig leverantör till Kungl. Flottan.

ELISERIKSSON AB.

PAPPERSHANDEL

6 Drottninggatan 6
STOCKHOLM

Rekommenderas

Rökare använda
PIPRENSARE

av Svenska Chenillefabrikens, Angelholm,
prima fabrikat. Fås i alla tobaksaffärer.

Svenska varor för svenska män.

Telefoner : Växel 23 11 45

Sveabolagets Ångbåtskontor

KALMAR

Spedition och Förtullningar
utföras prompt och billigt.

Tel. 124, 725, 1525, 807
Telegramadress: Sveabolaget.

**Gefle Nya
Stufveri-A.-B.**
GEFLE

Medlem av Svenska Arbetsgivare-
föreningen.

Rikstelefon 277.

Telegramadress »STOWING».

Eldbegängelsen

är den bästa formen för förvand-
lingen av de avlidnas stoft.

Upplysningar om eldbegängelsen
lämnas å

Svenska Eldbegängelse-Föreningens
(S. E. F:s) Stockholmsavdelnings Byrå,
Sveavägen 25, 2 tr. (hiss). Tel. 20 22 80.
Vardagar kl. 10—4, lördagar kl. 10—2.

Medlemsavgiften i föreningen är en
gång för alla: för i begravningskassa
inskrivna Kr. 5:— samt för andra
Kr. 10:—

Föreningens tidskrift »Ignis» Kr. 3:—
pr år (12 nr).

Medlemskap i Sv. Eldbegängelseförsäk-
ringskassan befriar de efterlevande
från kostnader och bestyr med den
dödes begravning. Låga premier.

REDERI-

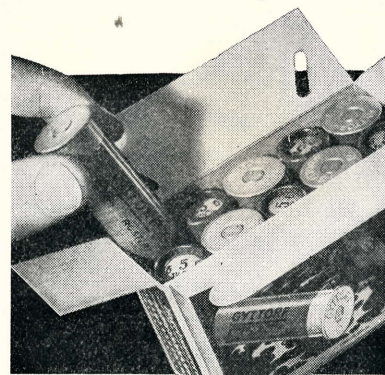
AKTIEBOLAGET

TRANSATLANTIC

GÖTEBORG

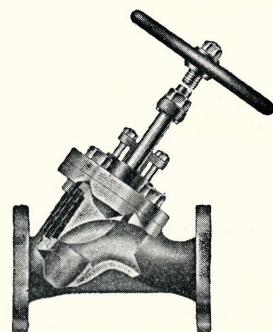


TAG RÄTT, TAG



GYTTORPS
jaktpatroner

NITROGLYCERIN A.-B.
GYTTORP



ARMATUR

FÖR
KRIGSFARTYG
OCH
HANDELSFARTYG

LEVERERAS AV
AKTIEBOLAGET
FÄRE ARMATURFABRIK
SIBBHULT
BEGÄR OFFERT

Stockholms stads
Brandförsäkringskontor

för försäkring — även på kort tid —
samt under om- och nybyggnad — av
fastigheter inom Stockholms stads
område.

Fonder 104 mill. kr.
Premielån vid allframtid-
försäkring.

Vinstutdelning för år 1940
kronor 1.535.000: —

STOCKHOLMS ENSKILDA BANK
AKTIEBOLAG

GRUNDAD 1856

FONDER 100.000.000 KRONOR

Sydöstra Sveriges Dagblad

Karlskrona

●

Daglig morgontidning.
Ledande nyhets- och
annonsorgan för Blekinge!

Blekinge Läns Tidning

största tidningen i

BLEKINGE

Huvudkontor
Karlskrona

Avdelningskontor
Ronneby Karlshamn

Medelupplaga 1:a halvåret 1941
17,659 ex.

