TIDSKRIFT

I

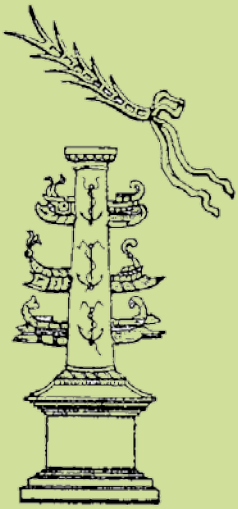
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV

KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I

KARLSKRONA.



1884.

47:e årgången.

Häfte N:r 5

Om några af våra större örlogsfartygs vigtigaste militära egenskaper.

(Anförande i Kongl. Örlogsmannasällskapet å dess högtidsdag den 15 November 1883 af kaptenen J. A. Bæckström.)

I.

Vår tid är rik på skiftande meningar inom alla områden för praktisk verksamhet. Nya idéer uppstå och taga form lika fort som de svampar, som på ett dygn nå sin fulländning, för att lika hastigt försvinna. För yrkesmannen, som måste söka att för sig göra klart, hvilket värde nyheterna verkligen kunna hafva, äro derför sådana tilldragelser af största vigt, hvilka underkasta nyheten praktikens eldprof, och således på det enda tillförlitliga sättet skilja den ädla metallen från slagget. För sjövapnet är striden emellan de moderna fartygen en sådan pröfvosten och när helst den inträffat har fackmannen derför sökt att deraf draga de slutsatser, han behöfver för att bilda sig ett omdöme.

Det är nu flera år sedan någon strid emellan örlogsfartyg inträffat — och i mensklighetens intresse kan man ej annat än anse detta som ett glädjande factum, oaktadt man derigenom gått miste om den erfarenhet man som fackman kunnat önska vara vunnen. Den sista sjöstrid som inträffat, bombardementet af Alexandria, var en strid emot befästningar, af hvilken fackmannen borde kunnat draga gällande slutsatser, åtminstone beträffande artilleri och pansar. De resultat, hvartill man kommit i detta afseende, äro likväl ganska ringa. Det var en i sitt slag alltför ensamt stående krigshändelse för att kunna anses såsom typisk.

Å ena sidan kämpade den största sjömaktens bäst bemannade och utrustade pansarfartyg, en eskader, som i afseende på befälets och besättningarnes förmåga och erfarenhet, torde utgöra det bästa, man öfver hufvud kan vänta af någon flotta. Gent emot denna eskader stod ett stort antal pjeser, ganska väl skyddade af jord och murverk, och af hvilka flera voro af samma slag samt tillverkade i samma land som eskaderns. De borde äfven varit i stånd att genomskjuta fartygens pansar på det närmaste afstånd, på hvilket dessa under striden nalkades verken, men kanonerna serverades af oöfvadt manskap under okunnigt befäl, och voro så illa uppställda, att de flera gånger demonterades af egna skott. Fästningarnes besättningar synas ej hafva saknat mod; tvärtom, de förstodo att låta döda sig vid sina pjeser, men icke att tillfoga sin fiende nämnvärd skada. Häraf följer, att den lärdom man förväntar sig af denna tilldragelse, i det närmaste går förlorad.

Den enda oomtvistade slutsats som kan dragas, är den längesedan kända, att mod och god vilja i förening med dugliga vapen förslå ej der okunninghet om dessas användande råder, samt att å andra sidan det kunniga och öfvade befälet och manskapet eger en förkrossande öfverlägsenhet, under det att det sjelf är blott i ringa grad utsatt för att lida förluster.

Om således ingen krigserfarenhet ännu borttagit några af de stora frågetecken, man måste sätta vid flera framställda idéer och åsigter, så kunna likväl många af dem, endast genom den för nya åsigter vanliga, man kunde säga naturliga mogningsprocessen sägas hafva vunnit en viss stadga, som de hittils saknat.

Ty det tyckes vara nästan en naturlag, att hvarje gång en nyhet framträder inom sjövapnets område, så drager den först med sig mängden af nitiska och sitt

yrke älskande fackmän, väcker derefter en viss opposition, och delar slutligen antingen meningarne i två läger, hvilka synas hafva lika goda skäl för sig, eller ock försvinner den för att ersättas af något annat, mera tilldragande, så framt den ej under tiden genomgått ett skede af fullkomnande, som gör, att den ursprungliga idéen knappast mer igenkännes.

Händelser, endast några årtionden gamla, visa, att den befälhafvare, som fört ett nytt vapen i striden, nästan alltid uträttat storverk, gjort sig väl förtjent om fäderneslandet och låtit namnet på den man, i hvars hjerna idéen först föddes, blifva inskrifvet bland menskligheten heroer.

Häraf den förkärlek för det nya, som nyss framhölls. Alla vilja ju sträfva efter ett så stort mål.

Men intet nytt är fullkomligt. Snart upptäckas felen hos det nya vapnet, vare sig till följd af vana vid detsammas användande eller af andra skäl. Det uträttade måhända endast storverk, emedan det ej hade jemförliga motståndare. Sedan fienden kunnat tillegna sig detsamma eller måhända funnit något ännu bättre, har man kanske endast kännedom om dess olägenheter, och glömmer redan, hvad det uträttade, då det först framträdde. Häraf oppositionen! — Var nu nyheten endast skapad för ögonblickets behof, är den snart åter försvunnen ur det praktiska användandet, den må aldrig så väl hafva tillfredsställdt just det behof, som föranledde dess framträdande.

Men om densamma är af det slag, som äfven i framtiden har utsigt att förblifva dugande, då först börja meningarne att på allvar fästa sig dervid, somliga för, andra emot; men sjelfva saken blifver bestående, och oppositionen aftager med hvarje förbättring, till dess den alldeles försvinner.

Mycket af det vi nu anse såsom oundgängligt och absolut nödvändigt har genomgått denna barndoms- och utvecklingsperiod. För vissa uppfinningar varade den längre, för andra kortare. Alla hafva de dock varit underkastade densamma. Måhända kan man uti detta förhållande söka orsaken till den framkastade beskyllningen, att fackmän "icke veta hvad de vilja", eller icke kunna enas i åsigter. Utan att nu uppehålla oss vid det väl kända förhållandet att menniskornas hjernor ej äro på samma sätt verksamma, ej ens hos 2:ne individer, hvarför någon absolut öfverensstämmelse väl ej står att finna, om den ens vore önskvärd, vilja vi blott påpeka, att fackmännen nog veta hvad de vilja, men att de naturligtvis ej kunna sjelfva utföra detta, utan äro beroende af män, som, huru skickliga och samvetsgranna de än äro, likväl icke sjelfva skola handtera sina händers verk, samt att dessa, åtminstone i vårt land, aldrig sättas i tillfälle att, frigjorda ifrån andra konsiderationer än dem, som framgå af deras kännedom om sitt yrke, gifva sin mening tillkänna. Det gifves ett vilkor, som alltid såsom en verklig "jack in the box", reser sig hotande upp emot dem hvarje gång de skola säga sin mening, och hvarifrån de väl aldrig kunna vinna befrielse och detta är sparsamheten på medel! Så och så mycket kan fås, hvad viljen I hafva för den summan? sådan är alltid frågan. Ett missförstådt sparsamhets-intresse är dock icke den enda hämskon, utan derjemte har en oförklarlig misstro emot vapnet uppstått och tvingat till kompromisser, som endast kunna hafva det berättigande, att något är bättre än intet.

På detta sätt klafbunden måste fackmannen nu afgöra, hvilken egenskap han skall gifva ett slags företräde, under det att han måste minska sina fordringar på de andra. Här finnes ju tydligen en orsak till olikhet i meningar af aldra oskyldigaste slag. Det kan väl ej vara lätt att, öfvertygad som man är att ett fartyg t. ex. behöfver både god fart, groft pansar och kraftigt artilleri, afgöra, hvarest medgifvandena skola börja; det torde t. o. m. först uppstå den frågan, om det ej är bättre att minska lika på alla tre och få ett i alla afseenden sämre fartyg, än det man önskat. Kommer nu dertill konstruktörens vilkor, måhända grundade på alldeles fristående studier i sjökrigskonst och så uppställda, att äfven de hämmande inverka på fackmannens meningar, hvilket de kunna göra, om de framträda i den form, att en vital egenskap, t. ex. stor fart, förklaras — alltid inom den gifna summan och derpå grundad beräkning af deplacement — oförenlig med det gröfre artilleri, som man tvingas att önska — ja då vore det snarare underligt om man funne många, som på samma sätt redde sig ur denna komplex af olika betingelser än motsatsen. Frågan om fartygens militära egenskaper är emellertid af den största vigt för sjövapnet, och kan ej nog tilldraga sig sjöofficerarnes uppmärksamhet.

II.

För att i någon mån klargöra denna fråga, kan det möjligen vara af intresse att framhålla några af de olika åsigter som, härrörande från kompetenta personer, visat sig vara gällande vid örlogsfartygens byggande hos andra nationer, ehuru en sådan framställning nödvändigtvis måste blifva både hopträngd och ofullständig, serdeles om man ville försöka att uttömmande behandla detta rika, mycket omskrifna och omtalade ämne. Det torde derför vara nödvändigt att framhålla endast de vigtigaste egenskaperna. Härvid torde jag åter böra göra en hastig afvikelse ifrån hufvudämnet.

Det är nemligen svårt att noga bestämma, hvad som innefattas under uttrycket "ett örlogsfartygs militära egenskaper". Ehuru ett sådant ju är uteslutande afsedt för militära ändamål, och strängt taget hvarje dess egenskap, kan anses såsom militärisk, måste det dock hafva många egenskaper gemensamma med handelsfartyg; vidare kunna vissa egenskaper anses såsom i militäriskt afseende indifferenta. Om maskin och pannor äro af en eller annan konstruktion, har intet att betyda, så vida de gifva fartyget samma fart med samma kolåtgång, samt äro lika mycket eller lika litet exponerade att förstöras under beskjutningen, arbeta lika säkert m. m. Med detta uttryck förstås här derför endast sådana egenskaper, som tillkomma örlogsfartyget i olikhet med handelsfartyget, samt dessutom såsom särdeles väsentliga de båda egenskaperna *storlek* och *fart*.

I fråga om *örlogsfartygets storlek* fanns knappast, inom de större, af penningefrågan mindre berörde marinerna, för några få år sedan mer än en mening. En bestämd tendens att bygga det följande fartyget större än sina föregående kan spåras inom både engelska, franska och tyska flottan, och denna nådde sin höjdpunkt inom den italienska, hvars nyskapningsperiod i medlet af 1870-talet invigdes med kolosserna "Duilio" och "Dandolo", fartyg som snart följdes af de icke mindre än 3000 tons större "Italia" och "Lepanto", hvilka 2:ne sista hafva 13700 tons deplacement, under det Englands största fartyg "Inflexible" blott har 11880 tons deplacement. De största fartyg inom de öfriga större sjömakterna äro följande: inom den franska: "Formidable" med 11441 tons; inom den tyska: "König Wilhelm", "Kaiser" och "Deutschland" med 8000 tons deplacement; inom den österrikiska: "Custozza" med

7060 tons deplacement och inom den ryska: "Peter Velikij" med 9665 tons deplacement. Sedan Italien byggt "Italia" och "Lepanto" visar sig dock äfven der, hvarest man fann de talrikaste advokaterna för ökning af fartygens storlek, i ändamål att sätta dem i stånd att erhålla de kraftigaste kända vapen och för dessa det bästa skydd, en stark tendens till återgång till mindre svårhandterliga dimensioner. De följande fartygen i ordningen, "Andrea Doria", "Ruggiero di Loria" och "Fransesco Morosini" skola hafva 10000 tons deplacement. Den åsigt som ligger till grund för dessa kolossala fartygsbyggnader, hvardera representerande ett värde af 11 à 12 millioner, uttrycktes af nuvarande direktören för materielen i italienska flottan, f. d. sjöministern Brin i följande ord, hvarest han jemför ett fartyg af denna klass med 3 fartyg af mindre storlek och samma anskaffningsvärde: "Gruppen af långsammare fartyg kan ej upphinna det snabbare, allena gående. Det sistnämnda blifver derför alltid herre öfver ställningen, och kan hålla sig i gruppens front, flank eller rygg, på det afstånd som synes fördelaktigast; vidare är det i stånd att ändra sin ställning genom att draga sig närmare gruppen eller undvika den, för att angripa *ett* af dess fartyg. Emedan det förenar i sig större anfalls- och försvarskraft, skall det äfven med större omsorg om eget skinn och med större utsigt till gynsamt resultat kunna använda det mördande torpedovapnet."

"Det är en gammal strategisk regel, som likväl alltid förblifver ny, till dess den genom fakta eller genom erfarenhet blifvit vederlagd, att först koncentrera den största möjliga stridskraft emot *en*, sedan emot en *annan punkt*. Historien visar, att mindre arméer, hvilka följt denna regel, hafva med framgång

kämpat emot större.“ “För att kunna följa denna lag är snabbhet i rörelser ett oafvisligt vilkor.“ “Är det nu möjligt att på verksammare sätt bringa denna lag till verkställighet än genom att hafva den största möjliga strids- och försvarskraft på det relativt ringa utrymme, som fordras af ett mycket snabbgående fartyg, för att derigenom sätta det i stånd att utan betänkande och med utsigt till framgång kasta sig emot fiendens svagare punkter?“ *)

Härvid är att märka, att de mest snabbgående af de stora italienska fartygen, som hittills blifvit försökta, uppgifvas göra 15 knop; samt att man väntar att de under byggnad varande skola göra 17 à 18.

Som man finner är ofvannämnda resonnemang grundadt på det ej ännu bestyrkta antagandet, att under striden de mindre fartygen ej kunna göra samma fart, som de större. Hela värdet af den anförda “strategiska“ lagen försvinner, om ej detta antagande är riktigt. Då man vet på huru kort tid ett fartygs största fart reduceras under dess tjenstgöring, är det tillåtet att draga i tvifvelsmål möjligheten af att i praktiken ånyo uppnå den fart, man fått under försök på “the measured mile“, ett förhållande som väl i lika hög grad kan träffa de mindre fartygen, som det större, men som likväl torde böra gifvas större vigt ju högre den fart är, som vid besigtningsresorna erhållits. Förhållandet är dock ännu sämre än så. Ett fartygs rörelseförmåga beror ju ej ensamt af farten; manöverförmågan spelar så stor rôle, att man ej kan säga, hvilken af dessa två, som är användbarast, vid utförandet eller undvikandet af en ramningsmanöver. Om det får antagas att en lyckad stöt af det mindre fartyget åtminstone sätter det större ur stridbart skick,

*) Citeradt af Barnaby uti R. United Service Inst.

hvilket, enär det mindre vid den gjorda jemförelsen kan hafva öfver 3000 tons deplacement, ej synes orimligt — så är förhållandet emellan det enkla fartyget och en grupp af 3:ne fartyg långt ifrån det, som af s:r Brin ofvan framställdes. Fartyg i samma grupp äro så nära hvarandra, att det knappast kan vara allvarsamt menadt, då det talas om att angripa ett af dem innan de andra hinna komma till hjelp. Sjelf manövrerande för att ramma ett af gruppens fartyg, kan det större rimligtvis antagas blifva i samma afsigt angripet af de båda andra. Om det ock lyckas manövrera sig klar för den ena motståndaren, får man väl antaga, att det ej kan vara lika lyckligt med afseende på den andra. Tänker man sig angrepp med sjelfgående minor, gestaltar sig saken ej mycket annorlunda. Endast vid en ren artilleristrid på så långt afstånd, att de mindre fartygens artilleri ej kan skada det större fartyget, samt om man bortser ifrån den alltid befintliga möjligheten, att de mindre fartygen hafva åtminstone hvar sin kanon af lika kraftigt slag som det större, så har detta sistnämnda den öfverlägsenheten, att det kan skada sina mindre motståndare, som deremot ej förmå uträtta något emot det större.

Med det fåtal pjeser, som nu mera föras äfven på de största fartyg, och med den öfverlägsenhet, som alltid finnes hos ett antal pjeser fördelade på flera fartyg i strid emot ett enda, som ju gör klokast uti att sysselsätta sig med en motståndare i sender, men äfven derigenom får emottaga eld af trenne, är en sådan strid ej mycket sannolik. S:r Brins argument har äfven den svagheten, att ej vederlägga det vigtigaste af alla inkasten emot så stora fartyg nemligen att de aldrig kunna förefinnas till ett sådant antal, att ej förlusten af ett enda måste kännas såsom en stor olycka.

I betraktande deraf, att äfven det största fartyg, kan, om ej sänkas, så åtminstone göras för en längre tid stridsodugligt genom någon af de slumpvis inträffande tilldragelser, hvilka alltid kunna förekomma under en sjöstrid, kan man ej annat än gifva den mening företrädet, som fordrar mindre, lättare handterliga fartyg, än sådana "Leviathans".

Den motsatta meningen går till en annan ytterlighet och förordar de minsta möjliga fartyg som kunna föra en kanon af tillräcklig verkan gent emot de fiender man tänkt sig, eller till att fordra ensamt minbåtar, hvilken sistnämnde åsigt ej torde erfordra någon vederläggning inom detta sällskap. Emellan dessa båda ytterligheter lärer väl såsom vanligt, det sanna vara att söka. Genom att inskränka ett fartygs deplacement till det minsta, hvarpå man kan föra en tyngre pansarbrytande kanon, måste man icke allenast afstå ifrån ett stort antal fördelar, såsom t. ex. sjöduglighet, förmåga af sjelfständigt uppträdande, oberoende af medföljande tornfartyg, förmåga att kunna detachera tillräckligt antal af besättningen för utförande af båt- eller bevakningstjenst m. fl., utan man inskränker äfven, i för våra förhållanden högst betänklig grad, fartygets verksamhetsområde. Våra pansarbåtar torde vara den lyckligaste typ för mindre stridsfartyg, man kunnat finna inom den summa, hvartill deras anskaffningskostnad uppgår, men de kunna ej användas utom den skärgård, för hvars försvar de hufvudsakligen äro afsedda, och vi lära aldrig få råd att hålla oss med ett lokalförsvar af denna beskaffenhet för någon annan del af vår kust. Slutligen torde det vara väl bekant, att mindre fartyg, om af dem fordras en rimlig fart och sjöduglighet, blifva betydligt dyrare i förhållande till den stridskraft de representera, än de större. Det finnes nemligen en gräns i storlek, under hvilken man ej kan gå med bibehållande af nyss nämnda egenskaper, och, då fråga är om artilleristridsfartyg, — utan att priset på "lavetten-fartyget" blir så högt, att man skulle kunna föra ett större antal kanoner i elden för samma summa, om dessa uppställdes på ett *färre* antal fartyg, än om man hade ett *större* antal fartyg, hvardera med endast *en* pjes.

I betraktande af våra egendomliga förhållanden, synes det likväl, som om det ej vore svårt att finna en gräns för örlogsfartygens storlek. Antingen de nu afses att uppträda utanför eller innanför skären, är det väl gifvet, att de kunna behöfva taga sin tillflykt till skyddande delar af skärgården, antingen för att erbjuda en öfverlägsen och påträngande fiende ett af omgifvande naturföremål, eller minlinier m. m. stärkt motstånd, eller för att till det yttersta försvara hotade vigtigare punkter. Djupt vatten finnes visserligen på de flesta ställen uti vår skärgård, men stort utrymme är der deremot icke. Sedan flera år tillbaka veta vi ju alla, hvilken storlek de fartyg böra hafva, som der skola manövrera, och man har ej heller hört flottans män på många år påyrka några större fartyg. Det tyckes väl som denna enda konsideration borde vara tillräcklig för den medlen beviljande myndigheten, för att ej med svåruppfyllda bestämmelser tynga den förut nog vägande börda af ansvar, som ligger på de bestämmandes skuldror.

Det nu föreliggande förslaget till pansarbåt, benämdt A, synes mig väl kunna motsvara fordran på lätthet att manövreras i våra skärgårdar. Dess storlek kan ingalunda anses såsom ett maximum, hvaröfver man ej får gå.

III.

Den egenskap åt hvilken näst efter storleken plats torde böra inrymmas, synes mig vara *farten.*

Hvarje sjöofficer skulle sannolikt, om han utan alla vilkor finge välja, endast helt kort begära den största möjliga fart, som kan erhållas. Ett så kategoriskt tillvägagående lärer dock ej föra till målet, ty det mindre fartyget, hvilket jag nyss visat måste anses fördelaktigt för oss, oafsedt det tryck, som utöfvas af inskränkta ekonomiska vilkor, blir ju alltid till sist en kompromiss, och om det äfven flöge fram med vindens hastighet, men saknade förmåga att skada fienden eller att sjelf lemna skydd åt egna vitala delar, så vore det ju till ringa gagn.

Inom de större marinerna ser man denna egenskap ständigt bättre tillgodosedd — men man är ej der hänvisad till ett mindre antal certer. Man bygger fartyg, uteslutande för vissa ändamål t. ex. rekognosering, aviso-tjenst eller andra och gifver dem, med mindre deplacement, långt större fart än de största stridsfartygen. Några röster för liten fart, till fördel för andra egenskaper, hafva mig veterligen icke höjt sig. Hos oss har man deremot sett den meningen framställas, att, ehuru man gerna medgifver önskligheten af den stora farten, vill man likväl hellre uppoffra den, än gå miste om andra egenskaper, som inom det gifna deplacementet ej kunna erhållas med bibehållande af största fart.

Denna mening tarfvar någon belysning, enär den, såsom uppträdande i den klaraste sannings drägt är mera vilseledande än om den ej vore *efter bokstafven* hållbar.

Det *är* en sanning att under sjelfva striden oftast hittills ej förekommit stor fart; men det *är äfven* en

sanning, att derunder kommit till användande den största *möjliga maskinkraft.*

Om ett fartyg, som under strid emot ett annat lika stort rör sig med en fart af 5 knop, men kan göra 14 knop, under det detta andra, äfven gående 5 knop, ej kan göra mer än 10, och detta sista iakttager ett fördelaktigt ögonblick att försöka en ramning, hvilket det sannolikt kommer att göra emedan det antagits underlägset i fart, så är det tydligt, att det förra till följd af sin större maskinkraft, har mycket större utsigt att hastigt få sin fart antingen alldeles afklippt, eller ökad till den största, eller att man kan hastigare vrida sig med sina skrufvar, i ändamål att gå klar för sin fiendes bog, än om denna maskinkraft saknades. Förhållandet är alldeles enahanda, om frågan är att manövrera sig fri från en släpmina, eller en genom vattnet gående Whiteheads mina.

Det är således väl icke den stora farten, som erfordras under striden, men ganska visst den stora maskinkraften. Men de tider äro förbi och torde aldrig mer återkomma då tvenne fartyg, på mer eller mindre respektabelt afstånd borrade ett antal runda hål igenom hvarandras träsidor, hvarefter den af dem som fick markera det största antalet af dessa ovänliga påminnelser, att man ej kan flyta, om det icke åtminstone finnes sammanhang af trä *emellan* hålen, nödgades antingen draga sig ur affären, om han ännu kunde det, eller med den klena trösten af den "bibehållna krigsäran" nedhala det dyrbara tecken till föreningsbandet med fäderneslandet, som hängde under gaffeln. Ju förr nutidens örlogssjömän kan sätta sig in i det förhållandet, att han numera har att emotse afgörandet af en sjöstrid genom den väldiga sammanstöten af de stora krafter, hvaröfver örlogsfartygen nu disponera

— desto bättre för honom. Han har då stor utsigt, antingen att segra — eller att ej behöfva komma hem för att tala om, *huru* han blef besegrad. För oss finnes dessutom ett vigtigt skäl att fordra stor fart hos våra fartyg. De hafva ju en lång kust att försvara, och kunna endast genom att skyndsamt förflytta sig till hotade punkter ersätta det bristande i antalet.

Man kan, i betraktande af den sannolika utgången numera af en strid emellan tvenne mer eller mindre jemnbördiga motståndare, troligen ej fordra för mycket af denna egenskap.

IV.

Den närmast i ordningen kommande egenskapen torde innefattas under frågan om pansarskydd eller icke. Här kommer man ut på ett vidt fält för framställande af olika meningar. Att endast närmelsevis här söka redogöra för de skäl, som blifvit anförda *för* eller *emot* pansaret, skulle, om för öfrigt förmåga dertill funnes, leda långt utom ramen för detta nödvändigtvis korta anförande.

Vid hvilken mening man stannar, beror tydligen på den vigt som lägges på *försvaret* gent emot *anfallet*. En gammal strategisk, ja äfven i viss mån taktisk, lag säger, att, ett raskt angrepp är det bästa försvar. Tyskarne uttrycka samma tanke uti det gamla ordstäfvet: "Frisch gewagt ist halb gewonnen."

Huruvida denna lag låter tillämpa sig i ifrågavarande fall, kan dock betviflas. Så mycket är visst, att oaktadt många mägtiga stämmor, särdeles inom de större marinerna, höjt sig för att förklara, det pansaret kunde numera bortläggas, emedan man ändå aldrig kunde erhålla fullt skydd deraf emot det allt kraftigare vordna artilleriet, så har likväl ingen af dem, som haft att bära ansvaret för sitt lands flottas tillstånd,

vågat föreslå ett afläggande af örlogsfartygens pansarbeklädnad. Införandet af stål- eller compound-pansar har dessutom på aldra sista åren åstadkommit en reaktion i den mer och mer framträdande meningen, att pansar kunde undvaras. Dessa metallers användande till fartygs beklädnad har till och med tvingat kanonkonstruktörerna att ej fortgå på den väg de inslagit och som kan betecknas med ökning af utgångshastigheten, äfven om den skedde med minskning af projektilvigten; de hafva nu i stället måst blifva betänkta på att *öka* projektilvigten, utan att våga nedsätta hastigheten allt för mycket. Man torde således ej numera kunna i högre grad minska kalibrarne på de grofva kanonerna, hvilket deremot kunnat ske före dylikt pansars användande. Svårigheten att finna ett ämne hårdt nog till projektiler och tillika starkt nog för att ej gå i stycken eller nämnvärdt ökas i diameter vid anslaget emot den hårda stålytan, har återigen gifvit en viss ponder åt deras mening, som ansågo pansaret omistligt.

För pansaret talar, förutom hvad nyss blifvit nämndt, den omständigheten, att om man äfven ej dermed kan hindra inträngandet af en grof kanons massiva projektil, så bör man dock kunna, ifrån eget artilleris uppställningsplats utestänga de grofva kanonernas, i synnerhet på kanonbetjeningarne så ytterst förödande granater. Detta skäl torde alltid komma att vara gällande, äfven om man skulle lyckas lika väl genomskjuta stål- och compound-pansaret, som den äldre smidesjernbeklädnaden.

Emot ett rationelt anbringadt pansar talar egentligen endast deplacementet, eller m. a. o. kostnaden. Det är nemligen gifvet, att om fartyget i alla fall skall blifva så stort, att det kan bära jernklädnaden, och det ej har vissa speciela ändamål att uppfylla, som gör en

sådan obehöflig, så kan den ju icke vara till stort mehn; måste man deremot bygga ett litet fartyg, så kan det vara skäl öfverväga, om den större rörligheten, eller den ringa träffytan, och vinsten af att kunna föra så mycket gröfre artilleri, derest ej fartyget belastas med jernbeklädnaden, icke äro omständigheter, som försvara att det ej bepansras. Äro fartygen afsedda att uppträda tillsammans med andra, och dessa *sistnämnda äro beräknade att vara pansrade*, så finnes verkligen god grund för det antagandet, att det större antalet dugliga fartyg *utan* pansar, som man kan erhålla för en viss summa, representerar den större stridskraften; eller rättare uttryckt, att en viss summa, räckande t. ex. antingen till tre pansarfartyg och sex obepansrade eller till 4½ pansarfartyg, är bättre använd, om man bygger enligt det förra alternativet, än enligt det senare.

Då flera gånger strider inträffat emellan pansrade och obepansrade fartyg, så borde man ju af dem åtminstone kunna få någon ledning i fråga om hvilka utsigter ett obepansradt fartyg kan hafva emot ett bepansradt.

Dessa strider hafva varit:

Striden emellan "Shah" och "Huascar" på kusten af Peru år 1877; den emellan korvetten "Vesta" och pansarfartyget "Fethi Bulend" den 23 Juli 1877 i Svarta Hafvet; emellan chilenska kanonbåten "Covadonga" och peruanska pansarfregatten "Independencia" samt emellan chilenska korvetten "Esmeralda" och Perus monitor "Huascar" den 21 Maj 1879, slutligen striden emellan "Huascar" och chilenska kanonbåten "Magellanes" vid Iquique den 9 Juli 1879.

Af dessa 5 strider hafva 3:ne slutat till fördel för det obepansrade fartyget, nemligen "Vesta", "Shah"

och "Covadonga", en blifvit oafgjord, nemligen den emellan "Huascar" och "Esmeralda". Det kan anmärkas, att dessa resultat hafva uppnåtts till följd af oförutsedda, och måhända endast undantagsvis inträffande omständigheter; vidare, att de obepansrade fartygen väl vid de tre nämnda tillfällena lyckats besegra sin bepansrade motståndare, men ej kunnat hindra denne att draga sig ur striden, under det å andra sidan "Esmeralda" sänktes af "Huascar", så att det sistnämnda pansarfartygets seger var vida fullständigare än de obepansrade fartygens. Dessa anmärkningar äro berättigade och tala för pansarfartygen. Icke dess mindre bör man dock af utgången utaf de 5 nu nämnda striderna kunna draga den slutsatsen, att pansarfartygen visst ej ovilkorligen böra segra öfver de obepansrade. "The chapter of accidents" är vidlyftigt och endast ett fåtal af de sjöstrider, som inträffat på de sista 30 åren, hafva varit, hvad man kunde kalla typiska. Under de flesta hafva deremot sådana händelser inträffat, som ej kunnat i förväg beräknas, och som hafva helt oväntadt bestämt utgången af striden, stundom i alldeles motsatt rigtning emot hvad man à priori kunnat antaga. Det tyckes derför vara gifvet, att man ej bör förvänta sig annat under den närmaste framtiden; men gynsamma tillfälligheter kunna uppstå så väl för det obepansrade fartyget, som för dess motståndare. Denna ovisshet, rörande utgången af en sjöstrid, medför det egendomliga förhållandet, att man ej kan på sjön tala om någon bestämd öfverlägsenhet *emellan 2:ne enkla fartyg;* hafva de mindre fartygen blott kraftiga anfallsmedel och dugliga tilltagsna befälhafvare, så har till och med kanonbåten, oaktadt dess underlägsenhet, utsigt att besegra pansarfartyget, en sanning som ej kan för ofta framhållas, då man hör

okunnigheten föra till torgs de stående slagorden om "oförmåga att mäta sig med mägtiga motståndare".

Näst frågan om pansarets *vara* eller *icke vara*, kommer den om dess anbringande. Här påträffar man lyckligtvis en mera stadgad mening. De tider äro nu förbi, då man inom flottorna tvistade om helpansar eller skydd delvis. Omständigheterna hafva afgjort den frågan så, att nu *måste* pansarskyddet koncentreras, om man vill hafva något skydd alls. Vattenlinie och batteri eller torn, eller ensamt vattenlinie, är hvad man bör skydda, om pansarets tjocklek skall stå i något till artilleriets stora kraftutveckling antagligt förhållande. Deremot är man visserligen icke enig om, huru denna koncentrering skall lämpligast åstadkommas. För någon tid sedan kunde man läsa uti en uppsats i en känd och ansedd tidskrift, "Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens", att kasemattfartygets dagar voro förbi, och att man endast hade att välja emellan tornfartyg med helt torn och dem med barbett-torn; men de större marinerna, som alltid kunna hafva råd att afse fartyg för särskilda ändamål, hafva nog ännu ej afgjort den saken.

För oss torde det väl kunna sägas, att kasemattfartygen ej behöfva tagas med i räkningen, hvilken fråga dock närmare kommer att beröras i sammanhang med den nästa om vapnen.

V.

Frågan om hvilket eller hvilka vapen, som böra tilldelas ett örlogsfartyg nu för tiden, har blifvit lika olika besvarad som nästan alla de andra; dock hafva äfven härvid de eljest stridiga meningarna börjat framvisa en märkbar tendens till sammanjemkning. De motsatta åsigterna inom marinerna hafva fått sitt uttryck i byggnad af fartyg för endast ett vapen, minan;

för två vapen, kanonen och rammen, eller kanonen och minan, samt för dem alla tre. Det skäl för användande af endast ett vapenslag på samma fartyg, som oftast anförts, har varit: att en chef igenom befintligheten af såväl ram och minor som artilleri skulle blifva tveksam i valet emellan dem, och ej med samma säkerhet manövrera under striden, som om han endast hade ett eller två. Skälet förefaller icke hållbart; ty om en chef eger flera medel med hvilka han kan skada sin fiende, så kunna dessas blotta befintlighet väl icke tvinga honom att basera sina manövrer på användande af mer än det, hvartill han har största förtroendet eller som han bäst känner — hvilket dock ej bör hindra honom att, om en utsigt sjelfmant erbjuder sig att med fördel använda ett annat vapen, deraf begagna sig. De manövrer under striden, som betingas af t. ex. artilleriet, äro helt olika med dem, som ett stäfangrepp fordrar, och en hopblandning af båda tyckes ej sannolik. Vidare tyckes det mer och mer blifva en rådande åsigt inom de olika flottorna, att rörelser för stäfangrepps utförande komma alldeles gifvet att dominera under blifvande sjöstrider, och detta betingar en serie manövrer, mycket ofördelaktiga för artilleriet, men hvilka likväl ej kunna undvikas af den ena af de stridande, om blott den andra *vill* göra ett stäfangrepp. Det vore emellertid vilseledande, om man droge den slutsatsen, att förening af ram och artilleri på samma fartyg är ofördelaktig. Om, såsom ofvan antagits, manövrer för stäfangreppet äro oundvikliga, så framgår deraf endast, att inrättandet af fartygets stäf för detta ändamål är lika nödvändigt. Artilleriet kan deremot af flera skäl ej uteslutas på så stora fartyg att de böra vara försedda med ram; det engelska experimentet "Polyfemus" har ej utfallit så, att det manar till efterföljd.

Om, utom dessa båda vapen, artilleri och ram, äfven minor böra ingå uti ett fartygs bestyckning, samt i så fall af hvilket slag, torde dernäst fråga uppstå. Uti de större marinerna finnes denna fråga besvarad på det sätt, att sjelfgående minor, släpminor och minslupar medgifvits till alla de större pansarfartygen, antingen alla tre de nämnda arterna, eller ock den sjelfgående minan och minslupen. Det synes läggas mer och mer vigt på detta vapen; och det synes ej finnas någon annan norm för dess användande på de större artilleri-stridsfartygen, än fartygens storlek.

Betraktar man hvardera vapnet för sig, finner man åsigten om nödvändigheten att förse örlogsfartygen med *ram* så utpreglad, att den framträdt under den form, att *intet* örlogsfartyg borde byggas utan att förses med sådan bog, om blott det har det derför nödvändiga deplacementet, men utan afseende på, om det är pansarklädt eller icke. Äfven framställer nästan hvarje officer, som på senare åren offentligt uttalat sina åsigter, den tanken att vid all blifvande strid fartygen komma att lägga sig stäf emot stäf, och detta oafsedt om det ena har en för ramning byggd stäf och det andra är alldeles utan denna konstruktion, eller om båda hafva den. Lika litet tages hänsyn till om andra vapen finnas, som för det ena fartyget kunna vara fördelaktigare att använda eller ej, eller om det ena fartyget är stort och det andra litet. Den enda omständighet som anses vara bestämmande är att *båda* vilja striden, så att *icke* det mest snabbgående *vill fly*. Det måste ock medgifvas att grund finnes för ett sådant antagande om tvenne fartygs stäfvande emot hvarandra. Först följer deraf icke nödvändigtvis, att någon verklig stöt med stäfven måste inträffa. Om stöten ej alldeles uteblifver, derigenom att det ena i sista ögonblicket gör en gir, som för det in uti det andras s. k. döda cirkel — så är det sannolikt att bogarna träffa hvarandra, och fartygen således slira klara längs sidan; vidare, och vigtigast, är den omständigheten, att ett i fart underlägset fartyg, som derjemte saknar öfverlägsen manöverförmåga, ej kan undgå att *utan någon som helst risk* för motståndaren, af denna blifva rammad, och derför ej kan göra bättre än att åtminstone söka sjelf skada honom.

Men det hufvudskäl, som gifvit stäfven såsom vapen ett så stort antal entusiastiska anhängare ibland sjöofficerarne i alla länder, är att det är det enda vapen, som lägger stridens afgörande i chefens hand. Om blott han eller den som i händelse af chefens förfall skall ersätta honom, har fullt välde öfver sitt fartyg, så erfordras här hvarken kanoner med projektiler, som kanske ej träffa, eller minor med konstiga utskjutningsinrättningar, hvilka måhända ej vilja arbeta — utan blott rodret och maskinen! *Ett* lugnt hufvud och *ett* godt nervsystem är kanske allt, hvad som fordras för vinnande af segren. Det är ju gifvet, att dessa omständigheter skola göra stäfven till ett favoritvapen hos männen af yrket, och jag kan ej tveka att uttala den åsigten, att ett stridsfartyg nödvändigt måste byggas med tillräckligt starkt förskepp, för att dermed kunna gifva en stöt. Att fartygen ej derför behöfva blifva serdeles stora, framgår af många skäl. Man har i allmänhet ansett ett deplacement af 2000 tons vara erforderligt, men de i tyska flottan byggda pansarkanonbåtarne af Wespe-certen hafva ej mer än 1100 tons deplacement och 9 knops fart, och är icke desto mindre försedda med ram. Äfven om man har den meningen, att vapnet såsom sådant ej kommer att få den stora betydelse det numera tillerkännes af de flesta

fackmän, är det svårt att inse, hvarför man icke skulle gifva fartygets bog en konstruktion, som ej kan medföra någon slags olägenhet, och som bestämdt har åtminstone den fördelen, att den tvingar till ett tillräckligt starkt byggnadssätt.

Den sjelfgående minan, är det vapen, som näst efter sjelfva fartygets användande såsom projektil torde vara det, som tilldrager sig yrkesmännens största uppmärksamhet. Den har, jemte den obestridliga förtjensten att, *om den träffar*, antingen sänka eller åtminstone sätta ur stridbart skick det största fartyg, den icke mindre stora fördelen att kunna föras af mycket små fartyg såsom hufvudvapen, och af de stora i förening med något af de andra. Vapnet erfordrar äfven pålitligt och öfvadt folk i mindre antal än artilleriet, samt kan anses såsom ett slags försvarsvapen emot ramning, då det förefinnes inrättadt för utskjutning på sidan. Sedan man börjat anbringa dess utskjutningstub helt nära vattenlinien, är det icke till hinder för stäfvens samtidiga anordnande såsom vapen.

Det största och vigtigaste inkast, som kan göras emot den sjelfgående minan, är den ringa krigserfarenhet, man har med detta vapen; denna omständighet är sannolikt orsaken till, att fackmännen inom de större marinerna vida mindre uttalat sina åsigter om detta vapens användande i striden emellan fartyg, än om något af de andra. Utom specialisterna, som hafva serskildt studerat vapnets egenskaper och derigenom förvärfvat förtroende för detsamma, hafva få andra framställt annan mening än den allmänna: att vapnet anses serdeles fruktansvärdt, och att man ej får sakna det.

Befintligheten af minor, sjelfgående eller släpande, är den enda omständighet, som kan i någon mån modifiera den ofvan framhållna, nu mycket allmänna åsigten, att tvenne fartyg böra genast ifrån stridens början stäfva emot hvarandra. Det synes nemligen icke antagligt, åtminstone icke för den större och kraftigare af tvenne motståndare, att en manöver, ledande till en nästan gifven undergång, af en klok fartygschef företages. Men det är svårt att föreställa sig någon annan utgång för det fartyg, som stäfvar emot ett annat i *mintubens riktning*, och fullföljer denna kurs i mening att ramma.

Om minan endast utskjutes med en icke allt för dålig rigtning, samt på tillräckligt nära håll, är ju ett fartygs tvärskeppssektion ett temligen stort mål, som ej torde böra förfelas. Att den rammande, såsom ofvan är omnämndt, har större utsigt att träffa med bogen än med stäfven förbättrar ej omständigheterna för honom. All stridskonsts uppgift är ju att skaffa sig någon eller några tillfälliga fördelar, men ett tillvägagående, såsom ofvan är beskrifvet, tyckes ju vara raka motsatsen. Jag kan ej tänka mig annat än att en mognare insigt om stridens natur, då sjelfgående minor äro vapen, skall förändra åsigterna om stäfangreppet såsom ovilkorligt.

Släpminor torde uteslutande få betraktas såsom i synnerhet för små och svagare fartyg välbehöfliga skyddsmedel emot ramningsförsök ifrån sidan.

Om man nu slutligen öfvergår till *artilleriet*, detta örlogsmannens gamla välkända vapen, det hvarmed så mycket blifvit uträttadt både af segel- och ångfartyg, så finner man, att de båda förut nämnda medtäflarne, *rammen* och *minan* väl äro i stånd att på kortare tid åstadkomma större verkan, men att de hittils ej förmått i något afseende intaga den förstnämndas plats ombord. Den princip, som här ofvan framstälts om

kraftens koncentrering, har länge varit artilleristernas lösen.

Jemte nödvändigheten af att sända projektilerna *in* uti fiendens fartyg igenom jern- eller stålklädnaden och detta äfven på betydligt afstånd, har denna princip ledt till de jettekanoner, som föras på nutidens större slagskepp. Det är knappast antagligt att någon återgång härutinnan är att vänta; men deremot gör sig redan nu olägenheten af att hafva ett fåtal långsamt serverade grofva pjeser i hög grad gällande, och den länge framställda fordran på lätt artilleri tillgodoses numera på de flesta fartyg, som nybyggas. Det rikliga användandet af kulsprutor, antitorpedokanoner m. m. söker att fylla denna fordran.

Intet finnes som antyder, att artilleriet skulle kunna utträngas af de andra vapnen. Uti ett nyligen utkommet arbete "du rôle de l'artillerie dans le combat naval" genomgår författaren, en officer vid "l'artillerie de la marine", kritiskt nästan hvarje sjöstrid, som inträffat under de sista 30 åren, och kommer derefter till det resultat, att de flesta af dem, äfven de uti hvilka ett flitigt bruk af rammen blifvit gjordt, liksom de få, då minor användts, blifvit *afgjorda* genom artilleriet. Utan att, i likhet med nämnde författare, vilja för framtiden tilldela artilleriet en dominerande rôle bland örlogsfartygets vapen, på grund af hittills inträffade krigshändelser — hvilka ej kunna riktigt bedömas utan att man tager i betraktande, att artilleriet sannolikt varit det vapen, de stridande bäst kände — synes mig dock ingen sannolikhet finnas för det antagande, att detta vapen skulle blifva öfverflödigt. Om såsom ofvan är antydt, det skulle visa sig, att ett mera allmänt användande af minor, samt större kännedom om dessas riktiga bruk, leder till förändring i den nu gällande åsigten om stäfangreppet såsom stridens alpha och omega, så följer äfven deraf, att artilleriet kommer att åter intaga en framstående plats ibland vapnen.

Om deremot, såsom nu ganska allmänt antages, stäfven är hufvudsak, följer deremot häraf, att artilleriet endast med fördel kan användas till att åstadkomma en stor kraftutveckling på en gång, och då fartygen passera hvarandra på nära håll; men härigenom förminskas väsentligt den betydelse, det hittills haft, såsom det enda *på afstånd* användbara vapnet. Inom de större marinerna har det dessutom alltid ett användande, som ej kan förbises, nemligen vid striden emot befästningar.

I nära sammanhang med frågan om artilleriets erforderlighet, står den om dess bästa placerande. Tre ganska olika sätt hafva hittills användts på de större örlogsfartygen, hvilkas gröfsta pjeser äro uppställda antingen såsom bredsidebestyckning eller såsom tornbestyckning, detta senare i torn af tvenne väsentligt olika slag.

Redan förut är omnämnd den dödsdom för bredsidefartyget, som nyligen funnits framställd; att detta sätt emellertid ej torde vara alldeles förkastligt, framgår af den ofvan framhållna åsigten om stäfangreppet såsom hufvudsak.

Då nemligen rammen verkar i stäfvens riktning, bör det ju vara rationelt att hafva det andra vapnet hufvudsakligen uti bredsidan. De komma derigenom att komplettera hvarandra. Kasematten torde dock ej vara praktisk, om fartyget ej kan föra flera än 2:ne grofva kanoner, hvarför de mindre fartygen nödvändigtvis äro hänvisade till något af de 2:ne andra systemen. För våra förhållanden — hvilka fordra att äfven våra "största" pansarfartyg blifva jemförelsevis små — är tornprincipen tydligen att föredraga.

Frågan om hvilket slag af torn, som skola användas, har, tyckes det, under de senare åren fått en praktisk lösning inom de större marinerna, alldenstund England, som i det längsta tycktes hålla på systemet med hela, roterande torn, nu inslagit på en helt annan väg, och vid senare åren företagna nybyggnader *endast* och *uteslutande* antagit barbett-torns-principen. I Frankrike byggas fartygen med barbett-torn sedan längre tid tillbaka, med undantag af de s. k. garde-côtes-cuirassés, hvilka hafva ett så specielt ändamål, att man kan betvifla fördelen af deras efterapande i andra länder, der man nödvändigtvis måste ställa andra fordringar på fartygen. Italien har byggt sina sista stora kolosser enligt barbett-torns-principen, och icke fruktat att utsätta 100-tons-kanoner för den — för öfrigt högst tvifvelaktiga — faran af att träffas under striden.

Vid en jemförelse emellan de båda systemen finner man, i militäriskt afseende, på heltornets sida ingen annan *fördel* än det bättre skydd det erbjuder sin kanon. Om man kunde bestämma, att ett örlogsfartyg ej hade att strida emot andra motståndare än dem, hvilkas artilleri vore för svagt för att genomskjuta tornet, så vore detta skäl af betydligt större värde, än nu.

"Skyddet" i den mening att det skulle alldeles hindra projektilernas inträngande kan ju ej vara annat än approximativt. Barbett-tornet utsätter ej något annat för verksam träff, än sin kanon, men undersöker man hvilken träffyta denna erbjuder, i jemförelse med hela fartygets, ja t. o. m. i jemförelse med endast *det hela* tornets, så finner man att denna är så liten, att efter all rimlighet den ej kan anses synnerligen utsatt för träffar. Den enda eld, som synes kunna medföra stor fara för barbett-tornets betjening, är den ifrån kulsprutor och antitorpedokanoner; men emot denna

kan ett fullt verksamt skydd beredas genom *roterande stålsköldar*. Granskar man deremot barbett-tornets *fördelar*, hvilka innebära lika många olägenheter gent emot det andra tornet, så finner man:

1:o) Att det medgifver friare utsigt rund hela skjutfältet, och derigenom, enligt all erfarenhet, en vida bättre skjutning, än hvad som kan åstadkommas med det andra. Man påminner sig t. ex. "Huascar", som, vare sig den i peruanska insurgenters händer stridde emot "Shah", eller under amiral Grau emot chilenerna, eller slutligen äfven i de sistnämndas händer emot befästningarne vid Callao under April och Maj 1880, visat så genomgående dålig skjutning, att orsaken härtill icke kan sökas hos betjeningen, utan måste vara en följd af dåliga anordningar. Det är väl kändt, att, af alla våra fartyg, monitorerna äro de som gifvit de sämsta resultaten vid de nästan hvarje år företagna målskjutningarne och stridsöfningarne. Skydd är väl godt, men skall det köpas på bekostnad af möjligheten att skada fienden, torde det dock betalas allt för dyrt.

2:o) Den krutrök, som, isynnerhet ifrån bakladdningskanoner, inträngер i tornet gör luften der sådan, att kanonbetjeningen snart blir ur stånd att sköta sin tjenst. Denna olägenhet är så väl känd, att den väl knappast behöfver mer än framställas. Väl har man hört att den skulle kunna afhjelpas, och jag vågar ej betvifla möjligheten deraf; men det torde böra tagas i betraktande, att de skickligaste ingeniörer i England och Italien ej lyckats lösa frågan på ett tillfredsställande sätt.

3:o) Barbett-tornet kan föra sin bestyckning högre öfver vattnet, och gör det derigenom möjligt att träffa fiendens sårbaraste punkt, hans däck, vid förbipasserande på nära håll. Det bör dock medgifvas, att denna

fördel för smärre fartyg ej är af stor vigt, ty de lära i alla fall ej kunna föra sina kanoner tillräckligt högt *öfver* fiendens däck.

4:o) Det utrymme, som upptages af de till heltornets vridande erforderliga maskinerna, hvilka numera allmänt antagas böra vara hydrauliska samt de tyngder dessa maskiner erfordra, kunna komma barbett-tornfartyget till godo för andra ändamål.

5:o) Barbett-tornet väger mycket mindre än heltornet.

6:o) Slutligen är det en ytterst vigtig fördel, att icke på ett stridsfartyg hafva flera komplicerade maskiner än som nödvändigt erfordras. Det är beklagligen numera omöjligt att vara alldeles utan dem, men detta synes mig vara ett skäl till att icke belasta sig med mera af det slaget, än som är absolut nödvändigt. En otät packning eller en ventil, som satt sig fast, kan göra det säkraste maskineri otjenstbart, just då det som bäst behöfves, och detta utan att en fiendtlig projektil ännu medverkat dertill. Att det måste anses såsom en stor och talande fördel för barbett-tornet att ej erfordra något dylikt, anser jag otvifvelaktigt.

Då här användts ordet "barbett-torn", bör detta fattas uti den mening, att det innehåller en eller flera kanoner; men att, i sistnämnda händelse *de ej röra sig omkring* samma centrum, utan oberoende af hvarandra. Fördelen af att hafva flera pjeser reduceras nemligen i högst betänklig grad, om de måste ständigt följas åt, och ej kunna skötas vid laddning och skjutning hvar för sig.

Den i militäriskt afseende, efter min tanke, fördelaktigaste uppställning af artilleriet på ett mindre pansarfartyg, är uti elliptisk barbette, hvars längre axel gör omkring 45° vinkel med fartygets medellinie.

Härigenom erhålles en så nära fullständig bestrykning rund hela horizonten som af ett så litet antal, neml. 2:ne kanoner, gerna kan åstadkommas. Någon s. k. död vinkel behöfver ej finnas, hvilket torde vara svårt att undvika med ett roterande torn för 2:ne pjeser. Om pansaret på tornet har en temligen betydlig utsträckning så kan det i stället göras ganska lågt. Ett sådant fartygs öfriga artilleri borde uppställas under något skyddande plåttak, som medgaf skjutning deröfver ifrån pjeserna i kanontornet. Styr- och kommandotorn kunna ställas, antingen inuti kanontornet, om der finnes tillräckligt utrymme, eller ock akter om detsamma. Flera andra fördelar synas tillkomma ett dylikt anordnande af bestyckningen.

Resumeras denna korta framställning torde deraf framgå, att goda skäl finnas för att våra största örlogsfartyg böra erhålla följande egenskaper:

1:o) De böra ej vara större, än att de kunna väl röra sig i våra skärgårdars vigtigare farleder.

2:o) De böra hafva så stor fart, som af omständigheterna medgifvas, 13 à 14 knop torde få anses såsom ett minimum.

3:o) De böra hafva artilleriet och vattenlinien skyddade af stål- eller compoundpansar, artilleriet endast i den mån det kan ske genom de grofva pjesernas anbringande i *öppet torn.*

4:o) Om fartygets storlek uppgår till 2000 tons eller deröfver, torde dess sammansättning, och särskildt bogens byggnad, vara sådan, att det kan utföra ett stäfangrepp. Det bör vara inrättadt för sjelfgående minor och hafva 2 à 3 grofva kanoner, samt ett antal kanoner och kulsprutor såsom lätt bestyckning.

5:o) Artilleriet bör vara uppställdt så, att hvardera af de grofva kanonerna kan skjuta öfver bank, obero-

ende af den eller de andra, och så att inga döda vinklar uppstå, samt att så väl tvärs ut, som rätt för öfver kan skjutas samtidigt med 2:ne pjeser.

De många och skiftande tjenster en flotta har att utöfva under kriget göra önskligt, att man kunde hafva fartyg för vissa vigtigare uppdrag; men då detta blefve ytterst svårt för en liten marin, sådan som vår, är det desto nödvändigare att ställa stora fordringar på de fartyg vi kunna ega. Det är dessutom tydligt, att hvarje för specielt ändamål inrättadt fartyg förlorar i samma mån användbarhet för andra ändamål, som det vinner i förmåga för just *det enda*, för hvilket det är konstrueradt. Derför är det en farlig villfarelse, som man ofta finner framställd af icke-fackmän, att "af den eller den certen nya fartyg borde vår flotta bestå." Vanligen äro de fartyg, som anföras såsom något utmärkt och hvilkas förnämsta förtjenst kanske endast är deras nyhet — och billiga anskaffningskostnad — inrättade för alldeles speciela ändamål, t. ex. uteslutande armerade med minor m. fl. Alla förstå ju, att en armé ej kan bestå endast af infanteri, eller endast af artilleri etc. Samma förhållande är det äfven med en flotta.

Det är deremot sannolikt, att för en viss summa åstadkommes den största stridskraft genom ett klokt sammansättande, antingen af de olika egenskaperna i förening på ett fartyg, eller, der detta icke låter sig göra, af olika fartyg, hvilka uppfylla hvar sina fordringar, men ett dyrbart misstag vore det, om man trodde, att en flotta kan bestå af ett enda slag, specielt för *ett* ändamål byggda och med endast *ett* vapen försedda fartyg.

Om nödvändigheten af systematisk öfning för sjöofficerare i konsten att manövrera fartyg under ånga.

(Anförande i «Royal United Service Institution» den 1 Febr. 1884 af captain C. P. Fitz-Gerald, R. N.)

Det torde allmänt erkännas att, för ernående af färdighet i en konst, betydlig och systematisk öfning är nödig och att, ehuru det otvifvelaktigt gifvas naturliga snillen, hvilka synas förakta de vanliga vägarna på hvilka skicklighet förvärfvas och liksom genom trollslag framträda färdiga mästare, dessa gynnade individer äro mycket sällsynta och att folk i allmänhet icke kan hoppas att nå mästerskap eller ens god färdighet i utöfvandet af en konst utan studium och öfning. Jag kan då icke se hvarföre konsten att manövrera fartyg under ånga skulle göra undantag från denna allmänna regel, förutsatt att den i och för sig är en konst, och detta påstår jag att den är — en praktisk konst, hvars fullständiga kännedom skall blifva af den aldra största vigt i hvarje kommande sjöstrid. Med en praktisk konst menar jag att den icke kan läras genom theoretiskt studium, ty, oaktadt alla reglerna för den kan utarbetas på trigonometrisk och algebraisk väg och belysas med diagrammer och kurver på papper, för att visa huru fartyg *böra* röra sig under vissa förutsatta förhållanden för fart och ror, vidhåller jag likväl, att den högsta grad af skicklighet i mathematik skall härvid visa sig fullkomligt värdelös om den icke är förenad med den erfarenhet, som endast på praktisk väg kan förvärfvas.

Om nu detta mitt påstående är riktigt, så synes det förunderligt, att den nation, som gör anspråk på att vara den största sjömagt i verlden, icke skulle taga några systematiska mått och steg, för att tillförsäkra dem som skola föra dess fartyg öfning i den praktiska konst, på hvilken jag tror så mycket beror.

Åtskilliga personer med större eller mindre skarpsinnighet och framtidsblick hafva försökt att för läsaren framställa bilder af en kommande sjöstrid.

En pamflett med titel "Slaget vid Port Saïd" är en rätt snillrik bit af denna slags framtidsbilder, men jag tror icke att någon författare eller tänkare i denna fråga skall förneka, att seger eller nederlag i hög grad kommer att bero af nerverna, ögat, omdömet, uppskattandet af fart, afstånd, storlek och svängningsförmåga eller med ett ord af manöverskickligheten hos fartygschefen och sedan — när han måhända blifvit genomskjuten med "Nordenfelt" och "Gatlings" — hos commandern, förste löjtnanten och så vidare kanske ända ned till den yngste löjtnanten. Men om dessa officerare icke erhållit någon systematisk öfning i manöverkonsten, skola de hafva ringa utsigt att kunna handtera sina fartyg med skicklighet, om de plötsligt utkallas från ett af tornen för att öfvertaga befälet, och då må vi vänta oss få höra någonting likt de i pamfletten förekommande orderna "Styrbord", "Babord", "Full fart framåt", "Fullt back", "Stopp", "Bemanna pumparne", "Sätt ut båtarne" etc. etc., om icke vi handla efter antagandet att fienden är lika oerfaren som vi sjelfva. Detta är dock en farlig förutsättning att bygga på och en som det icke är oss tillåtet att lita på.

Konsten att handtera ett fartyg mästerligt kan man få se då ett af de indiska trupptransportskeppen af en "Queens pilot" föres till sin plats vid Portsmouths

varf, och hvar och en som sett detta utföras i en half storm under musik ombord, folks hurrande och andra störande förhållanden af alla slag, måste hafva beundrat och (om han är sjöofficer) afundats skickligheten hos den man som utfört det.

Men hvilka äro då dessa män? Äro de vetenskapligt bildade eller några skarpa mathematici? Långt derifrån; antagligen känner ingen af dem någonting af mekanikens, hydrostatikens eller dynamikens theoretiska lagar eller ens någon algebra, men de äro praktiska män, som hafva lärt sin syssla, skärpt sitt öga och härdat sina nerver genom ständig öfning.

Härvid måste jag anhålla att icke blifva missförstådd såsom förtalande lärdom eller fördömande mathematiska kunskaper, äfven i dess högre grenar, hos sjöofficeren; långt derifrån; jag tror att dessa äro af värde, isynnerhet om de särskildt meddelas dem, som hafva fallenhet för deras förvärfvande och som synas kunna deri nå framstående skicklighet samt blifva i stånd att använda sin mathematik till praktisk nytta; men att försöka att stoppa in en viss bestämd qvantitet deraf i alla hufvuden, antingen de äro passande derför eller icke, är efter min uppfattning ett misstag och jag vill under inga förhållanden tillstyrka mathematiska studier till sådant omfång att åt dem gifves större eller ens lika stor betydelse med den praktiska delen af yrket.

På alla lifvets vägar äro menniskor benägna att ringakta och icke sällan fördöma hvarje slags kunskap, som de sjelfva icke ega. De hålla sig vid det faktum, att de hafva begått sig utan den eller den kunskapen och sluta deraf, att den måste vara utan vidare nytta; och då förmodar jag, att en officer, som skött sig i yrket utan mathematik, betraktas som räfven utan svans, hvilken helt naturligt drog den slutsatsen att

svansar voro otidsenliga och onyttiga bihang. Jag hyser förtroende, att man icke skall klassificera mig med den svanslösa räfven, ty jag fördömer ingalunda mathematiska kunskaper; hvad jag fördömer är att otillbörlig vigt gifves åt dem med försummande af praktiskt sjömanskap.

Jag ber att få uppläsa ett utdrag ur "Army and Navy Gazette" för den 1 September 1883, hvilket klart belyser min åsigt i frågan: "Olyckhändelser, sådana som den hvilken träffade handelsbarken "Nereid", förorsakad genom bristande insigt i sjömanskap hos en sjöofficer, bringa missaktning öfver hela flottan. Vi tadla icke så mycket löjtnant den eller den för hans brist på omdöme och visade oskicklighet i ett kritiskt ögonblick, som fastmer det felaktiga system efter hvilket våra auktoriteter utbilda unga sjöofficerare. Skeppschefer våga knappast lemna förtroendet på däck åt unga löjtnanter nu för tiden, helt enkelt derföre att så få unga officerare äro verkliga sjömän; såsom mathematici äro de utan tvifvel fullständigt utbildade, men det skulle vara bättre för dem sjelfva och för landet, om de fingo lära huru de skulle under alla omständigheter sköta ett fartyg för att gå klara en fara, än att de vid förekommande fall äro oförmögna att draga sig ur svårigheten, under det de väl äro i stånd att i sina hufvuden lösa problemet huru resultanten af krafterna bringas i kontakt genom deras okunnighet."

Ofvanstående kritik, visserligen något skarp, tror jag i hufvudsak vara berättigad och, ehuru jag på intet sätt gillar hvad som deri utgör ett klander af våra styresmäns åtgärder, tror jag likväl, att vi sjelfva utan någons direkta påtryck hafva låtit oss föras in i en uppfattning, som med skäl må benämnas theoretisk, och dagligen synas händelser bekräfta, att vi härigenom

på ett farligt sätt vårdslösa och nedsätta värdet af det praktiska, hvilket för en sådan tjenst som flottans alltid måste förblifva af ojemförligt mycket större vigt än theorien. Hufvudsakliga tankeriktningen i våra dagar är åt theorien och åt sträfvanden att utfinna den vetenskapliga orsaken till allting. Det är icke nog att en man eger förmåga att utföra en viss sak väl, ty om han icke kan på vetenskapligt språk förklara *huru* han utför det, säges han helt föraktligt hafva lärt sig det genom öfning och vana. Låtom oss såsom ett exempel taga den praktiska och den theoretiska navigationen och nautikal-astronomien; det är otvifvelaktigt en förträfflig intellektuel öfning för officerare att lösa problem i spherisk trigonometri, hvilka lemna den mathematiska grunden på hvilken praktisk navigering hvilar, men jag påstår, att det icke är *det vigtigaste* att de ega förmåga dertill, och, om de, under det de undervisas i det theoretiska, indirekt lära att underskatta eller af brist på tid och tillfällen föranledas att försumma det praktiska, då, menar jag, vore det bättre, att mindre af den theoretiska delen fordrades; ty det är af större vigt för landet, att Hennes Majestäts fartyg blifva med säkerhet navigerade i alla verldens delar, än att navigeringsofficerarne äro skickliga theoretiska mathematici.

Det är i ändamål att, om möjligt, hämma detta theoriens öfverhandtagande tidvatten, hvilket synes bortföra allt annat, som jag föreslår ett sätt att lära alla våra unga officerare den praktiska konsten att manövrera fartyg under ånga, emedan det skall blifva under ånga, och icke under segel, som kom'mande sjöstrider skola utkämpas.

Det förslag jag gör är, att ett visst antal äldre, i öfrigt föga användbara kanonbåtar, blefve utrustade ungefär efter mönster af duellanter vid de tyska uni-

versiteten, d. v. s. att de öfverkläddes med något mjukt, elastiskt ämne och förstärktes med några extra bjelkar och förbindningar, förnämligast ikring maskiner och pannor, för att gifva dem motståndskraft emot verkan af alla vanliga sammanstötningar med fartyg af deras egen storlek. Ångtrycket i pannorna skulle minskas så att en fart af 4 till 5 knop icke kunde öfverskridas och roderna skulle förses med stoppare för att hindra deras läggande mera än ett visst antal grader; i öfrigt skulle alla åtgärder vidtagas för att göra dem i rörelserna så nära som möjligt lika med moderna pansarfartyg.

Dessa kanonbåtar skulle förläggas antingen i Portsmouth eller Plymouth, antagligen skulle Plymouth Sound blifva den bäst passande platsen, och der skulle anordnas en regulier skola för manövrering under ånga, i hvilken alla officerare skulle uppmanas att öfva sig. För underlöjtnanterna skulle denna öfning vara obligatorisk, och hvarje underlöjtnant skulle, sedan han slutat sina theoretiska skolstudier, genomgå en kurs i praktisk manöver under ånga, omfattande konsten att ramma och att undvika ramning samt utförande af alla slags invecklade rörelser och formeringar, hvilka, äfven om de efter all sannolikhet icke skola förekomma under verklig strid, likväl skola vara en utmärkt skola för ögats öfvande, omdömets utbildande och för att gifva sjelfförtroende åt dem som föra fartygen, kortligen för att skapa sådana egenskaper och gifva sådana kunskaper, som skola blifva af allvarsam betydelse i verklig strid, och som skola tillförsäkra den som eger dem en afgjord fördel öfver en fiende, som icke eger dem.

Den tid, under hvilken underlöjtnanterna skulle öfvas i denna praktiska skola, skulle bero af huru lång tid hvar och en behöfde för att lära sig konsten att

med fullkomlig vana och säkerhet handtera ett fartyg under ånga, och hvarje underlöjtnant skulle vara skyldig att förete betyg öfver skicklighet härutinnan. Hvarje officer, som i följd af svaga nerver eller bristande omdöme icke kunde förskaffa sig sådant betyg eller som visade sig sakna förmåga att blifva skicklig i manöverkonsten, skulle vara skyldig att egna sig åt något annat yrke, ty han skulle icke allenast blifva olämplig såsom fartygschef utan också olämplig såsom qvarterschef till sjös och skulle helt säkert bättre kunna undvaras för flottans tjenst, än en officer, som misslyckas att få fullständigt betyg i mathematik, men som derföre skickas från tjensten, om han också i öfrigt eger alla egenskaper för att göra en god sjöofficer af.

Nu skall sannolikt invändas, att en underlöjtnant allaredan har att genomgå alltför många examina, att hans hjerna redan är fullstoppad med en mångfald olika ämnen — sjömanskap, artilleri, torpeder, mathematik, fysik etc. etc., att hans förstånd är ett komplett virrvarr, att ämnena äro så hastigt instoppade i honom att han behåller i minnet blott en ringa del af hvad han lärt i skolan och på "Excellent" och att lägga ännu ett ämne till den långa listan skulle blifva det sista strået att bryta kamelens rygg, att detta skulle göra den unge mannen galen och mera färdig för "Bedlam" än för tjensten. Mitt svar härpå är: "Låt då fara en del af mathematiken; afstå det mindre vigtiga för det vigtigare." Säkert är detta ett godt argument, och om ni kan rymma endast en viss qvantitet hafre i en säck, se då till att det är god hafre och icke agnar, ty det liknar bra mycket att samla agnar, att lära menniskor fulländade theorier af dynamiken och krafters resultant och formler för beräknande af huru mycket vatten som skall inträngа genom ett hål af en

viss storlek, men icke lära dem den praktiska konsten att göra hålet eller att undvika det, alltefter som det ena eller andra bör eftersträfvas.

Dessutom tror jag icke att den öfning, som jag föreslår, skulle blifva (för att nyttja ett populärt uttryck) sten på börda, eller att den skulle hafva den betungande effekt på hjernan som en kurs i mathematik; tvärtom, enär den skulle försiggå ute i friska luften, bör den få ett stärkande inflytande på öfveransträngda hjernor och enär den skulle följa omedelbart efter den mathematiska kursen i skolan, skulle den erbjuda ett förträffligt tillfälle att praktiskt tillämpa theorierna från skolan innan dessa fallit ur minnet, ty man får icke lemna ur sigte att vetenskaplig bildning för våra officerare är medel för ett ändamål, och detta ändamål är, som jag förmodar, ett skickligt handterande af Hennes Majestäts fartyg i fred och krig, men förnämligast i krig.

Den enda öfning i konsten att handtera ett fartyg under ånga, som våra officerare nu få, är den lilla de uppsnappa under det de löpa ikring i fartygens ångslupar; men denna erfarenhet, sådan den blir, erhålles endast af ett fåtal; commandern eller förste löjtnanten på ett fartyg skall nemligen, sedan han fått ögonen på en ungdom, som kan handtera en båt skäligen bra, nog behålla honom i ångslupen och akta sig att göra ombyten oftare än nödigt, ty han har antagligen af dylika haft bitter erfarenhet i form af krossade stäfvar, inklämda bord och andra dylika förtretligheter; hvarföre mängden af midshipmen komma att befordras till underlöjtnanter och förklaras färdiga att sköta vakthafvande officers tjenst på flottans fartyg, utan att någonsin hafva fört en ångslup och kanske icke ens en segelbåt. Dessutom är handterandet af en ångslup eller

ångbarkass, ehuru bättre än ingenting, icke någon synnerligen god skola för att lära handtera ett stort fartyg och säkert icke på långt när så god, som öfningar med kanonbåtar, tillrustade på det sätt jag föreslagit, skulle blifva. Ångslupar och ångbarkasser äro för hastiga och lätthandterliga och de manövrer och öfningar, som utföras med dem, äro alltför mycket i miniatyr för att blifva till verklig nytta, ehuru, såsom jag redan nämnt, de äro bättre än intet. Men jag påstår, att vi icke böra nöja oss med ett öfningssystem, om hvilket det endast kan sägas att det är bättre än intet. Vi böra, tror jag, hafva det bästa och intet annat än det bästa.

Jag är viss om, att jag nu skall mötas med det förskräckliga ordet "kostnad" och att man skall säga, att landet icke vill öka anslagen till flottan och att auktoriteterna icke ett ögonblick skall lyssna till att taga penningar från det allaredan otillräckliga nybyggnadsanslaget. Härpå vill jag svara, att, i händelse af ett krig, det skulle vara bättre att hafva 26 pansarfartyg skickligt skötta, än att hafva 27 tafatt eller tvifvelaktigt handterade och att det derföre skulle vara god hushållning att afse kostnaden för ett pansarfartyg till ordnandet af en lämplig skola, i hvilken våra officerare lärdes att handtera fartyg under ånga. Jag är icke försedd med detaljer, för att nogare kunna uppgifva kostnaden för att iordningsställa sex eller sju kanonbåtar på det sätt jag föreslagit, men jag har ingen anledning att förmoda, att den skulle uppgå till mera än halfva kostnaden af ett pansarfartyg och kostnaderna för skolans verksamhet, sedan den en gång blifvit ordnad, kunna icke blifva betydliga; i alla händelser, om vi en gång kunde få folk att inse, att under vår flottas förändrade förhållanden ett verkligt behof af en sådan

praktisk öfningsskola förefinnes, tviflar jag icke på att penningar dertill från ett eller annat håll skulle erhållas. En beryktad inskränkning verkställdes för icke så många år sedan genom förminskande af den medgifna "kattmaten" på varfven, hvilken förminskning visade de bästa följder, ty den medförde den dubbla fördelen att en viss summa penningar sparades och att kattorna, som nu icke föddes så hårdt, togo flera råttor. Väl tillkommer det icke mig att antyda indragning på något visst håll inom flottan i afsigt att åstadkomma penningar till utförande af mitt förslag — detta måste öfverlemnas åt financiererna, som bäst förstå dessa saker — men jag tror, att den kloka principen i ofvannämnda lilla indragning skulle med en utmärkt effekt kunna tillämpas på underlöjtnanternas förhållanden och att de, om de stoppades med lite mindre kattmat i form af högre mathematik, antagligen skulle visa en helsosam aptit för mera praktiskt vetande; och den plan jag föreslår skulle nog i icke ringa mån förse dem med sådan föda.

En annan invändning emot mitt förslag, som jag är beredd på, skulle lyda ungefär så här: "I det verkliga seglande sjömanskapets gamla dagar hade officerarne ingen regulier öfningsskola och inga speciela fartyg afsågos för att deri lära dem tjensten; de uppsnappade den helt naturligt på samma sätt som Sam Weller gjorde sin uppfostran; de sågo de särskilda manöverna utförda och de lärde sitt sjömanskap till sjös i den verkligt praktiska skolan, och hvilka präktiga sjömän danade icke detta system. Hvarföre kan icke samma plan följas med samma goda resultat i ångsjömanskapets närvarande dagar?"

Mitt svar härpå är, att det gamla sjömanskapet utöfvades allmänt och att det nya sjömanskapet eller

handterandet af ett fartyg under ånga är ett enskildt utförande, det vill säga, att i äldre dagar, då ett fartyg kom i hamn och skulle slå sig upp till sin ankarplats, minska och berga segel, alla order, som hörde till utförandet häraf, gåfvos med tillräckligt hög röst för att hvar och en i skeppet skulle höra dem; alla officerare och hela besättningen voro på däck, de sågo rårna brassas, stormärsseglet backas och fyllas, segel bergade och satta och alla de särskilda detaljerna utförda, och de kunde då sjelfva se och döma om det lyckade eller motsatsen i manöverna. Häraf blef hvarje officer, som hade någon fallenhet för sitt yrke och icke bestämdt hatade lukten af tjära, helt naturligt en god praktisk sjöman, och då hans tur kom, var han i stånd att på sjömansmessigt sätt sköta sitt fartyg. Men under närvarande förhållanden är allt helt annorlunda.

Ett fartyg ångar sakta in i hamnen — kanhända är det alle man på däck, kanhända inte — men äfven om folket är på däck, äro orderna "styrbord" och "babord" gifna antingen med låg röst eller med ett tecken med handen; orderna för farten gifvas med telegraf till maskinrummet och antagligt är, att den enda röst som hörs, är commanderns, då han kanske kallar ner en man från väders eller fäster uppmärksamheten på någon liten oordning i den prydligt och väl uppklarade riggen. Häraf kommer, att de officerare, som icke äro på kommandobryggan, ingenting erfara af hvad som sker; fartyget kommer helt stilla in i hamnen, uppsöker sin ankarplats, låter gå ankaret och dermed allt. Officerarne se och höra ingenting af hvad som skett och när det så kommer till deras tur, kan det icke förväntas, att de veta mycket om huru det skall tillgå.

Ingenting har för den med saken obekante utseende att vara mera enkelt, än att föra ett stort ång-

fartyg i eller ur hamn, att taga en boj, förtöja eller lägga till vid en kaj och då det är lyckligt utfördt, kan en åskådare icke finna hvad konstigt deri låg, men i verkligheten fordras dock härtill stor skicklighet och godt omdöme, synnerligen när tidvatten förekommer eller hård vind är blåsande; det fordras att den person, som förer befälet, noggrant kan bedöma farten, afståndet, momentet och svängningsförmågan och det är emedan dessa egenskaper endast kunna förvärfvas genom mycken öfning, som jag föreslår en systematisk skola för att meddela sådan. Jag inser fullkomligt väl att svängningsförmågan, momentet m. m. hos kanonbåtarne, anordnade enligt förslaget, skola blifva olika med dessa egenskaper hos det stora pansarfartyget, men då vi icke kunna gå ut med att ständigt utsätta våra dyrbara pansarfartyg för den öfverhängande faran af sammanstötning — utan hvilken risk jag icke tror att svårigheterna i konsten kunna läras — så är det bättre att öfva sig i eftergjorda sådana, i hvilka jag tror att många nyttiga öfningar kunna utföras och värdefull kunskap förvärfvas.

I de dagar då strid med blanka vapen var allmän lärde sig alla gentlemän fäktkonsten med värjor, hvars spetsar voro beklädda, och, ehuru det är att antaga, att en skicklig fäktare understundom kom till korta i verklig strid i följd af hjertklappning eller svaga nerver, så kan det dock icke förnekas, att fäktöfningarne gåfvo honom sjelftillit och en afgjord fördel öfver en motståndare som ingen öfning haft, om icke, lika med O'Brien och fransmannen i "Peter Simple", den oöfvade duellanten vore så öfvermåttan tafatt och oskicklig, att han kullkastade sin motståndares beräkningar och blef honom öfverlägsen genom att förbise alla fäktregler. Jag tror dock, att detta såsom en allmän regel

och tillämpad på vår flotta skulle vara en farlig att lita på, och det är emedan jag tror, att systematisk öfning i konsten "att fäkta med fartyg" är af den aldra största vigt, som jag nu har äran att läsa detta anförande och att föreslå diskussion öfver detsamma.

Det är icke möjligt i ett anförande af detta slag, och icke heller nödvändigt, att ingå i alla detaljer för båtarnes tillrustning; mycket deraf skall utan tvifvel öfverlemnas till de praktiska skeppstimmermännen och dem som ega teknisk kännedom om styrkan hos olika ämnen och mycket skall antagligen läras genom försök, ty vi kunna icke förvänta att få dem genast fullkomliga. Men om principen erkännes såsom riktig, kan det icke vara någon mekanisk svårighet uti att utarbeta och fullkomna detaljerna. En tillrustning, som naturligtvis faller af sig sjelf, skulle blifva att förse båtarne med starka fjederbuffertar i bogarne, för att förmildra våldsamheten i en sammanstötning; men utan tvifvel skall, såsom redan nämnts, våra konstruktörer och förhandsmän visa sig vuxna uppdraget, om det öfverlemnas åt dem att ombestyra den nödiga utrustningen.

Jag bör fästa uppmärksamheten på att idéen att bekläda och använda kanonbåtar på sätt jag föreslagit icke är ny, icke heller kan jag på något sätt göra anspråk på att anses vara dess upphof, ty den har redan varit tillämpad i praktiken af ryssarne, ehuru, efter hvad jag föreställer mig, icke i samma utsträckning eller på samma systematiska sätt, på hvilket jag föreslår att utföra den, men äfven om den varit detta, tror jag icke, att vi behöfva skämmas för att kopiera den eller någonting annat från våra grannar, då vi finna det godt och nyttigt för oss.

Det torde derföre icke alltid vara klokt att kopiera en gros och utan urskiljning från en främmande

magt, som åtskilligt folk menar att vi gjort med vår armé, utan att taga hänsyn till nationela skiljaktigheter och betingelser. Dock tror jag icke, att detta argument är tillämpligt i nu ifrågavarande fall, och jag vidrörde det endast för den händelse att någon annan ville taga vinden ur mina segel och framställa invändningar mot efterapning.

Detta är icke platsen, och icke heller ligger det inom en sjöofficers område att diskutera politiska frågor eller att göra kritik öfver allmänna medels användande; men om det är våra styresmäns visa uppfattning och politiken hos vårt sjelfstyrda land med dess vidsträckta kolonier och dess ofantliga rikedomar af dess försvarslösa handelsflotta, att hålla dess krigsflotta knappast jemngod, äfven i nominel styrka, med en oförtröttad och framåtsträfvande grannes, som har få kolonier att försvara och en jemförelsevis ringa handel att skydda — hvilket vi icke kunna undgå att se, ehuru vi icke hafva rätt att kritisera det — så blir det mera än någonsin en skyldighet för oss sjöofficerare att icke lemna någon öfning försummad, ingen krigskonst opröfvad och inga idéer outvecklade, de må nu vara originella eller lånade, hvilka kunna i något hänseende öka vår flottas förmåga och sätta oss i stånd att, när pröfningens dag kommer, med framgång försvara vårt fäderneslands magt och ära.

Under diskussionen öfver detta anförande yttrade sig 11 af närvarande medlemmar, af hvilka 7 i allt hufvudsakligt biträdde de af capt. Fitz-Gerald framställda åsigter och förslag, 2 uttalade sig egentligen icke i sjelfva frågan och endast 2 yttrade afvikande åsigter från förslagsställarens i afseende å måttet af de mathematiska studierna för sjöofficerare.

Vi hafva funnit mycket af innehållet i ofvanintagna anförande tillämpligt äfven på förhållandena inom vår flotta.

Månne icke behofvet af systematiska öfningar för officerare uti konsten att handtera fartyg under ånga äfven inom vår flotta är påtagligt, och hafva vi väl mindre skäl än de engelska officerarne att afundas en "Queens pilot" hans skicklighet i denna konst?

Väl synes det vid jemförelse som om den öfning, hvilken i dessa stycken bestås våra sjökadetter, vore något öfverlägsen den som enligt anförandet kommer på de engelska midshipmännens lott; men är väl denna öfning närmelsevis tillräcklig för att gifva den färdighet och vana och utbilda det omdöme, som måste fordras hos en vakthafvande officer på flottans ångfartyg?

En gång utnämnda till underlöjtnanter erhålla de ingen vidare öfning härutinnan, välförståendes utom den de under utöfning af verklig tjenst, för hvilken de bära allvarligt ansvar och som gör anspråk på redan upphunnen skicklighet, kunna tillegna sig — en öfning, som för en oerfaren officer, såväl som för staten, kan blifva ganska kostsam och olycksbringande.

Exempel saknas icke äfven i närmaste tider, som böra mana till att gifva vår flottas officerare mera öfning och större vana i fartygs handterande under ånga, innan åt dem lemnas förtroendet och ansvaret att vara befälhafvare eller vakthafvande officerare.

Månne slutligen icke äfven vid sjöofficersutbildningen i Sverige en alltför stor betydelse tillmätts det theoretiska gent emot den praktiska delen af yrket?

Vi tro att dessa spörsmål äro förtjenta af allvarligt begrundande.

Redaktionen.

"Svenska flottans historia.

Af P. O. Bäckström."

8:o 513 sidor. Stockholm 1884.
P. A. Norstedt & Söner. Pris 6 kr. 50 öre.

Det är nu öfver 40 år sedan C. A. Gyllengranat utgaf sin på den tiden väl ansedda "Sveriges sjökrigshistoria". Som historieforskningen i Sverige derefter på nästan alla områden tagit en ovanlig och glädjande fart, tycktes tiden vara inne att något af denna forskare-ifver äfven komme flottans historia till godo. Det var derför man med glädje förnam för några år sedan att fullt kompetent person var sysselsatt med författandet af en ny sådan historia. Ryktet befans grundadt och "Svenska flottans historia" distribuerades i bokhandeln i Mars 1884.

En granskning af arbetet torde motiveras redan af den vigt och intresse ett sådant arbete eger för svensk historia i allmänhet; dock är det hufvudsakligen intresse för svenska sjömagtens historia, som förmått undertecknad våga ett försök till en sådan granskning.

Jacob Tengström skref sin "Historisk afhandling om svenska sjömagten i äldre tider" år 1781 (införd i K. Svenska Vitterhetsakademiens handlingar del IV, Stockholm 1783) och slutade med Eric XIV. Sju år derefter eller år 1788 kom Carl Gustaf Tornqvist med sitt "Utkast till svenska flottans sjötåg" och behandlade tiden till 1720. År 1840 utgaf Carl August Burchard Gyllengranat sin "Sveriges sjökrigshistoria" i sammandrag och slutade med år 1790.

Liksom Tengströms och Tornqvists för sin tid utmärkta arbeten, utan kritik användts af Gyllengranat, så återfinner man äfven nu större delen af dessa trenne författares uppgifter i det nu utkomna arbetet. Ej alldeles utan fog torde derför kunna sägas, att den nyutkomna historien, som går till närvarande tid, utgör en fortsättning af sina trenne föregångares arbeten, hvilka utgjort hufvudkällan för "Svenska flottans historia" till år 1790.

Men i ett afseende är det nya arbetet föregångarne betydligt öfverlägsen och det är i den goda uppställningen. Redan af innehållsförteckningen får man en klar öfverblick af arbetet. Detta utgöres af sexton afdelningar, af hvilka en hvar behandlar en viss period af flottans historia. Inom hvarje period äro derjemte för sig behandlade materiel, personal, styrelsen och flottans verksamhet eller sjötågen. Denna rediga uppställning är arbetets största förtjenst och kännetecknar den erfarne historieskrifvaren. Måhända hade likväl periodindelningen varit lyckligare, om dervid tagits mera hänsyn till flottans än rikets allmänna politiska förhållanden. Så afslutar förf. fjerde afdelningen med 1632, Gustaf II Adolfs dödsår, som för flottan ej var af någon särskild betydelse, i stället för 1634, då flottan erhöll sin första ordnade styrelse i amiralitetskollegium. Åttonde afdelningen omfattar hela frihetstiden 1718—1771; men galerflottans utbrytande från örlogsflottan år 1756 gör detta år till en vigtig gränssten i flottans historia. Fjortonde afdelningen behandlar åren 1790—1809, den femtonde åren 1809—1840 och den sextonde tiden derefter. Månne ej arbetet skulle vunnit i homogenitet, om till skiljemärke valts 1756 i stället för 1718 och arbetet för tiden derefter indelats på följande sätt:

åren 1757—1823: seglande och skärgårdsflottornes period till deras sammanslagning;

åren 1824—1865: seglande flottans sista period;

åren 1866—1883: pansarfartyg, skärgårdsartilleri och minvapen.

Detta blott förslagsvis och säkerligen kunna bättre indelningsgrunder uppvisas; men de af förf. såsom gränspunkter begagnade årtalen 1718, 1771, 1787 och 1809 torde ej vara af något, som berör flottan, motiverade.

På tal om dessa afdelningar, så kan ej förbigås, att förf. egnat den första af dem åt vikingatiden. Häråt har egnats tio sidor eller dubbelt så mycket som åt nionde afdelningen: "Skärgårdsflottan under frihetstiden". Men huru länge skola vi anse de mer eller mindre sannolika berättelserna om vikingatidens sjöröfvarebragder höra till svenska flottans historia?

Följande förf:s indelning börjar granskaren med *materielen*.

Bil. I sid. 385, som är hemtad från Tengström och icke från Tornqvist, såsom förf. uppger, utgifver sig för en fullständig förteckning å flottans materiel åren 1566—1567. Denna bilaga har förf. refererat i texten å sid. 25 och sammanställer man uppgifterna i referatet med bilagan, så kommer man till följande resultat: flottan bestod år 1566 af 68 större och mindre krigsfartyg, af hvilka

	enl. bilagan:	enl. referatet:
med 50 à 104 skjutpjeser	11	13
„ 40 à 48 „	13	18
„ 30 à 38 „	14	—
„ 21 à 28 „	14	10
„ 4 à 19 „	12	23
utan uppgifvet antal skytt	4	4
	= 68	68.

Men härtill kommer att Tengströms bilaga är långt ifrån fullständig. Han har uppenbarligen sammansatt sin uppgift efter blott några få, för honom tillgängliga, skeppslistor från dessa år. Med ledning af de 50 à 60 sådana, som från denna tid finnas i skeppsgårdsräkenskaperna, är granskaren i tillfälle att tillägga ytterligare följande fartyg till 1566—1567 årens fartygsförteckning:

Viborgs Gripen	med	64	skjutpjeser
Greken	„	51	„
Kalmarbarken	„	49	„
Lybska Oxen	„	46	„
Baggen	„	35	„
Målade galejan	„	31	„
Gefle Björnen	„	31	„
Finska Falken	„	30	„
Lilla bojorten	„	29	„
Soldanen	„	25	„
Lybska pinkan	„	25	„
Lilla Lejonet	„	21	„
Påfven (Ulfven)	„	20	„
Svarta Kon	„	20	„
Åbo bojorten	„	19	„
Viborgs hjorten	„	16	„
Uroxen	„	16	„
Turken	„	16	„
Lybska David	„	13	„

således nitton skepp med tillhopa 560 kanoner, förutom flera smärre galejor och fetalieskepp. Antalet bör sålunda från 68 krigsfartyg ökas till minst 87. Äfven anmärkes vid den meddelade skeppslistan, att åtskilliga af skeppens namn äro origtiga. Sålunda står Sv. Hercules i stället för Svenska Hector,

Hallands galejan „ Hollands galejan,

Lossmans pinkan i stället för Lotsmans pinka,
Fossen „ Foxen,
Brommaren „ Bremaren,
Prydzen „ Preussen,
Miserikert „ Misericord,
Lilla Necken „ Lybska Necken,
„ Hjorten „ „ Hjorten,
„ Svan „ „ Svan,
„ Christoffer „ „ Christoffer,
„ Koen „ „ Kon.

Kommer så i ordningen bil. 2 sid. 387: "Svenska flottan 1576", efter uppgift från riksarkivet. Årtalet 1576 förefaller origtigt, emedan skeppen Ormen, Hinden, Jägaren och Svarta Pinkan eröfrades år 1577 på Narviska farvattnet, Häringeskeppet och Renen byggdes sistnämde år och Harboviksskeppet byggdes 1578. Denna skeppslista borde derför i stället hafva årtalet 1578. Men derjemte är den ofullständig, ty så väl 1576 som 1578 funnos bevisligen följande skepp, hvilka ej äro i bilagan intagna:

Neptunus med 117 sjöfolk
Kalmarbarken „ 50 „
Finska Falken „ 33 „
Blå pinkan „ 33 „
Gefle Björnen „ 22 „
Viborgspinkan „ 18 „
Kalmarbjörnen „ 47 skjutpjeser
Röda pinkan „ 43 „ ;

hvarförutom förekommer skriffelet "Fenikebarken" i stället för Finska barken. Då förf. refererar denna bilaga 2 å sid. 53, säger han, att man der finner blott tolf skepp med samma namn som å bilagan 1 tio år förut och yttrar i sammanhang dermed den förmodan, att de öfriga nitton skeppen icke äro alla nya fartyg,

utan att de flesta af dem blott erhållit nya namn. Detta öfverensstämmer visserligen med hittills gängse föreställningar, att Johan III alldeles vanvårdat flottan, men torde icke vara rätta förhållandet, ty af hela flottan år 1566 funnos blott åtta skepp qvar 1576 och alla öfriga äro således under de tio mellanliggande åren nytillkomna. Sedan förf. vidare omtalat flottans förfall under Johans regering och alldeles ignorerat hans många och delvis stora skeppsvarf såsom Vestervik, Drakenäs, Kalmar, Elfsborg, Harbovik, Elfkarleby, 3:ne i Norrland och 10 i Finland, yttrar han å samma sida (53): "Under Sigismunds och Carl IX:s regeringar råkade flottan i ytterligare förfall, så att 1612 kunde endast tolf skepp utrustas och det icke utan största svårighet." Men då man å sid. 68 läser att Carl IX i Augusti 1605 gick med en flotta af 40 fartyg öfver till Lifland, förefaller yttrandet om flottans fortfarande förfall under denne konungs tid mindre sannolikt. Skeppsgårdsräkenskapernas skeppslistor åren 1608—1611 upptaga äfven 42 å 43 bevärade och lika många obevärade fartyg, förutom 30 lodjor 1610 och 39 år 1611. Dessa från Tengström (sid. 166—167), Tornqvist (sid. 83) och Gyllengranat (sid. 174) hemtade åsigter om flottans ytterligare förfall vid slutet af Carl IX:s regering komma derför kanhända att jemkas och dennes kraftiga åtgärder för flottans återupphjelpande i stället vinna erkännande. Att härom utreda rätta förhållandet, tillhör den, som nästa gång behandlar denna period af svenska flottans historia.

Å sid. 55 uppgifves att åren 1618—1625 nybyggdes 17 krigsskepp, förutom 12 galejor. Skeppsgårdsräkenskaperna intyga likväl, att tillkomsten dessa år utgjordes af:

20 skepp,

1 kogg,
14 bojortar och pinasser,
19 galejor och pråmar,
= 54 tillkomna fartyg.

Det anmärkningsvärda förhållandet att sjelfva flottan med hus och byggnader på Skeppsholmen under Gustaf II Adolfs tid underhölls medelst entreprenad är på ett mindre tillfredsställande sätt framställdt (sid. 54—56). Om öfverlåtande af bestyret med fartygens tackling nämner förf. blott 2:ne entreprenadkontrakt: det ena med Richard Clerck den 17 Febr. 1615, gällande i fyra år och det andra med Hans Clerck den 12 Augusti 1626, utan att angifva när det upphörde. Rätta förhållandet, som inhemtas af kontrakts- och arrendeböckerna i kammararkivet, är att denna entreprenad mottogs af R. Clerck enligt kontrakt den 17 och 23 Febr. 1615, förnyades, ehuru på andra vilkor, genom kontrakt den 6 Nov. 1618 och 5 Dec. 1622 samt öfverflyttades efter hans död år 1625 genom kontrakt den 6 Dec. detta år på Johan Clerck, med hvilken förnyadt kontrakt upprättades den 1 Augusti 1626, som gälde till entreprenadens upphörande 1629.

Om den öfriga och hufvudsakliga delen af entreprenaden, eller "Holmarrendet" som det i denna tids handlingar benämnes, nämner förf. blott ett kontrakt eller det med tygmästaren Antonio Monir den 12 Sept. 1620 upprättade om fartygens förbyggning och underhåll under fem år. Då förf. refererar detta kontrakt (å sid. 55), underlåter han att meddela det märkliga förhållandet att det äfven innefattade skyldighet för Monir att "vidmagthålla de byggningar och broar, som äro vid Skeppsholmen med annat som till skeppsgården lyder". Och slutligen skulle hafva kunnat tillagts, att innan detta kontrakt utlöpte, så upprättades ett nytt

sådant på fyra år den 10 Febr. 1625 med skeppsbyggmästaren Henrik Hybertsson och borgaren i Stockholm Arendt Hybertsson Groot.

Bil. 5 är en efter uppgift från riksarkivet hemtad lista öfver svenska flottans styrka i slutet af år 1632. Vid slutet deraf tillägges (sid. 393) att dessutom voro bestälda i Stockholm 1 skepp, i Wilshausen 4 och i Velden 3 d:o. Med de 7 sistnämnda torde afses de 7 skepp, om hvilkas byggande i Westervik af Christian Wilshausen och i Göteborg af Albrecht von Velden, Claes Fleming kontraherat och hvilket gillades af konungen enligt hans bref till Fleming den 7 Mars 1632.

Uti bil. 7 sid. 396—397: "Svenska flottan 1648" förekomma 2:ne skepp med namnet "Tre Lejon". Det mindre af dessa hette i stället Tu Lejon.

Bilagan 13 sid. 410—413 är en tablå öfver flottans materiel år 1697. Denna tablå har med ledning af en uppgift i S. S. Loenboms handlingar till Carl XI:s historia, 11:e samlingen, upprättats af Tornqvist, så vandrat till Gyllengranats historia och nu senast öfver till föreliggande arbete. Härvid har man dock icke underkastat tablån någon granskning, ty då skulle snart upptäckts flera motsägelser med uppgifter från andra håll. Dessa motsägelser härleda sig derifrån, att Tornqvist ej känt den stora namnförändring konungen den 24 Okt. 1694 företog med en del flottans fartyg. Han befalde nemligen då att:

skeppet	Prins Carl	skulle kallas	Sverige,
„	Göta	„	Prins Carl,
„	Wenden	„	Prinsessan Hedvig Sofia,
„	Victoria	„	Prinsessan Ulrica Eleonora,
„	Carlscrona	„	Göta,

skeppet Småland skulle kallas Wenden,
„ Prinsessan Hedvig Sofia „ Carlscrona,
„ Prinsessan Ulrica „ Victoria,
„ Sverige „ Småland.

Tablån blir derför ofullständig och kan missleda, då den ej meddelar dessa förhållanden. Författaren har äfven fallit offer härför. Ty försvaras kan visserligen tablåns uppgift, att det skepp, som år 1697 hette Göta, byggdes i Carlskrona 1686, men ingalunda uppgiften i texten sid. 138, att det första i Carlskrona färdigbyggda skepp var Göta, som gick af stapeln i Sept. 1686. Af det föregående finner man nemligen lätt, att det namn, som utropades öfver det första skepp, som lopp från någon stapelbädd i Carlskrona var "Carlscrona". Ett skepp med namnet Göta byggdes deremot 1684 (ej 1685, som i tablån uppgifves) i Kalmar och omdöptes 1694 till Prins Carl. Vidare anmärkes vid denna tablå, att flera af skeppens byggnadsår äro orätt uppgifna, såsom för Wenden (Småland) 1689 i stället för 1688 och för Stralsund 1688 i stället för 1689. Skeppet Drottning Ulrika uppgifves hafva blifvit bygdt 1684 och slopadt före 1710, men det byggdes 1692 och slopades 1712. Skeppet Prinsessan Ulrika (Victoria) byggdes ej 1684, utan 1690 och sänktes ej 1712, utan uppbrändes i slaget vid Kjögebugt den 24 Sept. 1710. Alldeles uteslutna äro följande skepp:

af 4:e rangen: Månan, 42 kanoner, bygdt 1674, slopadt 1698;
„ 5:e „ Phoenix 36 „ „ 1676, „ 1703;
„ 6:e „ Delphin 26 „ „ 1675, „ 1705.

Bil. 16 sid. 421 är en efter Tornqvist meddelad tabell öfver "flottans tillökning under Carl XII:s regering". Härvid anmärkes:

skeppet Fredrika Amalia slopades ej 1767, utan 1776;

skeppet Werden byggdes ej 1708, utan 1706;

vid fregatten Postiljon borde tillagts att den strandade på Rügen 1714; detta derför att tiden och sättet för alla öfriga fartygens afgång är omtalad;

fregatten Phoenix, byggd 1708, såldes ej 1778, utan eröfrades af ryssarne vid Ledsund den 27 Juli 1720; den fregatt Phoenix, som såldes 1778, byggdes 1753;

84-kanonskeppet Drottning Ulrika byggdes ej 1709, utan 1719 och hör således ej till Carl XII:s tid.

Men Tornqvist har här ej ens upptagit halfva antalet under Carl XII:s tid tillkomna fartyg. Enligt de från denna tid i flottans arkiv befintliga fullständiga fartygsförteckningar, tillkomma ytterligare följande fartyg:

linieskepp:

Nordstjernan, 76 kanoner, bygdt i Carlskrona 1703,
Illerim d:o 1716,

fregatter:

Halmstad, 46 kanoner, d:o 1699,
Marstrand, 24 „ d:o 1699,
Varberg, 40 „ d:o 1699,
Elfsborg d:o 1700,
Nya Delphin d:o 1701,
Fröken Eleonora d:o 1701,
Snarsven d:o 1701,
Charlotta, 30 kanoner, d:o 1702,
Wolgast, 24 „ byggd i Stralsund 1705,
Thomas, 24 „ d:o 1707,
Oxen eller Anclam, byggd i Stettin 1707,
Dromedarius, 30 kanoner, d:o 1708,
Hvita Örn, 30 „ byggd i Carlshamn 1711,
Marcus, 24 „ } tillkommo åren 1711—1712,
Ruskenfelt, 24 „ }

Lilla Phoenix, 30 kanoner, byggd i Stralsund 1715,
Jarramas, 30 „ byggd i Vestervik 1716,
Svarta Örn, 30 „ byggd i Carlshamn 1717.

Bilagorna 21—24, sid. 439—450, innehålla från ganska tillförlitliga rullor i sjöförsvarsdepartementets bibliotek hemtade intressanta och välkomna uppgifter å materielen efter slutet af 1790 och 1809 årens krig. Skada att ej sådana uppgifter meddelats äfven för år 1756, då flottan delades och 1781, då den stora nybyggningsperioden inträdde; man skulle ej då förblifvit i saknad af kännedom om fartygen åren 1720—1790. Emellertid får man vara tacksam för det nya, som nu i tryck meddelats.

Från 1809 års materiel (sid. 446—450) äro uteslutna:

korvetten Svalan byggd 1797,
kutterbriggen Delphin „ 1801 och
„ Vänta litet „ 1803, oaktadt de upptagits bland 1827 års materiel å sid. 451.

Å sid. 449 meddelas, att 78-kanonlinieskeppet Gustaf den Store byggdes i Carlskrona 1799 och såldes 1825. Det skepp, som härmed afses, är 78-kanonlinieskeppet Gustaf IV Adolph, hvilket byggdes i Carlskrona åren 1798—1799 och kallades efter 1809 års revolution Gustaf den Store. Den 1 Juni 1825 afslutade regeringen kontrakt med handelshuset Michaelsson & Benedicks om skeppets försäljning för 190000 Rdr Hamb. B:co och allmänt bekant torde vara, att detta beryktade köp gick tillbaka. Det annullerades den 29 Okt. samma år. Derefter omdöptes skeppet till "Försigtigheten" och slopades ej förr än i vår tid eller 1876.

En anmärkning framställer sig likväl sjelfmant mot de meddelade tabellerna öfver 1800-talets fartygsmateriel: de äro blott delvis fullständiga, enär tiden och

sättet för fartygens afgång ej meddelas för dem alla. Härigenom uppkommer en ojemnhet, som gör dem mindre lämpliga till uppslagsbok. Företrädesvis är detta fallet med bil. 27 (sid. 471—474), som upptager Carlskrona stations materiel år 1841. Anmärkningen vid det första derstädes upptagna fartyg, linieskeppet Carl Johan, är fullständig, nemligen att det förändrades till ångskepp 1852 och slopades 1867. Men för en del öfriga fartyg saknas följande kompletterande upplysningar:

att linieskeppet Försigtigheten slopades 1876,
„ Dristigheten „ 1869,
„ Prins Oscar „ 1869,
„ Gustaf den Store „ 1868,
att fregatten Camilla „ 1842,
„ Göteborg såldes 1874,
„ Desirée slopades 1868,
„ Josephine förändrades till korvett 1868,
„ af Chapman d:o d:o 1855,
„ Eugenie d:o d:o 1877,
att korvetten Jarramas såldes 1879,
„ Svalan slopades 1846,
„ Najaden såldes 1874,
att skonerten Falk „ 1871,
att ångfartyget (korv.) Thor byggdes 1838—1841,
„ Heimdall „ 1839—1840 och slopades 1859—1860,
„ Gylfe förolyckades $^4/_{10}$ 1854,
att kutterbriggen Vänta litet såldes 1845
och att skonerten Experiment slopades 1859.

Vid författarens sista bilaga till materielen eller n:o 28 (sid. 476—478): "Svenska flottan 1882" kan anmärkas att flera byggnadsår äro mindre noggrant uppgifna, såsom monitor Lokes till 1869 i stället för 1871, briggen af Wirséns till 1859 i stället för 1845, skoner-

ten af Pukes till 1863 i stället för 1841, pansarbåten Fenris till 1870 i stället för 1872 m. fl. Ångfartyget Kares byggnadsår uppgifves vara 1869, men det inköptes då för skärgårdsartilleriets räkning; det byggdes 1861. Vid linieskeppet Stockholm kunde tillagts, att det apterades till skolfartyg 1879 och vid korvetten Norrköping, att det förändrades från fregatt 1866. Ej alldeles rätt torde vara att i en fartygslista för 1882 uppföra "chefsfartyget Drott"; då fans blott minfartyget Ran, som först året derpå erhöll namnet Drott och apterades till chefsfartyg. Slutligen uppgifves i denna bilaga å sid. 478, att korvetterna Eugenie och Lagerbjelke samt chefsfartygen Brynhilda och Ingeborg år 1871 utrangerats såsom rörlig materiel, men komma att tillsvidare bibehållas för att vid behof användas, hvarvid de bogseras af ångfartyg.

Efter materielen kommer *personalen*. Om sjöfolkets aflöning under Gustaf I:s och Erik XIV:s tid säger Tengström å sid. 236: "Deras aflöning skedde dels i kläde, dels i reda penningar. Huru mycket kläde det belöpte sig på hvar och en af sjöfolket, har jag ej funnit någorstädes antecknadt; jag skall i dess ställe ange en ordning på kläde, som knektarne plägade bekomma, emedan den ej lärer varit mycket skiljaktig från sjöfolkets: En höfvitsman hade 14 alnar" o. s. v. Med ögat stadigt fäst härpå säger förf. sid. 29: "Aflöningen utgick dels i kläde, dels i penningar. De särskilda beloppen af det förra finnas för flottans personal ej uppgifna, men voro troligen de samma som för motsvarande grader vid hären, der en höfvitsman hade 14 alnar" — — etc. Nu är likväl förhållandet, att talrika löningsregister med uppgifter å en hvar tillkommande kläde finnas bland skeppsgårdsräkenskaperna från denna tid. Af dessa inhemtar man äfven att en stor del,

kanske den största, af aflöningen utgick i kost eller naturaunderhåll, så i land som ombord, så till befäl som gemene.

Vid refererandet å sid. 62 af den kontanta aflöningen enligt 1630 års stat anmärker förf. att lönebeloppen visserligen synas låga, men tillägger: "att löntagarne utom penningelöner äfven hade åtskilliga andra fördelar sig anvisade", utan ens en antydan om hvari dessa andra fördelar bestå.

Flottans bemanning år 1638 uppgifves sid. 86 till 3379 man; denna från 1870 års komitébetänkande om lindring i båtsmanshållet sid. 8 hemtade uppgift är ej fullt exakt, ty om amiralitets-hufvudboken, hvilken komitén uppger som sin källa, rätt uppsummeras, blir antalet blott 3339 man, hvarifrån bör ytterligare dragas 23 "holmgubbar" (på invalidstat).

Å sid. 149 uppgifves att år 1671 förpligtades alla sjöfarande i gemen att nyttja lotsar. Detta hade likväl blifvit påbudit redan genom 1667 års sjölag.

Genom Carl XI:s indelningsverk, säger förf. å sid. 145, hade flottan erhållit tillsammans 6202 man, men han utesluter då båtsmanshållet i Finland, hvarest genom kongl. förordningen den 23 Maj 1690 uppsattes "Ålands och Södra Finlands kompani" 454 man, hvarmed det uppgifna antalet således bör ökas eller till 6656 man.

Teckningen af stater och kårer, deras uppkomst, organisation, utveckling och upplösning förefaller något ojemn. Så får man väl om vintervaktsbåtsmännen å sid. 146 och 163 veta att sådana funnits, men ej att de 1716 (k. br. 24 Jan.) införlifvades med volontärregementet. Huru marinkåren eller marinierna uppsattes, beskrifves å sid. 208, men man får ej veta, att detta skedde 1756 (k. br. 7 Sept.) Man lemnas i okun-

nighet om när enrolleringsmanskapet upplöstes, hvilket skedde genom k. brefvet den 25 Nov. 1790. Å sid. 324 omförmäles, att instruktion för inspektören vid flottornas sjötrupper utfärdades den 16 Nov. 1819; men häraf kan man ej draga den slutsats, att embetet då inrättades och ej heller får man veta att det indrogs 1832 (k. br. 8 Dec.)

Den vigtiga organisationen af år 1824 beskrifves å sid. 321 sålunda: "Sedan örlogs- och skärgårdsflottorna blefvo (?) förenade, utfärdades den 2 Nov. 1824 en normalstat för flottans personal (bil. 26), som sedermera en längre tid förblef gällande." Som detta är allt, så har äfven den vigtiga institution, som då inrättades eller "chefen för K. M:ts flotta", motsvarande 1874 års "chef för flottans militärpersonal", blifvit helt och hållet utesluten och ej heller nämnd å sid. 327, der storamiralsembetet år 1827 behandlas; dock uppgick chefen för K. M:ts flotta då i detta embete. Flottornas generalstab, som indrogs genom organisationsbrefvet den 2 Nov. 1824, är äfven utesluten; den inrättades 1816 (k. br. 26 Mars). Likaså är konstruktionsstatens, i sammanhang med 1824 års organisation företagna ombildning till en konstruktionskår, förbigången. Man får å sid. 289 veta, att en konstruktionsstat inrättades 1793 och å sid. 360 att konstruktionskåren 1867 ombildades till en mariningeniörsstat, men icke när och huru den förra staten upphörde eller när och huru den senare kåren tillkommit. Och slutligen är ej heller omförmäldt, att genom samma regleringsbref år 1824 den gamla koffardibåtsmanskåren upplöstes och ersattes genom inrättandet af en matroskår. Om denna vigtiga stamtrupps organisation har förf. ej något att i texten förmäla, förr än år 1880 (sid. 356).

Å samma sida uppgifves äfven, att underofficers-

korporaler inrättades genom generalorder af d. 25 Febr. 1853, men detta skedde redan 1841 genom k. brefvet den 22 Febr. detta år.

Poliskåren, som 1872 inrättades för Carlskrona varf, finnes ej omnämnd.

Lifräddningsanstalternas något knapphändiga historik på tio rader å sid. 368 låter förmoda, att dessa anstalter ännu höra under förvaltningens af sjöärendena inseende, ehuru de från och med 1872 hört under lotsstyrelsens. Likaså är underlåtet att omnämna när och huru kanonierkåren upphörde, eller att den 1873 öfverflyttades till matroskåren. Och slutligen underrättas man både på sid. 323 och 360 derom att för mekaniska kåren utfärdades reglemente den 25 Okt. 1855.

På sid. 288 äro anförda data för 1796 och 1808 årens spisordningar för arméns flotta, utan att några andra dylika, hvarken för örlogsflottan eller arméns flotta blifvit i arbetet omnämnda. S. W. Gynther uppger i 7:e delen af sin författningssamling data för omkring 40 sådana för tiden efter 1679 och före denna tid kan ett nästan lika stort antal uppvisas. De af förf. omnämnda spisordningarne hafva ej ansetts vara särskildt anmärkningsvärda.

Ett nöje är att få erkänna den klara och rediga uppställningen af 1883 års stat för personalen vid flottans stationer i bil. 38, ehuru det misstag å sid. 506 och 510 insmugit sig, att varfsunderofficerarne uppgifvas utom sin lön å varfvets stat äfven uppbära sådan å staten för flottans underofficerskår.

Kommer så i ordningen *styrelsen*. Å sid. 63 säges, att Nils Bjelkenstjerna år 1614 förordnades till amiral öfver Skeppsholmen, men detta förordnande erhöll han redan den 12 Nov. 1611. För öfrigt hafva flere före honom varit förordnade amiraler öfver Skeppsholmen,

och hade varit mer upplysande om den förste af dessa nämnts. Å samma sida uppgifves vidare, att amiralitetet år 1630 fick en särskild sekreterare, men en sådan hade amiralitetet redan år 1626; han hette Hans Larsson och hade 480 dal. i årlig lön.

Med tillfredsställelse märker man, att förf. begagnat C. T. Odhners utredning i sin "Sveriges inre historia under Drottning Christina" (tryckt 1865) om amiralitetskollegiets inrättande år 1634 i stället för 1617, hvilket utan skäl hittills alltid uppgifvits så väl i historiska verk och statistiska handböcker som i komitébetänkanden m. fl. afhandlingar rörande flottan.

Ett bland de mest invecklade, men för tänkaren och organisatören intressantaste, skedet af flottans förvaltningshistoria är perioden 1756—1823. Någon öfverskådlig framställning häraf har ännu icke blifvit i tryck meddelad och icke heller nu i "Svenska flottans historia". Förf. meddelar härom blott några nakna data, när de olika myndigheterna inrättades och när de åter indrogos. Derför meddelas här en tablå, utvisande såväl hvilka myndigheter, som under olika tider hade flottornas personal och ekonomi om händer, som äfven vapnens officiela benämningar och hufvudsakliga förläggningsplatser:

Benämning och förläggningsplats.	År.	Personalen lydde under.	Ekonomien hörde under.
Örlogsflottan. Karlskrona.	1756—1780	Amiralitetskollegium.	Amiralitetskollegium.
	1780—1789	Generalamiralen.	Generalamiralen.
	1790	Militäramiralen i Carlskrona.	K. komitén för örlogsflottans förvaltn.
	1791	D:o.	Generalintendenten.
	1792—1794	Generalsjömilitiekontoret och militäramiralen.	D:o.
	1794	D:o	K. komitén för örlogsflottans förvaltn.
	1794—1796	Storamiralsembetet	för örlogsflottan
	1797—1803	Komiterade till förvaltning	af örlogsflottans ärenden.
	1803—1805	Förvaltningen af sjöärendena.	Förvaltningen af sjöärendena.
	1805—1823	Befälhafvande amiralen i Carlskrona.	D:o.
Galerflottan. Stockholm, Sveaborg och Göteborg.	1756—1766	Generalmajor Aug. Ehrensvärd.	Krigskollegium.
Arméns flotta i Finland. Sveaborg.	1766—1769	Amiralitetskollegium.	Amiralitetskollegium.
Galerflottan i Stockholm med Göteborg.	1770—1772	Fältmarskalken Aug. Ehrensvärd.	Krigskollegium.
	1772—1776	Öfverste Henric af Trolle.	D:o.
	1770—1776	Amiralitetskollegium.	Amiralitetskollegium.
Arméns flotta. Stockholm och Göteborg samt till 1808 Sveaborg och Åbo.	1777—1790	Chefen för arméns flotta.	Krigskollegium.
	1791	Generalsjömilitiekontoret och chefen för arméns flotta.	D:o
	1791—1794	D:o	Generalsjömilitiekontoret.
	1794—1796	Storamiralsembetet	för arméns flotta.
	1797—1803	Komiterade till förvaltning af	arméns flottas ärenden.
	1803—1823	Förvaltningen af sjöärendena och chefen för arméns flotta.	Förvaltningen af sjöärendena.

Hvad slutligen beträffar *flottans verksamhet* eller sjötågen, så kan vid författarens framställning derom den allmänna anmärkning göras, att de vanliga berättelserna blifvit utan grundligare kritik återgifna, så att de gamla felaktiga uppgifterna ännu qvarstå orättade. Särskildt har med originalskeppslistorna i flottans arkiv på Skeppsholmen granskats hittills vanliga uppgifter om sjögående flottornas styrka under Erik XIV:s ryktbara sjökrig. Så uppgifves å sid. 41 (efter Tengström sid. 141, Tornqvist sid. 30—31 och Gyllengranat sid. 117), att Jacob Bagges flotta, med hvilken han den 24 Maj 1563 lemnade Stockholm för att möta danskarne, utgjordes af tolf skepp, under det att skeppslistorna utvisa tjugusju skepp med en besättning af 1725 man. Å sid. 42 uppgifves (efter Tengström sid. 146—147, Tornqvist sid. 34 och Gyllengranat sid. 121), att Bagge i slutet af Maj 1564 lemnade Elfsnabben med 35 större och mindre skepp. Närmare sanningen kommer Erasmus Ludvigsson i sin krönika (Skand. handl. 12:e del. sid. 265), som uppgifver antalet till 25. Men skeppslistorna intyga att antalet var 23 och besättningsstyrkan 2647 man. Om nästa års sjötåg heter det å sid. 44: "Den 5 Maj 1565 gick Horn med 50 större och mindre krigsfartyg till segels från Dalarö för att uppsöka fienden." Detta slår bättre in, ty skeppens antal utgjorde 48; besättningsstyrkan var 4034 man. Och om Per Bagges flotta 1567 yttras å sid 48 (efter Tengström sid. 163, Tornqvist sid. 60 och Gyllengranat sid. 140), att han den 12 Juli detta år lemnade Elfsnabben med 55 större och mindre skepp, hvilket torde böra ändras till 49 skepp med 4966 mans besättning.

En genomgående granskning af denna detalj af arbetet är ej lätt fullgjord och tiden har ej heller tillåtit det, men några lätt i ögonen fallande oegentligheter

kunna påpekas. Vid slutet af sid. 65 berättar förf. med Tornqvists (sid. 66) ord om Gyllenloods sjötåg år 1579, men förlägger detta origtigt till 1578. Vidare meddelas å sid. 68, att Jöran Gyllenstjerna och Hans Bjelkenstjerna utsändes år 1605 med hvar sin eskader till Lifland, men detta skedde ej förr än året derpå, såsom både Tornqvist (sid. 79) och Gyllengranat (sid. 170), rätteligen uppgifva. Å sid. 71 meddelas efter Tornqvist (sid. 84) och Gyllengranat (sid. 176), att i Juli 1613 fördes Hertig Carl Philip till Wiborg med sju skepp under Richard Clercks befäl. Men detta är antagligen origtigt, ty befälet hade troligen amiral Hans Claesson Bjelkenstjerna (se Hallenbergs Gustaf II Adolfs historia III: 35). Att deremot Clerck var med som underamiral är ganska troligt.

Det olyckliga sjöslaget vid Kjögebugt den 1 Juli 1677 skildras å sid. 117 på ett mindre klart och redigt sätt. Härvid nämnes om förlusterna, att svenskarne förlorade skeppet Draken, som kom på grund, tre skepp, som räddade sig in till Malmö och der dagen derpå förlorades, ett skepp, som strandade på Falsterboref och slutligen tvänne, som måste stryka flagg. Ehuru detta gör sju skepp, uppsummerar förf. dem vid sidans slut till nio (efter Gyllengranat sid. 251). Enligt Tornqvists goda relation (sid. 164—168) om denna drabbning förlorade svenskarne den 1 Juli i striden skeppen Draken, Cæsar, Mars, Svenska Lejonet och Flygande Vargen samt den 2 Juli på Malmö redd skeppen Hieronymus, Calmar och Mercurius eller tillhopa åtta skepp. Om skeppet Saturnus säger Tornqvist (sid. 166), att "elden derå kom lös under en häftig kanonad, då största delen af besättningen blef olycklig". Detta har Gyllengranat, som i öfrigt troget följt Tornqvists framställning, broderat ut sålunda (sid. 249): "På Saturnus

kom elden lös, skeppet sprang i luften och största delen af besättningen omkom.“ På detta sätt får Gyllengranat antalet till nio skepp. Men Saturnus sprang ej i luften, utan kom, ehuru skadad, ur striden, bytte sedermera namn och kallades Bohus samt slopades i Carlskrona 1707.

En märklig lucka företer författarens framställning om flottans verksamhet, i det denna under åren 1791—1807 och 1815—1839 blifvit alldeles förbigången. Som meddelandena derom ännu ej blifvit samlade och i tryck meddelade, så är denna brist i en flottans historia ganska kännbar. Den som om dessa tiders linieskepps- och blockad-eskadrar, konvoj- och kustbevaknings-expeditioner samt exercis- och beväringsöfnings-expeditioner vill vinna någon kännedom, måste sålunda allt fortfarande hemta sin kunskap derom från spridda och ej alltid så lätt tillgängliga håll.

Genom den indelning arbetet eger har det blifvit svårt för förf. att på behöriga ställen behandla flottans varf och förläggningsplatser, hvilka först benämndes skeppsgårdar, men senare stationer, eskadrar, eskaderdivisioner och depoter. De få meddelanden arbetet härom innehåller, äro inflickade bland underrättelserna om materielen, hvarför äfven händt, att man saknar en om ock blott öfversigtlig framställning om Carlskrona stations anläggning och amiralitetskollegiets dermed sammanhängande ditflyttning. Sid. 137—138 innehålla några knapphändiga meddelanden om anläggningens beslutande 1679 och påbörjande 1680; derefter får man å sid. 147 i en mellanmening veta, att flottan år 1686 var ordnad å sin nya hufvudstation och slutligen å sid. 151, att amiralitetskollegium kort efter flottans förläggande till Carlskrona blifvit ditflyttadt. Rätta förhållandet är dock något annorlunda. Anläggningen beslutades visserligen 1679, men derigenom blef icke afgjordt, att Carlskrona skulle blifva flottans hufvudstation. Konungen vacklade många år i sitt beslut, huruvida Carlskrona eller Kalmar skulle blifva det. Och det var i afvaktan på ett afgörande beslut härom, som konungen i början af år 1683 befalde, att amiralitets-kollegium skulle från Stockholm flyttas till Kalmar, hvilket ock enligt kollegiets protokoller verkställdes redan i April samma år. Men först i Sept. 1688 beslutade sig konungen definitivt för Carlskrona såsom flottans hufvudstation och året derpå ditflyttades amiralitetskollegium, hvilket sålunda i sex år fungerat i Kalmar.

Om Stockholms stations anläggning på nu varande Skeppsholmen meddelar oss förf. å sid. 80: “Flottans hufvudstation var Stockholm, der Nya Skeppsholmen blef åt densamma upplåten 1634, sedan den förut legat vid Gamla Skeppsholmen (Blasieholmen)“; och å sid. 121 att flottan år 1634 flyttades till Skeppsholmen, “der en mängd byggnader blifvit för dess räkning uppförda och allt ordnadt på ett sätt, som den tiden ansågs vara det ändamålsenligaste.“ Amiralitetskollegiets registratur bär likväl ojäfvigt vittnesbörd derom, att före 1638 hade ännu inga åtgärder för flyttningen företagits och ännu mindre hade några byggnader på den nya platsen uppförts. Första åtgärden för flyttningen torde hafva egt rum år 1638, då kollegium den 26 Juli antog Mäster Casper Walter att hafva inseende “öfver den brobyggning, som ställes i verket att öfverläggas från Myntholmen till Lustholmen“. Den förra holmen kallades sedermera Kyrkholmen och upptog ungefär den plats, som nationalmusei-parken nu intager; den senare holmen åter är nu varande Skeppsholmen, som erhöll

detta namn först sedan flottan flyttats dit. Sedermera skrifver kollegium i Febr. 1640 till regeringen med begäran, att några räntor måtte anvisas "till uppbyggande af allehanda tarfvehus på Lustholmen eller den Nya Skeppsholmen." Af detta m. m., som utrymmet hindrar att här anföra, torde den slutsats kunna dragas, att flyttningen hufvudsakligen verkställdes omkring år 1640, ehuru i registraturet den 23 Januari 1643 holmen ännu kallas för "Lustholmen".

Än sparsammare äro underrättelserna om flottans etablissement i Göteborg. Å sid. 162 underrättas man, att under Carl XII:s tid förlades der en eskader och inrättades ett varf, men om dettas följande och ända intill senaste tid ganska vexlande öden meddelas intet.

Slutligen torde den uppmärksamme läsaren af "Svenska flottans historia" snart finna, att förf. på flera ställen har om samma sak olika uppgifter. Sådana äro t. ex. följande:

sid. 67 och 76: Å den förra uppgifves att Claes Fleming dog i Mars och å den senare den 13 Maj 1597;

sid. 69 och 78: Å den förra sidan säges (efter Tornqvist sid. 80 och Gyllengranat sid 171): "1610 kryssade den nye riksamiralen Göran Gyllenstjerna någon tid i Östersjön"; men riksamiral blef han ej förr än året derpå, såsom förf. äfven rigtigt uppgifver å sid. 78;

sid. 95 och 131: På den förra uppgifves, att Claes Bjelkenstjerna blef amiralitetsråd (ledamot af amiralitetskollegium) år 1661 och på den senare, att han blef det 1654;

å sid. 102 uppgifves svenska flottan i Öresund i Oktober 1658 till 36 linieskepp, hvaraf 11 i 1:a eskadern, 10 i 2:a, 9 i 3:e och 8 i 4:e; men detta utgör tillhopa 38 skepp;

å sid. 106 meddelas (efter Tornqvist sid. 131 och

Gyllengranat sid. 219) att danskarne den 30 Mars 1659 eröfrade svenska "50-kanon-skeppet Svanen". Enligt skeppslistan från riksarkivet sid. 398—401 egde flottan likväl icke något sådant skepp;

å sid. 99 omtalas det för svenska flottan så olycksbringande skottet den 26 Juli 1644, som samma dag bragte flottans egentlige styresman amiral Claes Fleming om lifvet ombord på flottan utanför Kiel. Sedan läser man å sid. 120 om flottans styrelse ett halft år derefter: "När förmyndarregeringen upphörde i December 1644, kunde Gyllenhielm mera odeladt egna sig åt flottans angelägenheter, men den egentliga ledningen af dessa hade fortfarande Klas Fleming";

å sid. 135 uppgifves i amiral Hans Clercks biografi, att han blef amiralitetsråd 1674 och å följande sida att han blef det 1677;

å sid. 138 meddelas (efter Tornqvist II sid. 4 och Gyllengranat I sid. 257) att det första i Carlskrona byggda skepp, Göta, byggdes af Francis Sheldon, men i fartygslistan å sid. 411 uppgifves sonen Charles som detta skepps byggmästare;

å sid. 160 uppgifves att Salomon von Otter föddes år 1647 och å följande sida, att han dog 1752 vid 87 års ålder; något af dessa tal är således origtigt;

sid. 421 och 439: Å den förra uppgifves att skeppet Prins Carl Fredrik såldes år 1797 för 1050 rdr och å den senare, att det såldes 1795 utan uppgifvet pris.

Stockholm i Aug. 1884.

Axel Zettersten.

Hvarjehanda.

Om tyska flottan.

"Frankfurter Zeitung" har nyligen innehållit några artiklar om tyska flottans närvarande tillstånd och dess utveckling under den tid general von Stosch stod i spetsen för amiralitetet. Dessa artiklar hafva delvis och utan kommentarier blifvit återgifna i öfversättning såväl i "Journal of the Royal United Service Institution" som i "Revue Maritime et Coloniale" och från dessa källor hafva vi hemtat nedanstående:

År 1871 efter kriget med Frankrike räknade tyska flottan icke mera än 48 fartyg af olika klasser, flertalet små, med tillsammans 390 kanoner, och då general v. Stosch våren 1883 lemnade chefskapet för amiralitetet, hade kejserliga marinen en styrka af 108 krigsfartyg med 518 kanoner och mera än 12000 mans besättning.

Den plan, som uppgjorts för skapandet af en tysk krigsflotta, hade blifvit nästan helt och hållet utförd under den tid general v. Stosch var chef för amiralitetet, och då han lemnade styrelsen ansågs han af hela verlden för en man, som gjort sig högt förtjent af sitt fädernesland och man ansåg, att hans afgång var en stor förlust.

Artikelförfattaren i "Frankfurter Zeitung" instämmer också gerna i allt det lof, som egnades den afgående ministern, såvidt detta afsåg *mängden* af nytillkomna tyska krigsfartyg, men ingalunda med hänsyn till dessas *beskaffenhet.*

Den plan, som man redan under den tid prins Adalbert ledde flottans angelägenheter, hade grundlagt för att göra Tyskland i afseende å byggandet och utrustandet af sina krigsfartyg oberoende af främmande länder, fullföljdes energiskt af general v. Stosch, och ehuru många af Tysklands högre sjöofficerare framhöllo företrädena hos ångmaskiner af engelsk konstruktion och, med anförande af exempel från erfarenheten, öppet förnekade tyska industriens förmåga att åstadkomma stora och starka fartygsmaskiner, lyssnade generalen icke härpå, utan aflägsnade deremot alla dem som icke delade hans åsigter, förklarande att all sjökrigsmateriel hädanefter skulle tillverkas inom landet.

"Men, säger artikelförfattaren, efter att hafva gjort sig oberoende af andra nationer, det vill säga, efter att hafva lyckats uti att med tyska materialier eftergöra allt som gjordes i utlandet, voro våra maritima auktoriteter ändock icke tillfredsställda; man började nu äfven att uppfinna och konstruera fartyg af i andra länder okända typer. Stor verksamhet utvecklades i amiralitetets tekniska departement; unga män med förmåga befordrades, under det äldre, som med förvåning betraktade de nya idéerna, afskedades, den ene efter den andre. Hastigt framstodo nya typer. Den första var en flatbottnad dubbelskrufskanonbåt, särskildt afsedd att användas vid Kinas kuster. Den byggdes i Elbing och anlände lyckligen till Kiel, men der ligger den ännu i dag, ty efter den korta erfarenhet man fått under resan öfver Östersjön, ville ingen påtaga sig ansvaret att föra den öfver Nordsjön, än mindre till Kina. Derpå byggdes ett vidunder, den s. k. pansarkorvetten "Hansa". När denna vardt färdig kunde den icke nyttja sitt artilleri och icke heller manövrera hvarken under ånga eller segel och den uppnådde icke ens när-

melsevis den för henne theoretiskt beräknade fart. Efter att förnyade gånger hafva undergått ändringar, som kostade nära 2.000000 mark, skickades den slutligen på expedition till Westindien och var der då uppbringandet af tyska ångfartyget "Luxor" af peruvianarne föranledde afsändandet af tyska krigsfartyg till de peruvianska farvattnen. "Hansa" blef då beordrad till Callao och använde för resan just två gånger så lång tid, som en vanlig handelsångare skulle dertill behöft. Genom ödets skickelse återkom "Hansa" lyckligt till Kiel, der hon synes få sluta sina dagar, ty ingen skall någonsin våga äfventyra henne emot en fiende."

"Detta komplett misslyckade försök i konstruktionsväg följdes emellertid snart af ett nytt, de s. k. "Ausfallscorvetten". Fem fartyg af denna typ hafva hittills lemnat varfven. Men hvarken dessa fartyg, ej heller de bepansrade kanonbåtarne, hvars byggande började ungefär vid samma tid, eller de tio torpedobåtarne, som general v. Stosch lemnat i arf till sin efterträdare, hafva uppfyllt deras förhoppningar, som inventerat dem. General v. Stosch's afgång står i sammanhang med dessa upprepade misstag. Den diskussion som de framkallade gjorde det mycket svårt för ministern att qvarstå, och då krigsministern general von Kameke drog sig tillbaka, följde han dennes exempel. Hans efterträdare blef en annan infanterigeneral, von Caprivi."

Om det nu verkligen icke fanns någon flottans officer, åt hvilken den vigtiga posten med förtroende kunde öfverlemnas, derom vilja vi ej yttra oss. Det är emellertid af ganska mycket intresse att iakttaga general v. Caprivis tillvägagående, för att lösa det problem hans företrädare lemnat honom. General v. Caprivi

var alldeles okänd inom flottan, då han sattes till chef för amiralitetet. Det rådde derföre ingen personlig fördom mot honom, men den ringaktning, som, genom att upprepade gånger sätta en landtofficer i spetsen för flottan, visades detta vapens officerare, förklarar de känslor af missnöje, med hvilka han emottogs och hvilka äfven uttrycktes genom att flera högre sjöofficerare togo afsked.

Sedan detta första intryck blåst undan, började man fundera öfver hvarmed den nye chefen för flottan skulle börja denna för honom så främmande befattning.

På jemförelsevis kort tid lyckades han att vinna sympatier, och detta förnämligast derigenom, att han till en början blott gjorde iakttagelser och ingenting företog. Han erkände öppet, att han ännu kände föga af allt det som det blifvit hans pligt att förstå och att han räknade på sina biträden för att ersätta bristerna i hans förmåga. Ett yttrande af honom vid denna tid var: "Jag är icke så dum, att jag tror att jag icke behöfver fråga". Han lät sina företrädares anordningar och åtgöranden lugnt utveckla sig af sig sjelfva, afhållande sig sjelf från införandet af något nytt. Å andra sidan infordrade han från alla håll rapporter om alltings tillstånd och gjorde sjelf inspektioner, för att försäkra sig om rapporternas rigtighet.

Folk började snart märka, att han såg med omdöme och skärpa och att det med honom icke var nog att endast berömma sakernas tillstånd. I olikhet med sin företrädare tog han ingen anstöt af en fritt uttalad kritik eller till och med invändningar, men bringade ofta dem, som gjorde sådana, i förlägenhet genom det utforskande sätt, på hvilket han begärde den mest detaljerade framställning af deras skäl för kritiken. Allt som syntes honom nytt blef så att säga till botten

undersökt och dervid brast mången vacker bubbla, och fullkomligheten hos mycket, som hittills betraktats såsom mönster af förträfflighet, blef allvarsamt ifrågasatt.

Nu synes hans lärotid vara öfverstånden, och de mått och steg som vidtagits och de order som utgifvits synas angifva, att general v. Caprivi nu går sin egen väg. Denna väg är likväl icke den som general v. Stosch hade valt, och han synes icke visa ringaste benägenhet att utan invändning acceptera arfvet från sin företrädare. De meddelanden, som nyligen offentliggjorts i pressen om de förslag som general v. Caprivi ernar framställa för kejsaren i afseende å sammansättningen af den öfningseskader, som nästa år skall bildas, visa detta.

Vi hafva redan yttrat oss om två nya typer af krigsfartyg, som blifvit alldeles misslyckade, dubbelskrufkanonbåten som byggdes i Elbing och den pansarklädda korvetten "Hansa". Af större betydelse för tyska flottan var likväl konstruktionen af de s. k. "utfallskorvetterna", hvilka voro afsedda att spela hufvudrolen i det offensiva kust- och hamnförsvaret i Östersjön. Hvarföre dessa fått namn af "korvetter" är svårt att förklara, ty de öfvergå de befintliga pansarfregatterna, utom "Kaiser Wilhelm", i storlek, pansarets tjocklek och bestyckningens vigt.

Vid dessas konstruktion eftersträfvade man måttligt djupgående, på det att de skulle kunna ingå i de förnämsta östersjöhamnarne, stor försvarskraft, hufvudsakligen bestående i ett starkt pansar, och på samma gång stor anfallskraft, för att kunna angripa fiendtliga fartyg hvarhelst inom Östersjön. Dessutom skulle tacklingen reduceras till den minsta möjliga, enär de voro uteslutande afsedda för Östersjön, och kolboxarne tilltogos äfven så små som möjligt, emedan det för dessa fartyg blefve lätt att i hamnarne ofta fylla förråden.

"I öfverensstämmelse med originalritnigen, i hvilken man under byggnadsarbetet gjort betydliga ändringar, säger den tyske författaren, hafva vi nu fartyg, som i följd af deras flata botten och förminskade tackling rulla förskräckligt. Man kan icke hoppas att kunna gifva någon noggrann artillerield från dem; man kan icke heller manövrera dem med full fart och slutligen hafva dessa fartyg ändock ett djupgående, som icke tillstädjer en tanke på att med dem försöka ingå i östersjöhamnarne."

Då dessa egendomligheter visade sig hos det första fartyget af denna typ, som blef färdigt, gjordes försök med vissa ändringar vid konstruktionen af öfriga inom samma klass med det resultat, att de särskilda fartygen af denna klass nu skilja sig betydligt från hvarandra. Fyra fartyg af denna typ äro färdiga och ett femte är på bädd; dock hafva såväl dimensioner som maskinstyrka förminskats för detta.

Under den förra marinförvaltningen gjordes aldrig något försök att pröfva en eller flera af dessa s. k. "utfallskorvetter" i förening med andra pansarfartyg, ehuru, såsom nämndt är, de voro afsedda att utgöra hufvudstyrkan i såväl offensiva som defensiva operationer på de tyska kusterna, i händelse af ett östersjökrig. General v. Caprivi föreslår emellertid nu att sammansätta den sjögående öfningseskadern till stor del af denna klass fartyg.

Utom dessa pansarkorvetter försåg den förra marinförvaltningen flottan med ännu en typ af pansarklädda fartyg, nemligen de pansarklädda kanonbåtarne, af hvilka nu finnas tretton. Ingen annan nation har hittills visat något tecken till afsigt att eftertaga denna typ. Dessa pansarfartyg äro inga småfartyg, utan mäta mera än 1100 tons, äro bevärade hvardera med en pjes af gröfsta kaliber, uppställd förut och skyddad med en

halfcirkelformad jernsköld. Hvarje fartyg har kostat omkring 1.000000 mark.

Dessa kanonbåtar äro afsedda till försvaret af flodmynningarne och hamninloppen och deras bestyckning med pjeser af gröfsta kaliber antyder afsigten att använda dem emot pansarfartyg och i viss mån såsom flytande batterier. På dessa fartyg kan hvad ofvan blifvit sagdt om utfallskorvetterna i än högre grad tillämpas. I ringaste sjö äro deras rörelser tvärskepps- och långskeppsvägen så våldsamma, att man endast kan räkna på lyckskott från deras kanoner, och så snart någon svårare sjö uppstår, äro de nödsakade att söka sig in på smult vatten. Derjemte är deras fart så ringa, att de omöjligen kunna användas i strid mot större pansarfartyg, ty vid reträtt skulle de ofelbart blifva upphunna och afskurna. De kunna derföre med fördel endast användas i fullkomligt lugnt väder och i aldra närmaste granskap af kusten, vid hamninlopp och på hamnredder, men för sådant ändamål skulle verksammare och med mindre kostnad kunna användas kustbatterier, understödda af torpedobåtar.

Icke underligt då att främmande mariner hittills icke tagit efter denna fartygstyp. Äfven vårt amiralitet har, sedan ett dussin af detta slags fartyg anskaffats, blifvit öfvertygadt om att ett dyrbart misstag blifvit begånget. Två fartyg af denna klass, som senare satts på bädd, hafva till dimensionerna blifvit förminskade med en femtedel under det att dess maskinkraft blifvit nära fördubblad.

General v. Caprivi har förordnat om profs anställande med dessa bepansrade kanonbåtar, först med enkla fartyg och sedan i eskader, der försök antagligen skall göras att manövrera dem i förening med större pansarfartyg i närheten af kusten, för att utröna hvad hjelp anfallsflottan skall kunna vänta af dessa båtar. Efter

allmänna åsigten hos dem, som hafva erfarenhet af dessa kanonbåtar, skola de blifva fullständigt obrukbara utom kanonhåll från kusten.

Den tyska författaren säger vidare: "Härmed är likväl icke slut på listan af den föregående marinförvaltningens tvifvelaktiga åtgärder; tyska flottan eger icke en korvett i stånd att göra mera än 14 knop och ingen torpedobåt som gör mera än 16 knop, under det Ryssland, England och till och med Danmark hafva torpedobåtar, som göra 20 knop." *)

Kanalen emellan Östersjön och Nordsjön.

För någon tid sedan meddelades från Hamburg att för tyska riksdagen skulle framläggas förslag om byggande af kanal emellan Nordsjön och Östersjön, hvars kostnad beräknades till 120 å 150 mill. mark. Man tillade i notisen härom att detta förslag rönte motstånd af marinstyrelsen, som hade föredragit att se den betydliga summa, som det kräfde, lemnad till vidare utveckling af tyska krigsflottan. "Deutsche Heeres-Zeitung" tror sig veta, att de förberedande undersökningarne för förslaget äro afslutade och att linien Kiel—Brunsbüttel är den enda som kunnat antagas samt att styrelsen utan tvifvel gjort sig till godo de förberedande undersökningar, som utförts af M. Dahlstrœm och som blifvit diskuterade af alla kompetenta auktoriteter. Någon proposition i afseende å denna kanal skall emellertid icke framläggas för näst sam-

*) Mot förestående uttalanden i «Frankfurter Zeitung», som förefalla oss innehålla öfverdrifter och icke vara fullt opartiska, hafva vi ännu icke sett något genmäle hvarken i någon tysk tidning eller tidskrift icke heller i de tidskrifter af annan nationalitet, hvilka återgifvit desamma. Vi skola icke underlåta att, om och när sådant blir synligt, i tidskriften införa detta.

Redaktionen.

manträdande riksdag. Propositionen har ännu icke inkommit till preussiska landtdagen. Det är i öfrigt ogrundadt, att marinförvaltningen motsatt sig förslaget. Tvärtom har denna styrelse uti framställningen af grunderna för flottplanen lifligt uttalat sig för detsamma.

Kanalen skall utgå från Elbe, passera genom Rendsburg och utmynna i Kielerbugten vid Holtenau, söder om Friedrichsorts stora fästningsverk. Hela längden skall icke uppgå till mera än 97 kilometer. Ett djup af 9 meter vid lägsta vattenstånd och 110 meters bredd skall medgifva passage för de största fartyg vid hvarje flodtid och samtidigt båda vägarne.

Genom byggandet af denna kanal, hvilken skall blifva uteslutande i tysk besittning, erhåller Tyskland för jemförelsevis ringa kostnad ovärderliga fördelar. Dess krigsfartyg skola icke behöfva göra den svåra passagen öfver Stora Belt, som Danmark skulle kunna förhindra genom sina kustbatterier och isynnerhet genom minor. Passagen skall på en gång göras säkrare och hastigare. När Östersjön är tillfrusen, skola alla de krigsfartyg, som under den mildare årstiden utföra tjenst der, kunna användas i Nordsjön. Slutligen skola afgifterna från handelsfartyg, som begagna sig af kanalen, för att undvika nuvarande ofantliga omväg genom Kattegat, snart ersätta byggnadskostnaderna.

Starkt befästad vid mynningarne, skall Tyskland icke hafva något att frukta af en hafvet beherrskande magt, för de af sina fartyg, som det icke vill skicka emot fienden. Kanalen skall äfven erbjuda en förträfflig försvarslinie mot hvarje anfall, hvars operationsbas skulle vara i Danmark. Förslaget förenar sålunda det nyttiga med det angenäma, hvilket är mera än som behöfs för att berättiga dess utförande.

(Progrès militaire.)

Handelsmaritima underrättelser.

(Utdrag ur konsulsrapporter m. m.)

Finland.

De förenade rikenas sjöfart på Finlands konsuldistrikt under år 1883 framgår af följande:

Hela antalet med last ankomna fartyg utgjorde 277 om 65888,26 tons, hvaraf 178 svenska om 34445,96 tons och 99 norska om 31442,30 tons.

Antalet af med last afgångna fartyg uppgick till 716 om 221003,11 tons, hvaraf 292 svenska om 63848,11 tons och 424 norska om 157155 tons.

Härvid inseglad bruttofrakt uppgick till:

För svenska	ankommande	fartyg.....	mark	207208.
„ „	afgående	„	„	1.065110.
„ norska	ankommande	„	„	763126.
„ „	afgående	„	„	4.089966.
		eller tillsammans	mark	6.125410.

Under samma år ankommo i barlast:

svenska fartyg .....151 om 35907 tons,
norska „ .....361 „ 136570 „

samt afgingo i barlast:

svenska fartyg .....39 „ 7696 „
norska „ ..... 39 „ 11788 „

Uti ofvan angifna antal ankomna svenska fartyg med last och i barlast 329 st. om 70353,35 tons, ingå ångfartyg med 145 „ „ 34457,37 „

Af ankomna norska fartyg 460 st. om 168011,97 tons har antalet ångfartyg varit 16 „ „ 5544,82 „

I afseende å ångbåtsförbindelsen mellan Stockholm och Finland yttrar generalkonsulatet, att densamma

numera icke motsvarar de fordringar, som med skäl kunna ställas på denna starkt trafikerade linie samt att denna förbindelse icke blir fullt tidsenlig förr än passagerare- och godstrafiken åtminstone i hufvudsak ombesörjas af särskilda båtar, hvardera inrättade för sitt speciela ändamål.

I afseende å afgifter som påförts lastegare eller affordras fartyg, meddelar generalkonsuln följande:

1:o. Uti senast afgifna årsberättelse anförde jag — sidan 277 af "Berättelser om handel och sjöfart" — hurusom näringsafgift till Helsingfors' stad påfördes egaren af en från Stavanger hit inkommen och till en härvarande köpman försåld last af sill. På begäran af fartygets befälhafvare öfverklagades denna debitering hos guvernörsembetet i Nylands län, som dock förklarade ifrågavarande debitering vara på lag grundad.

En dermed likartad fråga har sedermera här förekommit och dragits under pröfning af kejserliga senaten. Till stadens hamn inhemtades nemligen af utländsk skeppare från Baltischport en råglast, hvilken efter ankomsten hit försåldes till en af stadens handlande. Härför af vederbörande myndighet påförd näringsafgift, sökte skepparen hos drätselkammaren restitution af sagda afgift, som emellertid blifvit erlagd, hvarvid han till stöd för sitt anspråk framhöll hurusom slik pålaga vore åsatt endast matvaror, som af utländing vid masten försåldes, och råglasten icke blifvit vid masten utminuterad, utan i ett enda parti försåld. Sedan klagan häröfver anförts hos guvernören i Nylands län, som på upptagna skäl låtit bero vid drätselkammarens åtgärd, har senaten, dit ärendet i besvärsväg ytterligare dragits, fastställt guvernörens utslag.

2:o. Likaledes anfördes uti senast afgifna årsberättelse — sidan 278 af "Berättelser om handel och sjöfart" — hurusom en svensk undersåte, hvilken under

tvenne dagar besökt denna stad för att i och för afslutandet af en affär här sammanträffa med en i S:t Petersburg bosatt person, af härvarande poliskammare påförts en näringsafgift af 120 mark, oaktadt han icke till finsk undersåte utbjudit eller med sådan afslutat handel om annat lands vara. Vid häröfver hos ofvan bemälda guvernörsembete anförd klagan har den resolution erhållits att debiteringen af ifrågavarande afgift varit med ordalydelsen af gällande bevillningsförordning öfverensstämmande, hvadan ändring deruti icke vunnits.

3:o. Vid utklarering af fartyg, befraktade med för spansk hamn afsedda trälaster, hafva vederbörande befälhafvare att till inom Finland anställda spanska konsulattjenstemän erlägga:

För sundhetspass ..... pesetas 25
„ fartyget, visering af manifest.. „ 15

samt konsulatafgift för lasten å 25 centimos pr ton om 1000 kilo.

Sist anförda afgift, hvars belopp med nära 200 % öfverstiger den som de förenade rikenas fartyg numera hafva att erlägga till landets egna konsuler, och följaktligen utgör en ingalunda oafsevärd utgift, har fortfarande gifvit anledning till meningsskiljaktighet mellan lastegare och skeppare, i det att de senare, hvilka uti afslutade fraktaftal vanligen tillförbundit sig att erlägga endast de afgifter, hvilka drabba fartyget, icke ansett sig vara skyldiga att, såsom af lastegare fordrats, äfven utgöra ifrågavarande lasten uttryckligen påförda konsulatafgift. Då emellertid lastegare vägrat att ikläda sig densamma, har för skepparen icke återstått annat än att, till förekommande af tidsförlust, erlägga beloppet under protest, hvarjemte åt vederbörande konsulattjensteman uppdragits att utverka restitution af detsamma.

Då jag i och för sist anförda ändamål rådfört mig med härvarande sakförare, har jag dock afrådts från att, med den utredning som rörande ifrågavarande ärende här kunnat vinnas, söka genom stämning till domstol återvinna omtvistade beloppet.

Vid begäran om upplysning från härvarande spanska konsulattjensteman, huruvida den författning, på hvilken rättigheten att uppbära ifrågavarande afgift grundar sig, lemnade någon ledning till bedömande af hvem dess utgörande rätteligen tillkomme, har det svar erhållits, att så ej vore fallet.

Derjemte har framhållits, att ett ej ringa antal af från Finland till Spanien skeppade trälaster vore sålda till spanska köpare, att levereras vid sidan af fartyget i finsk hamn, med anledning hvaraf, äfven om ifrågavarande konsulatafgift rätteligen borde utgöras af lastegaren, sådant i dessa fall tillkommer den spanska köparen. Lämpligaste sättet att förekomma tvist uti ifrågavarande hänseende vore derföre att vederbörande rederi eller skeppare vid afslutande af fraktaftal uttryckligen frikallades från erläggande af den till spanska konsulattjenstemän utgående konsulatafgift för lasten, och har jag med anledning häraf ansett mig böra uti skrifvelser till kongl. kommerskollegium och kongl. departementet för det inre anhålla att vederbörandes uppmärksamhet måtte fästas på nyss anförda åtgärd.

I sammanhang härmed anser jag mig böra anföra, att jag till utredande af denna fråga sökt att från i annat land anställd, aflönad spansk generalkonsul erhålla yttrande rörande densamma, samt dervid fått mottaga den upplysning:

att enligt författningens uttryckliga ordalydelse konsulatafgift för last skall erläggas af lastegaren;

att detta bör ske då denne å konsulatet företer den eller de fakturor öfver lasten, af hvilka konsuln har behof för att jemföra dem med skepparens manifest. Konsuln har visserligen icke någon förpligtelse till nyss anförda åtgärd, men är berättigad att i samråd med skepparen neka sitt visa då ej dylik franco-faktura vid skeppets klarering företes. I den hamn der ofvan berörda spanska konsulattjensteman finnes anställd erlägges konsulatafgiften för lasten städse af lastegaren.

4:o. Med anledning af styrelsens åtgärd att nedsätta en komité för att öfverlägga om och föreslå åtgärder till skeppsfartens upphjelpande, har en insändare i härvarande tidningar fäst uppmärksamheten på en afgift som, enligt insändarens uppgift, under benämning af adresspenningar utan laglig grund med 80 penni pr läst påföres de fartyg, som intaga last i Viborg, Fredrikshamn och Kotka, hvarjemte insändaren anförde hurusom exportörerna i Viborg vid utklareringen hos sig behöllo tullkammarens qvittenser på fartygens utlagor, och i stället åt vederbörande skeppare aflemnade sina egna, på främmande språk upprättade räkningar, vid hvilkas granskning insändaren funnit, att deri under olika titlar påförts ett och samma fartyg väsentligen skiljaktiga belopp. En med förhållandena på platsen förtrogen person, som uppgifvit sig hafva utklarerat hundradetals fartyg från Viborg, har sedermera besvarat dessa anmärkningar dermed att ifrågavarande adresspenningar grunda sig på en "århundraden gammal häfd" — s. k. "wiburgsche ussence" — att de hittills utgått med dubbelt större belopp af utländska än af finska fartyg — så t. ex. för ett 100 lästers utländskt fartyg med mark 160, men för ett inhemskt endast med mark 80 — att då denna afgift, sådan den hittills beräknats endast efter fartygens storlek, utan afseende på den betingade frakten, onekligen hårdare drabbat ett för kortare resa befraktadt fartyg

än ett för längre resa och högre frakt, vederbörande exportörer numera beslutat att framdeles i stället beräkna 2 % af frakten för utländska och 1½ % för inländska fartyg; att dessa adresspenningar för öfrigt numera grundade sig på ömsesidigt aftal, ty i och med detsamma frakt afslutades på de ofvannämnda hamnarna, inginge fartygsegare äfven förpligtelsen att betala der brukliga umgälder, bland hvilka i certepartiet vanligen uttryckligen nämndes "usual adresscommission", samt att hvarje redare, då han befraktat sitt fartyg från Viborg, nog toge de drygare omkostnaderna i beräkning och betingade sig en i förhållande dertill högre frakt, hvilken fraktdifferens ju fölle exportören till last. Sant vore att den originala tullräkningen icke utlemnades åt skepparen, men detta berodde derpå, att de större exporthusen träffat det aftal med vederbörande tullförvaltare, att tullräkningarna betalades endast en gång i månaden, men lemnades städse afskrift af tullräkningen, då så af skeppare påfordrades. Vid klareringen i Viborg debiteradeS dessutom fartygen för en afgift, hvilken af exportörerna erlägges till tulltjenstemännen för att dessa utöfver sin skyldighet utskrefve de många och långa inlagorna, hvilket arbete, om det skulle utföras af exportörerna före klareringen, komme att fördröja fartygets afgång med en dag, hvilken i de flesta fall vore vida mera värd än den jemförelsevis obetydliga afgiften. Redan för några år sedan hade landets största träexportörer till regeringen framstält begäran om afskaffande af sist anförda vidlyftigheter vid klareringen genom att införa det norska sättet att beräkna tullen efter fartygens drägtighet, ehuru, tyvärr, tills vidare utan åsyftad verkan.

Egypten.

Alexandria. Flera af de förenade rikenas handelsartiklar äro redan kända här — trävaror, jern, stål,

hästskosöm m. fl. — och åtnjuta äfven hos konsumenten ett visst företräde, men föga eller intet har hittills blifvit gjordt för att befrämja afsättningen och öka efterfrågan. Trävaruhandeln t. ex. är koncentrerad nästan uteslutande i tre importörers händer, hvilka genom sin situation utöfva ett sorts monopol och beherska marknaden. Dessa införskrifva just så mycken svensk vara som behöfves för att tillfredsställa en bestämd efterfrågan hos deras kunder, men hafva icke minsta intresse att söka sprida förbrukningen deraf till men för andra trävarusorter som fylla deras nederlag. Afsättningen af hästskosöm är visserligen inskränkt, men konkurrensen desto ifrigare med belgiska m. fl. produkter, hvilka på grund af direkta och reguliera kommunikationer kunna införas så mycket lättare och säljas billigare. Att svenskt jern, stål, m. m. införes ifrån England tillkännager äfven i sådana artiklar en efterfrågan som blott kräfver att blifva klokt utvecklad. Detsamma må sägas om de från Tyskland och Österrike införda "säkerhetständstickor", som man sorgfälligt förser med fulländad ehuru illa stafvad *svensk* etikett. Förutom i dessa här mer eller mindre kända artiklar gifvas andra uti hvilka den svenska och norska industrien kunde med fördel konkurrera.

De mest efterfrågade trävarusorterna äro 4×9, 3×9, 2×9, 1½×9; i mindre qvantitet äfven 1¼×9, 3×8, 2×8. Priserna variera mellan 60 och 80 paras pr löpande fot 3×9 (40 paras = 1 piaster, 97½ piaster = 1 £). En mindre del af införseln är 1:a qvalitet, större delen 2:a qvalitet.

Argentinska republiken.

Buenos Ayres. De förenade rikenas skeppsfart på distriktet under år 1883 framgår af följande öfversigt:

Från utrikes ort ankommo med last 14 svenska fartyg om 5341 tons.

Till utrikes ort afgingo med last 3 svenska fartyg om 898 tons.
„ „ „ „ i ballast 11 sv. fartyg om 4677 „
Från Norge ankom med last 1 norskt fartyg om 318 „
„ utrikes ort „ „ „ 27 „ „ „ 9292 „ och 346 C.L.
„ „ „ „ i ballast 2 „ „ 826 tons.
Till „ „ afgingo „ 27 „ „ 9744 „ och 346 C.L.
“ „ „ „ med last 5 „ „ 1510 tons och 104,5 C.L.

Frakterna härifrån hafva hela året hållit sig ytterst låga såväl för ång- som segelfartyg.

Under årets första månader lyckades det ångfartygen att uppnå en frakt af 25 sh. för ull, men allteftersom skeppningstiden framskred föll frakten intill 10 sh. Under Oktober gick frakterna upp till 20 sh., hvarvid de för de reguliera linierna höllo sig till årets slut. För saltade hudar varierade frakterna mellan 25 och 30 sh. och för torra hudar mellan 40 och 60 sh.

För segelskeppen hafva frakterna varit nominella. De flesta befraktningar hafva afslutats från floderna, hvarest en temligen liflig efterfrågan på mindre fartyg egde rum från Februari till Maj. Frakterna varierade mellan 25 och 30 sh. för salta hudar och från 24 till 34 sh. för hvete och linfrö, Canalen.

Tonnageafgiften, som förr var 60 cts pr registerton, är från den 1 Januari 1884 nedsatt till 30 cts för fartyg öfver 150 registerton och till 15 för mindre fartyg.

Ångfartyg erlägga hälften af denna afgift.

I kajpenningar betalas pr dag när lastning och lossning pågår 2 cts pr ton intill 100 tons och 1 ct för hvarje ton deröfver.

Litteratur.

Innehåll i åtskilliga maritima och krigsvetenskapliga tidskrifter år 1884.

Svenska och norska.

Kongl. Krigsvetenskaps-Akademiens handlingar och Tidskrift. 7:e häft. Handlingarne: Årsberättelse af föredraganden i krigskonst, kaptenen m. m. G. Björlin (forts. o. slut); Årsberättelse af föredraganden i artilleri, majoren m. m. J. Bratt. Tidskriften: Ett försök att belysa frågan: Huru bör Sverige ordna sitt befästningssystem? Dybergs distansinstrument; Krigsvetenskapsakademiens sammanträden.

8:e häft. Handlingarne: Årsberättelse af föredraganden i artilleri, majoren m m. J. Bratt (forts.) Tidskriften: Belgiska skjutskolans skjutförsök i lägret vid Beverloo III (fortsättn. o. slut); Uppgifter om 1883 års beväringsmanskap; Militärlitteratur; Personalförändringar; Krigsvetenskapsakademiens sammanträden.

9:e häft. Handlingarne: Årsberättelse af föredraganden i artilleri, majoren m. m. J. Bratt (forts.) Tidskriften: Till frågan om infanterielden; Om kavalleriofficerens utbildning; Sammandrag af uppgifterna om de år 1883 för första gången vapenöfvade beväringsskyldiges förmåga i läsning och skrifning; Personalförändringar.

10:e häft. Handlingarna: Årsberättelse af föredraganden i artilleri, majoren m. m. J. Bratt (forts. o. slut); Årsberättelse af föredraganden i befästningskonst, kaptenen m. m. A L. Billmanson. Tidskriften: Ryska kavalleriets sommaröfningar; Om ytformernas afbildande på kartutkast; Personalförändringar.

11:e häft. Handlingarne: Årsberättelse af föredraganden i befästningskonst, kaptenen m. m. A. L. Billmanson (forts. o. slut). Tidskriften: I anledning af skriften «Om kavalleriofficerens utbildning«; Om ryska kavalleriets sommaröfningar; Ledningen af skyttelinien i en nutidens strid; Personalförändringar.

12:e häft. Tidskriften: Om anordnandet och utförandet af stora fälttjenstöfningar; Underrättelse från främmande land; Personalförändringar.

13:e häft. Tidskriften: Om ledningen af infanteriets eld (med en karta); Tabell utvisande de kontraherade portions- och ra-

tionsprisen under 1884 års möten; Militärlitteratur; Personalförändringar.

14:e häft. Tidskriften: Om skjutöfningarna på kompaniskjutbanorna; Angående kavalleriets utbildning och användning i fälttelegraftjenst; Från främmande land; Militärlitteratur; Personalförändringar.

Artilleri-Tidskrift. 2:a häft. Fältartilleriets indirekta eld; Gevärsförsök i Schweiz; Frontförändring med afbröstade kanoner; Taktiska öfningar med italienska fältartilleriets befäl och underbefäl; Underrättelser från främmande länder (Officerarnes teoretiska arbeten vid franska fästningsartilleriet; Ett och annat om holländska fältartilleriets skjutöfningar; Sotomayors nya spanska fältkanon; Antagandet af en ny officersrevolver i Tyskland); Betänkande afgifvet af artillerikomitén 1882—1883; Beskrifning af Gautiers telemeter och dess användning; Kongl. bref, generalorder m. m.

3:e häft. Fältartilleriets indirekta eld; Ett besök på artilleriplatsen vid Jüterbog; Underrättelser från främmande länder (Infanterifficerares kommendering till kavalleriet och artilleriet; Franska artilleristaben och franska artilleriets olika etablissementer; Ersättning af servismanskap m. m. under ett batteris eldstrid: Österrikiska fästningartilleriets beväpning; Fordonen vid tyska arméns proviantkolonner; Den franska instruktionen för reglerande af granatkarteschelden; Pågående försök vid italienska fältartilleriet; Försök med tyskt chokoladkrut i England; Skjutförsök i Spezia mot compoundpansarplåtar; Skjutförsök med stålprojektiler mot pansar, utförda i Frankrike; Krupps pansarbrytande projektil; Krupps nyaste pansarplåtar; Repetergevärfrågan i Österrike—Ungarn; Repetergevärfrågan i Frankrike; Skjutningar mot artilleri, utförda vid belgiska infanteriskjutskolan år 1883; Tillverkningen vid de ryska artillerietablissementen under 1881; Italiens tillgång på hangevär med dithörande ammunition; Några uppgifter om ryska vallgeväret m/77; Personal och hästar vid det nyuppsatta italienska ridande artilleriet); Kongl. bref, generalorder m. m.

Danska.

Tidskrift for Sövæsen. 19:e band., 1—3 häft. Vid årsskiftet; Helgolandsdagen; Taktiska betraktelser; Den tyska marinens utveckling; Om marinens mobilisering; De internationela polarstationerna 1882—1883; Blandade ämnen; Underrättelser för sjöfarande.

Tyska och österrikiska.

Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. N:o IV 1884. Öfver magnetismens inflytande på kronometerns gång; Återblick på de af Yarrow & C:o gjorda uppfinningar och förbättringar i afseende å torpedobåtar; Elektriskt ljus i fabriksanstalter;

Ryska torpedobåten «Suchum«; Nybyggnader för ryska flottan under 1884; Engelska tornfartyget «Hecate« och korvetten «Cordelia«; Utrustning af ryska marinen; Fransyska tornfartyget «Indomptable«; Qvicksilfver i stället för horizont vid mätande af stjernhöjder; Djupsjölodningar i Atlantiska oceanen; Petroleum såsom bränsle under pannorna på ångbåtar i Ryssland; Fransyskt fästningsartilleri; Accelerationskanoner; Högt tryck i pannorna på oceanångare; Litteratur; Bibliografi.

N:o V och VI 1884. Handel, sjöfart och marinstationer; Om höjande af skotteffekten; Användande af «culminations-secunden« för erhållande af meridianhöjd genom observation i närheten af meridianen; Wegschaiders förbättrade konstruktion af ångpannor till fartyg; Longitudsbestämmelser genom iakttagelser af nebulosa; Om stridsvärdet hos enkla fartyg och flottor; Om telegrafförbindelse emellan fyrfartyg och fastlandet; Från fransyska marinen: (Öfningseskadern och 1:a klassens torpedobåtar; Slagfartyget «Marceau's« aflöpning; Kryssaren «Sfax«; Pansarkanonbåten af 2:a klassen «Fusée«; Torpedobåten af 1:a klassen n:o 65; Tendern «Milan«; Kölsträckning till transportfartyget «Pacifique«; Kanonbåtar typ «Farcy«; Kanonbåtar typ «Arquebuse«; Kanonbåtar typ «Henry Rivière»); Fransyska marinens budget förvaltningsåret 1884; Inrättandet af en generalstabsbyrå i italienska marinen; Brasilianska pansarskeppet «Riachuelo«; Dynamitkanoner och dynamitskott; Från grekiska marinen: (Organisering af en marincentralstation; Budgeten; Kanonbåtarne «Spetsais« och «Hydra«); Rubin's gevär; Greklands nya myntsystem; Bulgariska flottiljen; Undervattensbåt i italienska flottan; Litteratur.

Engelska.

Journal of the Royal United Service Institution. Vol. XXVIII, N:o CXXIII. Organisation af den militära helsovården under krig; Om anfall nattetid; Om nödvändigheten af systematiska öfningar för flottans officerare i konsten att manövrera fartyg under ånga; Pansarfrågans närvarande ståndpunkt; Svar på frågan «Huru skall vid ett krigs utbrott fördelaktigast vara ordnadt för fördelande af flottans personal och reserver till de stridbara krigsfartygen och till ett lämpligt antal handelsfartyg såsom hjelp åt krigsflottan, af capt. Charles Johnstone R. N. (prisbelönt); Svar på samma fråga, af capt. H. Cleveland R. N.; General von Stosch och tyska flottan (öfversättning); Om en ny method för skjutöfning med rörlig tafla (öfversättning); Rekryten, en kort framställning om infanterisoldatens öfning innan han sätts in i ledet (öfversättning); Outram's division bevakande Lucknow 1857 - 58, en taktisk studie; Öfverrumplingen af Fontenay—sur Moselle (öfversättning); Litteraturöfversigt.

N:o CXXIV. Ryssarne vid Kaspiska och Svarta hafven; Om nödvändigheten af förbättrade kommunikationsmedel med Indien genom Eufratdalen; Fälttelegrafen, dess tjenst i senaste krig och dess närvarande organisation; Ramen — det mest framträdande draget af kommande sjöstrider; Kanonkrutet, betraktadt såsom artilleriets lefvande ande; Rysslands framträngande mot Indien.

Franska.

Revue Maritime et Coloniale. Aprilhäftet: Studie öfver krigsoperationerna till sjös från 1860 till 1883; Administrationen af franska marinens personal; Tidsbestämmelse genom korresponderande circumzenithalhöjder; Uppgifter om Madagascar (forts.); Ryska flottans utveckling sedan Krimkriget; Minnen från en expedition till Levanten (Gregland 1883); Signaler med kanonskott; Tyska flottans tillstånd; Holländska marinens organisation; Nybygnader för italienska flottan; Vridbara plattformar för artilleri; Ryska flottans tillstånd; Kanal emellan Östersjön och Nordsjön; Eldning under ångpannor med olika slags trä; Den atmosferiska elektriciteten vid Cap Horn; Maringyroscopet; Hafsfisket i Europa och Nordamerika; Beskattningssystem i Tonkin.

Majhäftet: Användande af elektricitet för utrönande af det motstånd ett fartygsskrof möter; Betraktelser öfver meteorologiska förhållanden; Administrationen af franska marinens personal; Historisk öfversigt af strandegares rätt till strandadt gods; Om elektriska fyrar och ljudsignaler; Slagtäljare för ångmaskiner; Iakttagelser i afseende å jordmagnetismen på Island; Minnen från en expedition till Levanten (Grekland 1883); Om qvicksilfverhorizon i amalgameradt kärl; Kryssaren «Sfax«; Engelska flottans tillstånd; Nya försök med «Edinburgh«; Förnyade prof med «Phaëton«; Tyska marinens program 1873; Tyska flottans mobilisering; Plan för svenska flottans tillökning; Ryska bepansrade kryssaren «Dmitri-Donskoi«; Brasilianska pansarfartyget «Riachnelo«; Kongress af «naval architects«; Italiens kustförsvar; Capitaine de vaisseau Huon de Kermadec's graf; Diébèdongou i Senegal

KUNGL. ORLOGSMANNASÄLLSKAPET