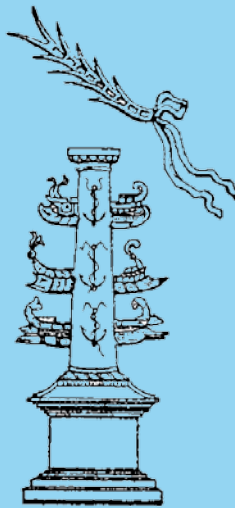


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1896.

59:e årgången.

Häfte N:r 3

Uppgifter rörande organisationen af flottans manskap,

*samt hvad i samband dermed varit nödigt att nämna
om härens organisation, från äldsta tider
intill våra dagar.*

Från olika källor sammanförda af

S. Natt och Dag.

Kapten vid Kongl. Flottan.

I.

(Forts. från sid. 116 i årgångens 2:a häfte).

Såsom förut är omnämndt qvarstod, äfven efter det yngre indelningsverkets införande, utskrifningsskyldigheten för hela den lösa befolkningen, hvilken stod utom privilegierna. Denna lösa befolkning (i de roterade landskapen) kunde emellertid ej till en början tagas i anspråk af Kronan för att emot sin vilja tjena uti de *värfvade* truppförbanden. Kongl. Maj:t hade nemligen funnit det billigt, »att alla dugliga inhyseskarlar, lösdrifvare och utom privilegierna stående försvarskarlar måga tagas och komma rotarne till lisa och understöd, när någon afgang sker». Detta tolkades sålunda, att den rust- eller rotehållare, som skulle rekrytera och kände till någon dylik lösdrifvare, kunde anlita landshöfdingeembetets hjälp för dennes insättande i nummer. Första gången detta fick så att säga »kongl. sanktion» var 1653.

Värfning af folk, som i händelse af behof kunnat komma de indelta regementena eller båtsmanskompanierna tillgodo, fick alltså från kronans sida endast ske på frivillighetens väg. Detta verkade naturligtvis hinderligt på kompletteringen af alla värfvade truppförband. På grund häraf utfärdades 1731 en förordning bestämmande, »att den som möda och besvär för lösdrifvares upp-

spanande haft, och den först angifvit, må vara till honom närmast». Samma stadgande återfinnes uti 1802 års värfningsstadga. Först 1824 förordnades, att »hädanefter och tills vidare må ingen, på den grund att han saknar laga försvar, dömas till krigstjenst;» K. Br. 13/10 1824.

Alla »utom privilegierna stående» voro följaktligen fogelfrie, när det gällde att fylla en vakans vare sig vid ett värfvadt eller vid ett indelt truppförband; således äfven vid båtsmanskompanierna. Detta är närmast att hänföra under »våldsam värfning» eller, som det vid flottan kallades, »pressning». Det enda *goda* detta rekryteringssätt hade med sig var, att alla, som det kunde, skaffade sig »laga försvar».

Deremot medförde det mycket *ondt*. Ej blott att det ingaf en känsla af, att hela försvaret kunde anförtros åt det lägre folket; det alstrade derjemte en motvilja, ja rädsla, för all *personlig* krigstjenst. Det låg föröfrigt någonting så motbjudande uti att tjena tillsammans med karlar, hvilka fått sig krigstjensten *å dömd som ett straff*, att det ej alls är underligt, om motviljan mot »att tjena Kronan» ännu i dag, 84 år sedan återupplifvandet af svenske medborgares personliga krigstjenstskyldighet och 72 år sedan lösdrifvarnes »sjelfskrifvenhet» till krigstjenst upphörde, är så stark, som den i verkligheten är. Det var denna obenägenhet för *personlig* krigstjenst, som föranledde *legorättens* införande i bestämmelserna om beväringsskyldighetens fullgörande, denna förnuftsvidriga bestämmelse, som ända till 1872 förryckte värnpligtinstitutionen i vårt land. Man kan äfven tryggt säga, att det till stor del är denna fäderneärfda motvilja mot krigstjensten, som här hos oss förhindrat denna institutions vidare utveckling.

Den första bättringen i detta hänseende var antagandet af 1885 års värnpligtslag, och denna ljusglimt har sedan följts af den än klarare, när 1892 års urtima riksdag antog lagen om en utsträckt tjenstetid för beväringen och »de 90 dagarne» infördes, allt försvarsförbättringar, som kommit äfven *flottan* till godo. Ännu återstår dock mycket mörker att skingra rörande denna vår na-

tions och speciellt *vår flottas lifsfråga*, ty lika visst som svenska sjömakts storhetsdagar, vikingatiden och *Erik XIV's* tid, sammanfölla med de tider, då dess bemanning helt och hållet, eller åtminstone till större delen, utgjordes af medborgare af de mera burgna klasserna, lika visst kan vår flotta ej påräkna någon *stadigvarande* glansperiod förr än den, *bemannad af landets värnpligtige söner*, åter *blifvit en lefvande del af nationen*. Politiska kombinationer kunna visserligen föranleda en nation till att skaffa sig en sjömagt (Tyskland); stora historiska minnen kunna knyta sig kring detta vapen och verka derhän att det alltjemt hålles starkt (England); men skall en nation, som ej eger känslan af sjövapnets ousmählighet, bibringas en sådan, så måste nationen i sin helhet, *folket*, lära sig *personligen* känna *äfven detta vapen*, och ej blott brodervapnet, *hären*; lära sig förstå dess uppgift, dess värde, dess användning, dess *ousmählighet*. *Ett* medel, af de många, att vinna detta mål, och dertill det säkraste om ock ej det snabbaste, är: *flottans bemannande med värnpligtige medborgare*.

Men svenska flottan har äfven haft andra tider af uppsving än de här ofvan nämnda, torde någon invända. Ja, detta är till en viss grad riktigt; men de flottor, som de om sjövapnets afgörande betydelse för fosterlandets försvar klart medvetne *Carl XI* och *Gustaf III* skapade, stodo ej på någon *fast* grund, voro ej *ett* med folket sjelf. Personalen — *vapnets själ* — var nemligen anskaffad på ett konstladt, ej på ett naturligt sätt. Detta kan visserligen äfven sägas om hären, men, spridd öfver hela landet, var denna alltid uti en ständig och intim beröring med hela nationen. Detta motverkade det skadliga inflytande å *denna* gren af försvarsverket *krigstjenstens görande till ett yrke* för en viss klass af medborgare annars skulle haft; därför kände nationen alltid sin armé bättre än sin flotta — och följderna häraf hafva vi sett. Det är just under längre *fredstider* de sorgliga följderna af ett dylikt tillvägagående mest uppstå; *under krig* talar nog ett vapen för sig sjelf.

Villigt erkännes, att bristen å kofferdi-sjöfolk var stor vid

dessa tider, men hvad som fanns att tillgå hade bort användas på ett bättre sätt. Tidsandan, motvilligheten mot personlig krigstjänst, bär skulden. Kofferdikarlarne, enrolleringsmanskapet, båtsmännen och sjöartilleristerna voro ej värnpligtige. De voro antingen *värfvade* af kronan, eller ock voro de (båtsmännen) allmogens *legde* svenntjenare, hvilka, för att få njuta den lön rust- och rotehållarne gäfvö dem, af *nödtvång* tjenade äfven kronan en viss del af sin tid. Ofta nog voro de *pressade* in i detta förhållande med lagens tillhjälp. Detta sätt för anskaffande af manskap gaf därför ej åt flottan folk, som under sin tjänstetid fullgjorde en allmän medborgerlig pligt. Flottan blef därför aldrig, hvarken under *Carl XI* eller under *Gustaf III*, en i ordets san- naste bemärkelse *nationel* institution. Dess blomstring hade haft sin rot i regentens kraftiga vilja. Den var ej en yttring af ett *af folket i dess helhet* känt behof.

Nu synes en ny dag åter randas för vårt sjöförsvär. Gryningen har redan inträdt; det beror nu mest på flottan sjelf, om denna nya lifaktighet skall försvinna om en kort tid, eller om den skall för all framtid fortleva.

Organisationen till trupp.

I äldre tider utgjorde hvarje skeppsbesättning så att säga en afdelning för sig. Det var dock blott under sjelfva sjötåget man kan tala om denna indelning; när detta var slutadt upplade fartyget, då hvar man återvände hem till sitt, och manskapet samlades ej åter förr än budkafeln kom eller vårdkasens sken kallade dem ut till kamp för hem och härd.

Äfven längre fram uti medeltiden fanns för skeppsfolket ingen stående organisation. Vid behof fördeltes det för tjänst å flottan utskrifna manskapet till de olika fartygen, men i öfrigt synas de utskrifne vid ankomst till eller afgang från flottans förläggingsorter blott hafva varit samlade i hopar, härads- eller socken-vis. Så var ock förhållandet vid arméen, der bonde-hären,

vid marscher såväl som i strid, var ordnad landskaps-, härads- eller sockenvis; endast mera sällan indelades den uti större afdelningar eller *banér*.

Under nyare tidens första skede synas förhållandena vid flottan härvidlag hafva varit enahanda med de under medeltiden. Manskapet kom till fartygens förläggingsorter i oordnade hopar och fördeltes då genast till fartygen. När dessa sedan upplade för vintern återvände största delen af manskapet hem, och blott så många stannade öfver vintern qvar å skeppsgårdarne, som der voro behöfliga för vakthållning m. m. En del af det öfriga manskapet, troligen de värfvade årstjenarne, inlades för vintern uti borgläger.

Den stående organisation, som vid 1600-talets början infördes vid arméen, invercade emellertid äfven å förhållandena vid flottan, och år 1618 finna vi, huru det utnämndes »höfvidsmän och kaptener», hvilka skulle hafva befäl öfver såväl det gamla som det nyutskrifna skeppsfolket. En sådan tillsattes för folket i Finland och en för folket på Åland. Redan samma år väcktes dessutom förslag om att indela allt skeppsfolket uti sex »kaptensskaper», hvardera om 300 man, men det stannade vid blotta förslaget såväl detta år som året derpå, då frågan åter kom på tal.

Att en viss norm följts vid manskapets fördelning på fartygen, så att manskapet från samma landsände tilldelats ett och samma fartyg eller afdelning sådana, synes tydligt. Sålunda omtalas, hurusom vid den stora mönstringen med hela svenska sjömagten i Stockholm 1620, då denna indelades i fem flottor, manskap från samma provins tilldelades samma flotta (så vidt möjligt var). Indelningen af år 1620 blef dock ej bestående; åtminstone omtalas den ej vidare. Den efterträddes af den här förut omtalade kompaniindelningen af år 1623, men denna omfattade ej *allt* flottans manskap.

För att visa huru ett dätidens »generalförslag öfver bemanning» såg ut, införes här (originalet i f. d. kammar-kollegii arkiv):

“Kort summa uppå sjöfolket som blefvo mönstrade den
24 Juli 1620 å Skeppsholmen.

1. Rikskronans flotta.

Nils Gyllenstjerna, Vice Amiral.

Behöfves	Tillstädes	Borta	Intet ank.	Fattas	
Stab 4	Stockholms	83	7	0	126
Personer 317,	Smålands	26	2	8	
	Östergötlands	42	8	9	
		153	17	17=191	

2. Svärdsflottan,

Claes Christerson, Vice Amiral.

— „ — 314	Stockholms	65	11	42	87
	Uppland Vestmanland	49	40	16	
Stab 4		114	51	58=227	

3. Wasens flotta,

Claes Flemming, Vice Amiral.

— „ — 324	Stockholm	57	16	0	öfver 72
	Gestrikland	11	21	0	
	Norrland	11	3	0	
	Åland	66	45	52	
	Finland	47	4	59	
Stab 4		152	89	111=396	

4. Sceptorns flotta,

Johan Derfelt, Vice Amiral.

— „ — 329	Stockholm	64	12	0	108
	Vestergötland	50	6	3	
	Södermanland	13	19	50	
Stab 4		137	37	53=221	

5. Riksnnyckelns flotta,

Claes Claesson, Vice Amiral.

— „ — 326	Stockholm	72	15	0	öfver 133
	Finland	219	15	134	
4		291	30	134=459	
	Summarum				
— „ — 1600		877	224	373	Fattas 321
		1494			

Deremot äro öfver 205.“

Som man ser ett enkelt men, med anledning af en del sinsemellan stridande sifferuppgifter, numera ej fullt förståeligt uppställningssätt.

Första gången frågan om en *ständig* indelning af flottans hela personal synes hafva varit före år 1632, då det föreslogs att indela densamma i amiralskap. Fartygsmaterielen skulle hafva organiserats i enlighet härmed, och till viss afdelning fartyg skulle ständigt hört viss afdelning af skeppsfolket. Häraf blef dock ingenting detta år, men året derpå föreslogs, att flottan skulle indelas uti fem »regementen eller amiralskap», och denna indelning blef äfven genomförd. Hvarje regemente ställdes dervid under befäl af en amiral, men det omedelbara befälet öfver detsamma fördes af en major, hvilken vid förfall äfven hade att förrätta amiralens tjenst. Hvarje regemente indelades uti 5 kompanier, hvardera om 180 man. Af kompanierna bildades 4 af det egentliga sjöfolket (båtsmännen), det 5:e utgjordes af bysseskyttar. Regimentenas antal var, enligt olika uppgifter, tre eller fyra. Någon *fast* stadga erhöi denna trupp ej förr än längre fram. Tidsperioden före det ständiga båtsmanshållets slutliga organisation under *Carl XI* (omkr. 1685) var dessutom en öfvergångstid för vapnet, och om någon fast, bestående organisation kan egentligen ej blifva tal förr än vid flottans nydanelse under denne regent. Någon *utförlig* redogörelse öfver skeppsfolkets organisation till trupp kommer derfor ej att lemnas förr än i afdelning II.

Uti denna redogörelse öfver flottans manskapsförhållanden har användandet för flottans räkning af *värfvadt* eller förhyrdt manskap blott uti förbigående omtalats. Ej heller har omnämnts den stora kontingent af *landttrupper*, som användes vid fartygsbesättningarnes kompletterande. Orsaken härtill har varit, att vid sammanförandet af dessa »uppgifter» hufvudsakliga vigten lagts vid att erhålla kännedom om *medborgarnes sätt för fullgörande af pligten att värna om hem och härd* samt *regeringens åtgö-*

randen i detta hänseende, jemte den inverkan dessa tvenne förhållanden haft på sjövapnets utveckling.

För att denna sammanföring af "uppgifter" rörande flottans manskapsförhållanden dock skall blifva så fullständig omständigheterna medgifva, lemnas här nedan en del uppgifter, dels om *flottans eget värfvade manskap*, dels om det *manskap från arméen*, som under nu afhandlade period af vår flottas historia användes å fartygen.

Alldenstund inga tillförlitliga uppgifter härom för tiden före *Gustaf Wasas* uppträdande kunnat erhållas, göres härvidlag början med nyare tiden.

Först redogöres då för:

Värfvadt eller förhyrdt sjöfolk.

Det är förut omtaladt, hurusom *Gustaf I* till en början hade mycket svårt att inom landet anskaffa lämplig personal för sin nyskapade flotta. Åren 1532—1534 värfvades därför i utlandet, derefter började svenska och finska skärgårdarne att lemna behöfligt antal sjöfolk. Dock fanns ännu alltjemt förhyrdt manskap, såväl in- som utländskt. Det var dels för att skaffa mera sjövandt folk, dels för att erhålla med bestyckningens serverande väl förtroget manskap, de s. k. "bysseskyttarne" (*), som förhyrning användes. Enär såväl det utskrifna som det värfvade manskapet åtnjöt aflöning, och en del dervid tjänade för årslön, medan andra blott tjänstgjorde och erhöilo hyra för sommaren, samt en och samma karl ena året hade årslön (årstjenare) och andra året blott upptogs som förhyrd för sommaren (hyresbåtsman), så är det nu hardt när omöjligt att afgöra, hvilka bland det dåvarande skeppsfolket som voro *värfvade* och hvilka som voro *utskrifne*.

Värfning af båtsmän i utlandet omtalas äfven från 1544. År 1561 värfvades åter ett större antal, denna gång dock inom landet; men äfven utländskt sjöfolk, som för tillfället befann

*) Anm. *Uppstüdernas* båtsmän började ej förr än 1634 att kallas *bysseskyttar*.

sig i Sverige, antogs. När sedan hela flottan skulle bemannas vid utbrottet af det stora nordiska kriget 1563, och utskrifningarne, fastän de skedde i stor skala, ej gäfvö tillräckligt med folk, så företogs en ny större värfning och då äfven i utlandet (Holland, Tyskland och Skottland).

Under *Johan III*, *Sigismund* och *Carl IX* minskades så småningom fartygens antal, och det manskap, som erhöils genom utskrifning, visade sig vara tillräckligt för flottans bemannande. När derpå *Gustaf II Adolf* började att återupprätta svenska sjömagten, ökades åter personal-behovet, och man nödgades ånyo använda värfning för att fylla detta behof. Det var ej heller vid denna tid godt om kofferdi-sjöfolk inom landet, hvarför det äfven värfvades i Holland, hvarifrån 1670 erhöilos 1,000 soldater (bysseskyttar?) och 300 båtsmän. Sedan kom polska kriget, och tillgrep man då åter värfning. Sålunda värfvades 1623 inom landet såväl svenskt som utländskt sjöfolk. Det var då det kompani om 400 man uppsattes, hvars underhåll städerna åtog sig 1624, hvilken anordning fortfor till 1629.

Ofvanstående är egentligen allt det mera viktiga man vet om värfningar för flottans räkning före 1630-talet. Värfvadt manskap fanns dock alltid till ett större eller mindre antal; de här ofvan omnämnda värfningarna voro alla *större* sådana.

De *vintervakter*, som omtalas från denna tid, voro manskap uttagna bland det öfriga skeppsfolket för att under vintermånaderna hålla vakt och förrätta diverse arbeten å skeppsgårdarne. Dessa vintervakter voro till en början värfvade af årstjenareklassen. Efter 1618 började de uttagas bland stads-båtsmännen och 1621 blefvo dessa, som förut är omtaladt, ålagda att flytta till Stockholm.

Bland flottans manskap nämnas redan på denna tid *skeppsgossar*. Sådana funnos redan på midten af 1500-talet, då de kallades "skeppspyckjerne." De användes sedermera allt fortfarande såväl å skeppen som å skeppsgårdarna, men under hela den period af vår flottas historia, som afhandlas i denna afdelning, voro de ej organiserade till en sjelfständig kår, utan räknades bland de öfrige årstjenarne och ansågos närmast som minderåriga sådana. Först

längre fram i tiden, vid flottans nydaning under *Carl XI*, omnämnas skeppsgossarne mera som en afdelning för sig. Af denna anledning lemnas nu ej någon vidare redogörelse för denna institution, utan komma alla uppgifter rörande densamma att sammanföras uti afdelning II.

Ännu återstår dock att omnämna en högst väsentlig del af dåtidens skeppsbesättningar. Denna del utgjordes af:

De å fartygen använda soldaterna.

Dessa, hvilka gemenligen kallades "skeppsknektar", tillhörde ej flottan utan hären. Härvid synas inga vissa trupp-afdelningar hafva varit tilldelade flottan, utan man använde vid behof af de trupper, som voro närmast till hands. Skeppsknektarne upptogos ej uti fartygens mantals- och löne-register (således ej heller i det "generalförslag" från 1620 som ofvan finnes infördt) utan bokfördes alldeles för sig. Några bestämda uppgifter om deras antal finnas därför ej tillgängliga annat än undantagsvis. För år 1566 finnas dock fullständiga rullor öfver de å fartygen använda soldaterna, hvilka utgjorde bortåt 3,000 man. År 1604 funnos 637 knektar å flottan och år 1622 något öfver 1,000; 1628 funnos 2,800 och år 1632 ungefär samma antal. De synas då hafva utgjort en alltför stor del af besättningarne, ty 1633 framhöll amiral *Claes Fleming*, att man ej borde sätta fler knektar å skeppen än der kunde vara båtsmän.

II.

Behandlande hufvudsakligen tiden från det ständiga båtsmanshållets införande på 1630-talet till och med 1808—1809 års krig.

Det ständiga båtsmanshålllet.

Uti den föregående afdelningen af dessa »uppgifter» harskilrats flottans manskapsförhållanden från äldsta tider till och med det ständiga båtsmanshålllets införande på 1630-talet. Detta båtsmanshåll undergick sedan flere partiella förändringar och utvidgningar, och det dröjde ännu omkring ett halft sekel innan det fick någon mera stadigvarande organisation.

Städerna åtog sig ännu en tid bortåt på hvarje nytt riksmöte att fullgöra skyldigheten att hålla visst antal båtsmän, hvarjemte tid efter annan dertill fogades en del tillägg. Det viktigaste af dessa var den, med anledning af kriget mot Danmark, 1634 åtagna skyldigheten att, jemte de ordinarie, hålla s. k. *fördubblingsbåtsmän*. Äfven i antalet båtsmän, som hvarje stad skulle hålla, skedde förändringar. Sålunda hade Stockholms först att hålla 160 båtsmän, men fick 1636 antalet sänkt till 100, fördubblingsbåtsmännen inberäknade; 1655 erhöll staden anstånd med fördubblingsbåtsmännens uppsättande tills flottan var klar att löpa ut, då Amiralitets-kollegium skulle »dem fogeligast härom vidare påminna och advertera»; 1823 ökades antalet båtsmän till 437. Göteborg höll först 50 båtsmän, men erhöll sedan frihet från båtsmanshåll under fredstid, mot det att staden vid krigstillfälle uppsatte 100 man. Uti öfriga städers båtsmanshåll skedde äfvenledes flere förändringar, hvilka det skulle blifva alltför vidlyftigt att här omnämna.

År 1720 anbefalldes emellertid en allmän jemkning af städernas båtsmanshåll, och hela antalet blef då 1741, hvarjemte sedermera Umeå, Luleå och Piteå belades med båtsmanshåll så, att antalet ökades till 1769, deraf 892 ordinarie och 877 fördubblingsbåtsmän. Från fördubblingens utgörande befriades städerna vid förstärkningsmanskapets införande 1811 och städerna uppsatte derefter inalles 885 man.*) Sedermera tillkommo genom extra rotering 37 man. En ny större jemkning i städernas båtsmanshåll egde derpå rum 1839, då hela antalet ordinarie nummer (879) fördeltes på städerna i proportion till den bevilling hvarje stad erlade.

För landsbygden, der vissa kuststräckor i Uppland, Södermanland, Östergötland, Småland med Öland, Vestergötland, Helsingland, Medelpad och Ångermanland äfvensom å Åland och i åtskilliga delar af Finland under 1630-talet roterades med båtsmän, skedde ätven en del mindre förändringar i båtsmanshålllet under den närmaste tiden efter dess införande derstädes.

*) *Ann.* Deraf 6 från Wisingsö

Äfven för landsbygden infördes sålunda 1658 systemet med fördubblingsbåtsmän,*) hvaraf skulle hållas en för hvarje ordinarie. Fördubblingsbåtsmännen skulle endast i högsta nödfall uppfordras. Skyldigheten att prestera fördubblingsbåtsmän upphörde vid förstärkningsmanskapets inrättande. Utaf de efter 1658 roterade eller indelta landskapen blefvo Halland och Bohuslän alldeles befriade från att hålla fördubblingsbåtsmän, medan på Gotland skulle hållas en sådan för 2 ordinarie. Fördubblingsbåtsmans-institutionen fastställdes slutligen 1683 såsom en stående skyldighet för de landsdelar, som voro underkastade båtsmanshåll.

Båtsmansroteringen utsträcktes sedermera äfven till de längs Bottniska vikens norra del belägna kustlandskapen.

De från Danmark eröfrade kustlandskapen blefvo äfvenledes snart till större delen roterade med båtsmän. Uti de genom Brömsebro-freden 1645 bekomna Gotland och Halland uppsattes redan 1646 en del båtsmän, hvilka voro afsedda att utgöra en ersättning till flottan för en del båtsmans-rotar, som samtidigt derifrån öfverfördes till arméen.

Uti denna anordning skedde sedan en del förändringar. Sålunda öfverfördes Gotland 1660 till landtförsvaret, hvarvid flottan såsom ersättning erhöll en del socknar uti Norrland, Roslagen och Medelpad för sin båtsmans-rotering. Redan 1664 kom likväl Gotland åter under amiralitetet, och sedan dess har båtsmän ständigt varit roterade derstädes. Vid ett tillfälle (1756) har det äfven varit fråga om att förvandla öns rotering till indelning, hvarigenom på ön med lätthet hade uppsatts 1,000 båtsmän mot dåvarande 245, men frågan derom förföll.

Uti Halland synes det först ej hafva blifvit något allvar af af med båtsmans-roteringen, ty 1648 stadgades att allmogen i denna provins skulle erlägga utskrifningspenningar för att få vara frie för utskrifning och rotering. Amiralitets-kollegium väckte 1658 åter fråga om denna båtsmans-rotering, men deraf blef ej

*) Anm. Desse åtnjöto i allmänhet under fred (då de vanligen ej uppbadades) hälften mot ordinarie, men under krig voro förmånerna lika för begge.

heller denna gång någonting utom för några få socknar; man synes då i stället varit betänkt på att inlägga rytteri i den öfriga delen af denna provins. Sedermera erlades från Halland utskrifningspenningar för en del år, medan utskrifning för hären egde rum under de öfriga. År 1681 var fråga om att indela hela Halland till båtsmanshåll, men deraf blef äfven denna gång intet och 1685 blef norra delen af provinsen indelad till rusthåll, för kavalleri; södra delen, utom de socknar der båtsmän voro roterade, erlade allt fortfarande utskrifningspenningar. Så var förhållandet ända till 1703, då en utskrifning af 273 man för härens behof verkligen skedde. Med den nu nämnda båtsmans-roteringen i södra delen af Halland vidtogos under hand flere smärre förändringar, och i den till kavalleri indelta delen af provinsen anhöll bönderna flere gånger, såsom 1699, 1720 m. fl. år, att få prestera båtsmän i stället för kavalleri. På grund häraf beslöts 1721, att provinsen skulle indelas till båtsmanshåll, då flottan derifrån skulle hafva erhållit 1603 man indelnings- och 105 man roteringsbåtsmän; de senare motsvarande Blekinges och Södra Möres s. k. »indelnings frälse» båtsmän. Allmogen tyckte dock att denna indelning var för hård och anförde klagomål, hvilket hade till följd, att indelningen blef om intet och att i stället år 1723 beslöts införandet af båtsmans-rotering. Sedan förarbetena till denna rotering blifvit afslutade, erhöles 1739 Kongl. stadfästelse af det på grund häraf uppgjorda förslaget.

Af de genom freden i Roskilde 1658 erhållna kust-landskapen Skåne, Blekinge och Bohuslän blef det förstnämnda aldrig, med undantag af en mindre del, belagdt med båtsmans-håll, ehuru fråga verkligen var väckt om hela provinsens rotering. De skånska städerna fingo emellertid hålla båtsmän. Blekinge och större delen af Bohuslän blefvo deremot strax efter fredsslutet belagda med båtsmans-rotering. Uti Blekinge fritogs dervid Asarums socken från rotering m. fl. onera mot det att denna sockens hemmans-egare åtogo sig en del arbeten vid skogsfällande och virkeskörsel för skeppsbyggeriet i Bodekull (nuvarande staden Carlshamn). Någon bestämd indelning af den öfriga delen af provinsen synes ej heller

blifvit genomförd vid detta tillfälle, och det var först efter Carlskrona stations anläggande, som det 1681 blef fullt reda med provinsens båtsmanshåll, hvilket då blef af indelnings natur. Med båtsmanshållet i Bohuslän skedde tid efter annan en massa förändringar, alltför många och för inkrånglade att här närmare redogöras för. Det kan vara nog nämna, att ursprungligen såväl rytteri*) som båtsmanshåll fingo indelnings natur i provinsen, hvarvid ofta nog en viss socken än skulle prestera ryttare än båtsmän. Sålunda omtalas, hurusom Norrvikens socken först var indelt till båtsmanshåll, men att båtsmännen derifrån så ofta rymde till Norge, att rytteri i stället förlades dit, medan dervarande båtsmän förflyttades till Inland och Hisingen. Slutligen stannade det vid att provinsens kustorter blefvo underkastade båtsmansrotering. Det slutliga båtsmanshålls-kontraktet med Bohuslän afslöts dock ej förr än längre fram och erhöi kongl. stadfästelse först 1739.

Angående *rotehållarnes skyldigheter gent emot sina båtsmän* utfärdades tid efter annan en del förordningar. Den viktigaste af dessa var den som utfärdades 1653, hvori landsbygdens rotehållare ålades att hålla båtsmännen med torp försedda med nödiga byggnader, såsom stuga, fähus, och pörte, hvarjemte hvarje båtsman skulle hafva fritt mulbete för 1 å 2 kor samt några får. Vid denna tid kan man alltså anse att båtsmans-institutionen hade inträdt uti mera fasta former än tillförne, former som sedermera i hufvudsak hafva bibehållit sig oförändrade.

Hela landets båtsmanshåll utgjorde år 1675,**) då kriget mot Danmark som bäst pågick, 5,159 man fördelade sålunda:

Städernas båtsmanshåll:

1. Stapelstädernas båtsmän.

Stockholm.....	100 man.
Göteborg	50 "

*) *Anm.* Blef sedermera förvandladt till infanteri och utgör nu Kongl. Bohusläns Infanteriregemente.

***) *Anm.* Under närmast föregående tiden hade företagits en större jemkning i det antal båtsmän de olika landsdelarne skulle prestera.

Åbo och Wiborg (45)*)	90 man.
Norrköping	42 "
Borås, Kalmar (35)	70 "
Nyköping	30 "
Visby.....	25 "
Malmö, Jönköping (20)	40 "
Uleå, Nystad (16).....	32 "
Vestervik	15 "
Linköping	14 "
Hudiksvall, Wasa, Raumo (12)	36 "
Hernösand, Nortelje, Södertelje, Skenninge (10) ..	40 "
Eksjö, Vexjö, Lidköping, Venersborg (10) ...	40 "
Mariestad, Marstrand, Helsingfors (10)	30 "
Öregrund	9 "
Söderköping, Wadstena, Skara, Uddevalla (8) ..	32 "
Varberg, Halmstad, Kristianstad (8).....	24 "
Ny Karleby, Borgå (8)	16 "
Söderhamn, Trosa, Ystad, Helsingborg (6) ...	24 "
Skanör och Falsterbo, Sköfde, Falköping (6) ..	18 "
Alingsås, Gamla Karleby, Björneborg (6).....	18 "
Umeå, Trelleborg, Lund, Brahestad (5)	20 "
Sundsvall, Östhammar, Vimmerby, Cimbris-	
hamn (4)	16 "
Laholm, Falkenberg, Kongelf, Hjo (4).....	16 "
Åmål, Ekenäs, Kristianstad, Jakobsstad (4) ..	16 "
Sölvesborg, Bogesund (Ulricehamn) (3)	6 "
Torneå, Luleå, Piteå, Grenna, Båstad (2) ...	10 "
Kungsbacka, Nådendal, Vekolax (2).....	6 "
Engelholm.....	1 "
	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 886

2. Uppstädernas byssekyyttar.

Upsala	40 man.
Vesterås.....	28 "

*) *Anm.* Siffror inom parentes angifva huru många båtsmän *hvardera* staden hade att uppsätta.

Arboga	26 man.
Gefle	25 ”
Enköping	20 ”
Örebro	18 ”
Karlstad	14 ”
Strengnäs	12 ”
Köping, Hedemora (10)	20 ”
Askersund	8 ”
Nora, Linde, Mariefred, Kristinehamn (6) ...	24 ”
Torshälla, Carl Gustafs stad (Eskilstuna), Sigtuna (4)	12 ”
Filipstad	2 ”
	249

Landsbygdens båtsmanshåll (rotering).

Södermanlands kompani.....	183 man.
Östergötlands ”	236 ”
Gotlands ”	245 ”
Ölands ”	294 ”
Smålands ”	190 ”
Norrlands ”	620 ”
Vestergötlands ”	266 ”
Bohus ”	292 ”
Roslags ”	338 ”
Ålands ”	274 ”
Söderfinlands ”	210 ”
Nylands ”	169 ”
Norrfinlands ”	161 ”
Österbottens ”	237 ”
Skånes ”	52 ”
Hallands ”	121 ”
Blekinge ”	106 ”
Från 3 socknar i Gestrikland.....	30 ”
	4,024

Hela båtsmanshållet: 5,159 man.

Ofvanstående siffror hafva, hvad städerna angår, ett särskildt intresse. De kunna nämligen anses för trogna värdemätare på de respektiva städernas dåvarande betydelse och rikedom, Vi se sålunda, att Borås vid denna tid var en långt mera betydande stad än Malmö; Borås uppsatte nemligen 35 båtsmän, hvaremot Malmö blott 20. Äfven lemna denna förteckning intressanta upplysningar om hvilka orter som då voro »städer», men som nu ej äro det, t. ex. Båstad, samt om hvilka städer som då voro uppstäder. Gefle t. ex. var vid denna tid ännu uppstad.

(Forts.)

Flottan under sistförflutna året.

IV.

Utveckling och underhåll af flottans materiel.

Fartygsmateriel.*)

(Forts. fr. sid. 142).

Karlskrona station. Å pansarbåten John Ericsson har fartygets ändring till öfverensstämmelse med 1892 års komitéförslag blifvit fullbordad. Å kanonbåten Skagul har fartygets ändring till öfverensstämmelse med nämnda förslag varit under arbete, men icke hunnit afslutas. Ångvärmledning har å logementsfartyget Stockholm blifvit anbringad och tillverkning af dylik för logementsfartyget Vanadis har blifvit börjad. För Karlskrona artillerikårs behof har en ångslup blifvit byggd. Arbetena för nybyggnad af skeppsgosseöfningsfartyget Najaden hafva börjats. För varfvets maskinverkstäder har ny ångpanna blifvit tillverkad och insatt. För torpedverkstaden hafva anskaffats ångmaskin, svarfvar, fräs- och bormaskiner jemte åtskilliga arbetsredskap. För torpedinskjutningsbron har tillverkning af en undervattenstorpedtub för 45 cm. torpeder och en öfvervattenstorpedtub för 35 cm. torpeder pågått, hvarjemte inskjutningsbron blifvit utvidgad.

Stockholms station. Pansarbåten Gerda har erhållit förroder och ny backning. Å pansarbåten Ulf har arbetet med backningens förnyande pågått, men icke hunnit afslutas. En lysmaskinbåt för Fårösund har blifvit nybyggd. Handminor, 160 stycken, hafva blifvit tillverkade. För sjökarteverkets behof har varfvet under år 1895 utfört de vanliga underhålls-, rustnings- och afrustningsarbetena å sjömättingsfartygen samt börjat arbetena

*) Utdrag ur riksdagsberättelsen.

för tillverkning af en ångslup med maskin och panna samt af en ångslupsmaskin. För lotsverket har under år 1895 chefsfartyget Stockholm (f. d. Frej) blifvit förbygdt och förlängdt, hvarjemte ny propellermaskin och ny ångpanna blifvit i fartyget insatt; dessutom hafva diverse underhålls- och rustningsarbeten vid varfvet utförts å ångfartyget Ring, tre chefsfartyg, nio fyrfartyg och tre andra lotsverkets fartyg. För postverkets behof har ångfartyget Öland blifvit afrustadt, repareradt och rustadt. För norska torpedväsendet hafva ytterligare Whiteheads torpeder blifvit tillverkade.

Under år 1895 har Marinförvaltningen afslutat kontrakt om leverans för flottans behof af:

dels materiel för bepansringen å pansarbåten Oden, af hvilken materiel den tjockare delen, bestäld i utlandet hos Schneider & C:o i Creusot, redan hitkommit och den tunnare, bestäld inom landet hos aktiebolaget Bofors—Gullspång, väntas snart blifva levererad;

dels torpedkryssaren Örn, hvilken är bestäld hos Motala verkstads nya aktiebolag;

dels ock torpedbåten Komet, hvilken är bestäld i utlandet hos F. Schickau i Elbing.

Artilleri- och minmateriel*) m. m.

Under år 1895 har för flottans räkning anskaffats: 2 st. 15 cm. kanoner med lavettage och skyddsskärm för pansarbåten John Ericsson, 1 st. 15 cm. kanon för kanonbåten Skagul samt 1 st. skyddsskärm till å samma kanonbåt uppställd 15 cm. kanon; 2 st. 57 mm. snabbskjutande kanoner med lavettage för kanonbåten Svensksund; 1,340 st. 57 mm. stål- och 9,000 st. tackjernsgranater; 60 st. 24 cm. granater och 36 st. 24 cm. pansargranater samt 200 st. 15 cm. granater; 10,000 st. lösa patroner till 67—89 års gevär, 300,000 st. skarpa patroner, 10,000 st. patronhylsor och 62,000 st. laddramar, allt för repeterkarbin m/94, 10,000 st. pa-

*) Utdrag ur Riksdagsberättelsen.

tronhylsor till 57 mm. snabbskjutande kanon, en 7,5 cm. och en 27 cm. stålplåt för skjutförsök, 9,000 st. basperkussionsrör och 2,000 st. perkussionsrör, 1 st. afståndsmätare för Kungsholms fästning, 19,000 kg. brunt prismatiskt krut och 3,000 kg. nobelkrut. För fasta minförsvaret har från utlandet upphandlats elektrisk kabel, ungefär 4,000 meter, samt inom landet anskaffats omkring 2,150 kg. bomullskrut samt 185 st. handminor, hvarjente 2 st. minarbetsbåtar blifvit byggda vid Stockholms stations varf.

En officer af Kongl. flottan samt en mariningeniör hafva under år 1895 besökt Creusot för att hos firman Schneider & Co öfvervaka tillverkningen af pansarplåt till pansarbåten Oden m. m. Vidare har en officer jemte en gevärshandverkare hos firman Waffenfabrik Mauser besigtigat derstädes beställda karbiner samt en officer i London besigtigat elektriska kablar m. m., som levererats af en firma derstädes.

En officer har i Danmark, Tyskland och Frankrike vid såväl örlogsvarf som privata verkstäder, der artillerimateriel tillverkas, sökt inhemta närmare kännedom om det moderna artilleriets uppställning ombord å örlogsfartyg och andra dermed i sammanhang stående frågor.

Sammandrag af utförda skjutningar å Carlskrona skjutbana 1895.*)

Månad.	Datum.	
Januari	12	Skjutförsök med $2 \times 6 \times 6$ mm. nobelkrut för bestämmande af laddning till 57 mm. kanon m/89.
„	21	Profskjutning af 57 mm. stålgranater med 75 mm. tjock plåt.
Mars	7	Profskjutning af 25 mm. stålprojektiler och 25 mm. patronhylsor.
April	1	Profskjutning af 57 mm. stålgranater mot 75 mm. tjock plåt.

*) Enligt uppgift från Art. Departementet i Karlskrona.

April	2	Profskjutning af 15 mm. krut med 12 cm. kanon m/81.
„	3	Profskjutning af 5 mm. krut med 17 cm. kanon m/69.
„	4	Profskjutning af brunt prismatiskt krut med 15 cm. kanon m/83 samt profskjutning af styckekrut med 7 cm. kanon m/63.
„	6	Profskjutning af 35 mm. krut med 27 cm. kanon m/76.
„	10	Profskjutning af 23 mm. krut (engelskt) med 24 cm. kanon m/76.
„	18	Skjutförsök med röksvagt krut kalladt »Normal» $1,05 \times 5,41 \times 5,95$ mm. med 57 mm. kanon m/89.
„	25	Profskjutning af ammunition till 1867—89 års gevär.
„	27	Profskjutning af 57 mm. nobelkrutpatroner m/89.
Maj	3	Profskjutning af 57 mm. patronhylsor m/89.
„	9	Profskjutning af ny mottrycksring i en af korvetten Sagas 12 cm. kanoner.
„	10	Profskjutning af 57 mm. nobelkrutpatroner m/92.
„	14	Profskjutning af perkussionsrör större m/93 med 12 cm. kanon m/81 och 12 cm. granat m/79.
„	20	Profskjutning af svart prismatiskt krut med 27 cm. kanon m/81 ombord å kanonbåten Edda.
„	21	Profskjutning af ny mottrycksring i kanonbåtarna Skuld och Skäggalds 12 cm. kanoner.
„	22	Profskjutning af ny mottrycksring i 3 st. 15 och 3 st. 12 cm. kanoner å korvetten Freja.
Juni	6	Profskjutning af nobelkrut i plattor $2 \times 6 \times 6$ mm. med 57 mm. kanon m/89.
„	6	Skjutförsök med röksvagt krut kalladt »Normal» $1,25 \times 5,30 \times 6,12$ mm. och $2,10 \times 2,35 \times 2,57$ mm. med 57 mm. kanon m/89.
„	8	Profskjutning af 15 cm. tornlavettage m/93 ombord å pansarbåten John Ericsson.

Juni	10	Profskjutning af 25 mm. nobelkrutpatroner.
„	18	Profskjutning af nobelkrut i plattor 2×6×6 mm. samt 57 mm. basperkussionsrör med 57 mm. kanon m/92.
„	22	Profskjutning af 25 mm. patronhylsor.
Juli	2	Profskjutning af 57 mm. patronhylsor m/89.
„	13	Profskjutning af 24 cm. pansargranater m/92 med 24 cm. kanon m/76.
„	17	Profskjutning af 57 mm. patronhylsor m/89.
Augusti	13	Profskjutning af brunt prismatiskt krut med 15 cm. kanon m/83.
„	19	Profskjutning af 57 mm. patronhylsor och basperkussionsrör med 57 mm. kanon m/89.
November	8	Profskjutning af perkussionsrör, större, m/93, med 12 cm. kanon m/81 och 12 cm. granat m/79.
„	16	Profskjutning af 57 mm. patronhylsor m/92.
„	18	Skjutförsök med röksvagt krut kalladt »Normal» 1,7×7×14 mm. med 57 mm. kanon m/89.
December	3	Profskjutning af 57 mm. patronhylsor m/92.

Hus och byggnadsarbeten.

F. d. räkenskapskontorets hus har blifvit förändradt och inredt till beklädnadsförråd och beklädnadsverkstad samt försedt med ett trapphus af tegel. Arbetena å kasern- och exercishusbyggnaderna för Karlskrona artillerikår hafva under år 1895 så framskridit, att husen med tillhörande värmeledning, kok-, tvätt-, tork- och badinrättningar af kåren användas för det med dem afsedda ändamål. För Oscarsvärnslinierna har kaponieren blifvit inredd och ett hus för vaktmanskaf uppfördt. För beväringens öfningar har en skjutbana med skjutplats blifvit anlagd å Bollöarne.

V.

Sjökarteverket.*)

Under 1895 hafva sjömättningsarbeten blifvit utförda: vid Gefleborgs läns kust och skärgård, der desamma från

*) Utdrag ur Riksdagsberättelsen.

föregående års slutpunkter vid Stenviksudde, Kalfskär och södra udden af Storjungfrun fortsatts till Krokskär, Grimskär, Grimskärshararne och Enskär, omfattande en areal af 0,96 kvadratomil uppmätt i skalan 1: 20,000 och 0,5 kvadratomil upplodad i skalan 1: 50,000; samt

vid Norrbottens läns kust och skärgård, der desamma från föregående års slutpunkter vid Hertsöskaten, Kälkholmen och Långö N. V. udde fortsatts till Bergö, Germandö, Junkö, Sandöbådan och Brändö, omfattande en areal af 1,78 kvadratomil uppmätt i skala 1: 20,000 och 1,65 kvadratomil upplodad i skalan 1: 50,000.

Triangelmätning af andra ordningen har blifvit utförd såväl i Gefleborgs läns skärgård som ock i Norrbottens läns skärgård.

Under året äro i koppar färdiggraverade en kustkarta öfver Hamrarne—Rügen i skalan 1: 200,000, en vägkarta öfver Östersjön och angränsande farvatten i skalan 1: 1,500,000 samt tre blad och tre kartonger till militärspecialerna öfver Östgöta och Karlskrona skärgårdar, hvarjemte i sjökarteverkets galvanoplastiska laboratorium 44 st. sjökarteplåtar, 80 st. militärspecialplåtar och 11 förtoningsplåtar till flottans hemliga farleder blifvit förjernade samt i koppartryckeriet 6,650 st. sjökort, 10,129 militärspecialkartor och 1,122 förtoningsplanscher till flottans hemliga farleder blifvit tryckta. Tillika har sjökarteverket låtit trycka 300 exemplar af öfversigtskarta till militärleder, af hvilka 100 exemplar blifvit uppfordrade å tyg.

Nettobehållningen för försålda kartor utgjorde 13,042 kronor 40 öre.

VI.

Nautisk meteorologiska byrån.*)

Antalet observationsstationer, lydande under byrån, har ökats med 1 station för vattenhöjdmätning med s. k. pegel i Strömstad, och utgöras de under byrån nu lydande observationsstationerna

*) Utdrag ur Riksdagsberättelsen.

af 20 stationer för fullständigare meteorologiska observationer, 24 stationer för endast nederbördsräkning, 17 stationer för hydrografiska iakttagelser, af hvilka 10 stationer äro fyrfartyg, 7 stationer för vattenhöjdmätning med sjelfregistrerande apparater, 4 stationer för vattenhöjdmätning med peglar samt 6 stationer för vattenhöjdmätning inom sjön Mälaren, hvilka sistnämnda under år 1895 bekostats af hushållningssällskapen i Stockholms, Upsala och Vestmanlands län. Till byrån har äfven inlemnats det meteorologiska och hydrografiska observationsmaterialet vid den af Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskap bekostade observationsstationen på Käringö.

Meteorologiska observationsjournaler, förda på fartyg å aflägsnare farvatten, hafva inlemnats från 2 örlogsfartyg och 3 handelsfartyg. Sedan erforderliga utdrag af dessa journaler blifvit verkställda, komma de att afsändas till meteorologiska institutet i Utrecht.

Medelvärden af de vid byråns stationer under år 1894 utförda meteorologiska och hydrografiska observationerna hafva blifvit beräknade, hvarjemte de vid vattenhöjdmätningstationerna registrerade vattenhöjderna blifvit, i den mån diagrammerna till byrån inkommit, tabellariskt sammanställda.

Af årets anslag hafva upphandlats åtskilliga för byrån behöfliga instrument, hvarjemte byråns bok- och kartsamlingar förökats dels genom inköp och dels genom gåfvor från flera in- och utländska institutioner.

Åtskilliga flottan tillhöriga instrument hafva efter verkställda reparationer blifvit vid byrån besigtade samt de meteorologiska af dem jemförda med byråns normalinstrument.

VII.

Lotsverket.*)

Under år 1895 hafva anmälts 12 förut obekanta grund, som föranledt ändring i utprickningen. Till följd så väl häraf som af

*) Utdrag ur Riksdagsberättelsen.

andra orsaker hafva utlagts 74 nya flytande sjömärken och ändrats eller flyttats 13 samt 30 dylika indragits. Nya båkar och andra fasta sjömärken hafva anbragts till ett antal af 7, tre hafva ändrats eller flyttats och en gammal båk nedrivits.

Nya fyrrar hafva uppförts på Bålsö och Edsköklubb vid Bottniska viken, Grönö udde och Furuholmen i Stockholms skärgård, V. Ramsholmen i Östergötland, Marsholmshällan och Gränsö utanför Vestervik, Kråksundsgap, Långö och Mjölketången i Bohuslän, hvarförutom fyra nya lysbojar utlagts. Privata ledfyrrar och fyrlyktor hafva tillkommit till ett antal af 11. Dessutom har anordnats provisorisk fyrbelysning i den s. k. Gillingeleden i Stockholms skärgård.

Lysningstiden har ändrats vid 6 fyrrar. Större eller mindre ändringsarbeten hafva vidtagits å Ratans, Berguddens, Germandö, Bredskärs, Hjortens uddes, Eckerö och Tjurholmens fyrrar äfvensom å 2 privata fyrrar.

Nya mistsignalstationer hafva trädt i verksamhet vid Sandhammarens fyrplats, sirén, och vid Utklippans fyrplats, kanon.

Två lotsplatser, Håskö och Bokö, begge i Östergötland, hafva indragits.

Det sedan flera år genom lotsverkets försorg bedrifna upprensningsarbetet i Flintrännen är under året afslutadt, hvarigenom djupet i farvattnets grundaste del ökats från 6,23 m. vid medelvattenstånd till 7,23 m.

Öfverfyrringeniören har i England, Frankrike och Danmark under en tid af en och en half månad studerat fyrväsendets och mistsignaleringsens utveckling och nuvarande ståndpunkt.

VIII.

Navigationsskolorna.*)

Vid rikets navigationsskolor hafva under läsåret 1894—1895 varit inskrifna: i navigationsafdelningen 282 elever, af hvilka 138 utexaminerats såsom styrmän och 70 såsom sjökaptener, samt i maskinistafdelningen 97 elever, af hvilka 67 aflagt maskinist- och

*) Utdrag ur Riksdagsberättelsen.

24 öfvermaskinistexamen. Antalet af dem, som, utan att såsom elever hafva tillhört skolorna, åtnjutit undervisning derstädes, har utgjort 54, af hvilka 14 aflagt styrmans-, 8 sjökaptens-, 7 maskinist- och 4 öfvermaskinistexamen. Dessutom hafva 30 elever och 15 privatister aflagt godkänd examen i ångmaskinlära.

IX.

Båtsmanshållet.*)

Enligt från Kongl. Maj:ts vederbörande Befallningshafvande inkomna uppgifter utgjorde de intill den 1 November 1895 vakanssatta nummer af båtsmanshållet 3,053, deri icke inbegripna de inom Blekinge län och Södra Møre härad af Kalmar län på 10 år vakanssatta rotar, hvilkas antal vid samma tid utgjorde 715.

X.*)

Utfärdade allmänna författningar, m. m. (berörande sjöförsvaret, handel och sjöfart.)

a) På föredragning af chefen för Sjöförvarsdepartementet: *den 26 Januari*: kungörelse angående ersättning till beväringman vid flottan under färd till och från tienstgöringsorten; *den 9 Februari*: kungörelse om uppskof med tillämpningen af nådiga förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning samt signaler för angifvande af nöd å fartyg den 25 Maj 1894; *den 29 Juli*: kungörelse om ändrad lydelse af §§ 8 och 11 i nådiga kungörelsen angående antagning vid flottans sjömanskår af manskap med tienstgöring för sin utbildning under viss del af tjenstetiden den 20 December 1894; *den 28 September*: kungörelse angående förnyadt reglemente för lotsverkets enskilda pensionskassa; *den 7 November*: kungörelse angående ändrad lydelse af § 5 i nådiga kungörelsen angående utbildande af reservbefäl för flottan den 13 Juli 1887.

b) På föredragning af chefen för Landtförvarsdepartementet. *den 29 Januari*: kungörelse angående förändrad lydelse af §§ 2,

*) Utdrag ur Riksdagsberättelsen.

4, 10, 25, 29, 76, 81 och 117 i Kongl. Maj:ts förnyade nådiga förordning den 22 December 1892 angående inskrifning och redovisning af värnpligtige samt deras tienstgöring m. m.; *den 10 April*: kungörelse angående hvad iakttagas bör beträffande för beväringman utfärdad postsparbanksbok, hvilken icke kunnat inom viss tid genom vederbörande kompaniområdesbefälhafvares försorg beväringmannen tillställas; *den 24 Maj*: lag angående skyldighet för kommuner och enskilde att fullgöra requisitioner för krigsmagtens behof;

Den af Kongl. Maj:t den 9 Augusti 1894 tillförordnade komité för utredning, huruvida Landtförvars- och Sjöförvarsdepartementen må kunna och böra till ett departement förenas, har den 17 December 1895 afgifvit betänkande i det ämne, som komiténs uppdrag afsett, äfvensom vissa vid frågans utredning utarbetade författningsförslag.

Kongl. Maj:t har den 19 Augusti 1895 utfärdat kungörelse angående tillägg till förnyade taxan för befordran under fredstid på statens och enskilda jernvägar af rikets försvarsväsen tillhörande personal, materiel, effekter och förnödenheter den 22 Januari 1881.

Sedan Riksdagen — med anmälan att Riksdagen för sin del beslutit, att förordningen angående Sveriges och Norges ömsesidiga handels- och sjöfartsförhållanden den 30 Maj 1890 skulle upphävas och upphöra att gälla, när två år förflutit från den dag lagen blefve genom Kongl. Maj:ts försorg uppsagd — anhållit, ej mindre att sådan uppsägning blefve före den 1 Augusti 1895 verkställd än äfven att Kongl. Maj:t täcktes för åvägabringande af ny öfverenskommelse i ämnet de förenade rikena emellan in-

leda underhandlingar med norska regeringen, har Kongl. Maj:t den 12 Juli sistnämnda år, med tillämpning af § 18 i berörda förordning, för Sveriges del fattat beslut om förordningens upphäfvande, i följd hvaraf densamma komme att upphöra att gälla den 12 Juli 1897, samt i sammanhang dermed förordnat, att förhandlingar mellan de båda rikena skulle oförtöfvadt företagas i syfte att utarbete förslag till nya bestämmelser rörande Sveriges och Norges ömsesidiga handels- och sjöfartsförhållanden, att föreläggas de båda rikenas representationer, och att för sådant ändamål från hvartdera riket skulle utses tre ombud; hvarefter Kongl. Maj:t den 6 September 1895 förordnat Generaldirektören och chefen för Kommerskollegium Anders Richard Åkerman, Öfverdirektören och chefen för Landtbruksstyrelsen Albrecht Theodor Odelberg och vice Konsuln Axel Svartling att i egenskap af Sveriges ombud föra omförmälda förhandlingar. De sålunda utsedda svenska ombuden hafva under nästlidna års höst i Stockholm sammanträdt med de för enahanda ändamål utsedda norska ombuden.

Sedan Riksdagen anhållit, att Kongl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning dels i hvilka fall och i hvilken omfattning stats-tjenster af olika lönegrader för närvarande vore förenade med andra tjänstebefattningar, för hvilka lön eller arvode erhöles, dels ock i hvad ordning och efter hvilka grunder frågan om tillstånd till sådan förening af tjänster af vederbörande pröfvades samt med anledning af denna utredning vidtaga och till Riksdagens kännedom meddela de åtgärder, som kunde anses lämpliga till förebyggande af missbruk genom tjänsters förening, har Kongl. Maj:t uppdragit åt chefen för Finansdepartementet att från vederbörande verk och myndigheter infordra de uppgifter, som erfordras för verkställande af den ifrågasatta utredningen; och hafva dylika uppgifter numera inkommit från flertalet verk och myndigheter.

Den 11 Juni 1895 afslöts i Bryssel en traktat angående ordnande af handels- och sjöfartsförbindelserna mellan Sverige och

Belgien, hvilken öfverenskommelse blifvit den 21 i samma månad af Kongl. Maj:t ratificerad.

Underhandlingar hafva fortgått angående ny öfverenskommelse om ordnande af handels- och sjöfartsförhållandena mellan Sverige och Portugal; och hafva, i afvaktan på resultatet af dessa underhandlingar, under den 21 och 27 Maj 1895 ministeriella noter utvexlats angående den behandling, som i Portugal tillämpas å de förenade rikenas handel och sjöfart efter den 10 Juli 1895.

Underhandlingarna med främmande magter angående erkännande af de nya svenska mätbrefven hafva under år 1895 fortgått, och hafva öfverenskommelser i sådant syfte nu ytterligare träffats med Amerikas förenade stater, Danmark, Italien och Grekland.

Underhandlingar hafva af Kejsarl. japanska regeringen inledts angående en revision af den mellan de förenade rikena och Japan bestående vänskaps-, handels- och sjöfartstraktaten.

Med argentinska regeringen har förhandlats om undertecknande af en deklaration, innehållande tolkning af vissa punkter i den i Wien den 17 Juli 1885 undertecknade vänskaps-, handels- och sjöfartstraktat mellan de förenade rikena och Argentinska republiken.

1895 den 31 Maj: kungörelse angående ändrad lydelse af 25 och 28 §§ i disciplinstadgan för krigsmagten den 7 Oktober 1881;

» » 22 Nov.: kungörelse angående förändrad lydelse af 27 § i disciplinstadgan för krigsmagten den 7 Oktober 1881.

Slutligen har en komité blifvit förordnad med uppdrag att vidtaga en revision af den militära rättegångsordningen i syfte att bringa densamma i full öfverensstämmelse med krigsmagtens nuvarande organisation såväl på fältfot som i fredstid.

Årsberättelse i Reglementen, Förvaltning samt Helso- och sjukvård.

Af föredraganden, kapten *Carl Pettersén*.

Då jag nu går att i korthet sammanfatta de erinringar, hvar-till det förflutna årets tilldragelser kunna gifva anledning, beträffande de ämnen för hvilka redogörelse i dag skall lemnas, vill jag göra början med:

Reglementen.

Af reglementen, som under året utkommit eller börjat tillämpas, må då först nämnas det »förslag till reglemente för sjömans-kårens skolor», som den 7:e sistlidne September fastställdes, att tillsvidare på försök tillämpas.

Grundprincipen uti detta reglemente synes ligga, — dels deri att man af manskapet, tillhörande den ständigt tjänstgörande delen af sjömanskåren, söker erhålla ett så stort antal yrkesutbildadt förhandsfolk som möjligt, samt att manskap med tjänstgöring under viss del af antagningstiden icke erhåller utbildning längre än till 2:a sjömansklassen — och dels deri att matros- och minörafdelningarnes kurser blifvit alldeles åtskiljda, i det att till skjutskolan blifvit lagd den del af signalmatrosernas utbildning, som enligt förra skolreglementet skulle bibringas dem under de mine-ringsöfningar, hvilka voro vid fasta minförsvaret anordnade. Enligt detta reglemente öfvas nemligen i skjutskolan såväl elektriska strålkastares skötande som signalering, telegrafering, båt- och bevakningstjänst samt stångtorpeders och tillfällig minspärrningsmateriells användande.

Af öfriga reglementen märkas följande:

- »Handledning i bevakningstjänst för manskapet.»
- »Ändringar uti »artilleriexercisreglementet.»
- »Bestämmelser för exercis med karbin.»

— »Ändringar i »skjutinstruktion», såväl I (kanon och kul-spruta) som II (gevär och revolver), för att bringa dessa i öfver-ensstämmelse med nya skolreglementet.

— »Förslag till taktiska föreskrifter, grundade på successiva och samtidiga girar.»

— »Föreskrifter för signalering jemte signaltabell» att tillämpas vid nyssnämnda förslag.

— »Tillägg till signal- och evolutionsbok för de förenade rikena.»

— »Sjötjenstgöringsreglementet» befinner sig alltjemt under omarbetning, och till följd af sjömanskårens omorganisering, fastställd mobiliseringsinstruktion m. m., har det befunnits nödvändigt att vidtaga omarbetning äfven af reglementet för flottan, 1:a delen.

— »Instruktion i bevakningstjensten,» »Undervisning för manskapet vid flottan — tjänstgöringen», äfvensom »Föreskrifter för reservbefällets utbildning» äro under omarbetning.

— »Arméens infanteriexercisreglemente» har blifvit anbefaldt att tillämpas äfven vid Flottan.

För Carlskrona Artillerikår hafva fastställts:

— »Fästningsartilleriexercisreglemente».

— »Instruktion för beväringens öfningar».

— »Bestämmelser för officersvolontärers antagning och aflöning,» samt

— »Beskrifning öfver materielen».

1894 års organisation af sjömanskåren.

Den 6:e September 1895 fastställdes af Kongl. Maj:t bestämmelser i afseende å genomförandet af sjömanskårens organisation enligt 1894 års riksdagsbeslut.

Genomförandet börjades den 1:e derpå följande Oktober.

De förra benämningarne, Fasta och Värfvade stammen, komma derigenom att så småningom försvinna. Efter detta kommer nemligen icke någon *fast* stam, i detta ords förra betydelse, att finnas, i det att allt manskap vid sjömanskåren antages på 6 år, (dock med skyldighet för dem, som aflägga examen i underbefäls-

skola, att kvarstå ytterligare 2 år för hvarje sådan examen), och att endast de, som fullgjort fordringarne för uppflyttning till underofficerskorporal, äro *berättigade* att efterkapitulationstidens slut kvarblifva. De deremot, som antagas för tjenstgöring under viss del af antagningstiden, motsvara visserligen närmast den förra värfvade stammen, men äro ej förbundne till ordinarie tjenstgöring mera än 2 år och 4 månader samt afses icke att utbildas längre än till 2:a sjömansklassen.

Dock kunna de, som efter utbildningstidens slut äro dertill villige och anses lämplige, vinna anställning vid den ständigt tjenstgörande delen af sjömanskåren.

Genom denna organisation kommer sjömanskåren att vinna i tjenstbarhet, så till vida att af öfverårigt och obefordradt manskap icke komma att kvarstanna andra än sådana, som fullgjort fordringarne för uppflyttning till underofficerskorporal; dock synes fara vara för handen att, såsom organisationen nu är afsedd att genomföras, utbildadt manskap icke kan med säkerhet påräknas i tillräckligt antal för att fylla behovet af instruktörer i de olika utbildningskurserna.

Uti föreskrifterna beträffande denna organisation har icke inrymmts något medgifvande för vederbörande stationsbefälhafvare att kunna under vissa vilkor meddela afsked åt manskap med ständig tjenstgöring före kapitulationstidens utgång. Inom arméens värfvade trupper, med dess betydligt kortare kapitulationstid, har dock rättigheten till sådant afskeds meddelande visat sig vara lämpligt, samt benämnas der — afsked på grund af välfärds befordran.

Beträffande verkningarne af det nya värfnings sätt, som, med anledning af den förändrade organisationen och med antagning af 1896 års manskap tagit sin början, är ännu för tidigt att fälla något omdöme. En af de största fördelarna med det nya värfnings sättet är otvifvelaktigt den, att värfvarne, derigenom att de äro bofaste å värfningsorten, böra lättare, än hvad för de under förra värfnings sättet använda kommissionerna var möjligt, kunna försäkra sig om att i regeln anvärfva manskap, som före värf-

ningstiden ådagalagt ett godt uppförande. Frågan är dock om det icke skulle vara ännu lämpligare att till värfvare använda personer, som mera än lotskaptenerna vore i tillfälle, så att säga personligen, kunna inhemta upplysningar beträffande de anmälda karlarnes lämplighet för örlogstjensten; ty gifvetvis måste sådana upplysningar blifva mindre tillförlitliga, ju flere mellanhänder man nödgats anlita.

Sjömanskårens, i sammanhang med den nya organisationens genomförande, förändrade fördelning på kompanier, efter de särskilda yrkesgrenarne, kan med skäl anses böra blifva till gagn och lättnad för tjensten i allmänhet, och i synnerhet vid mobiliseringstillfälle, i det att vederbörande kompanichef, som sålunda inom kompaniet har manskap af endast en yrkesgren, bättre kan fördela sitt manskap till resp. fartyg, och följaktligen såväl fordringarne på yrkesutbildadt manskap i rätt proportion fartygen emellan som manskapets rättvisa kommendering till sjötjenst bättre än förr, då inom hvarje kompani fanns manskap af alla yrkesgrenar, kan tillgodoses.

De olika yrkesgrenarne hafva erhållit förändrade benämningar, och det har ansetts öfverflödigt att bibehålla en särskild yrkesgren (motsvarande förra Skyttarne), bestående af manskap utbildadt nästan uteslutande med afseende å handterandet af gevär; utan hafva skyttarne och signalmännen sammanslagits till yrkesgrenen Signalmatrosar.

Mobilisering.

Den 1 Maj 1895 fastställdes »förslag till mobiliseringsinstruktion för flottan.

Flottans pensionskassa.

Enär gratialfondens kapitaltillgång under de senaste åren minskats till den grad, att det visat sig, att fonden fortfarande icke är i stånd att, utan angripande af fondens kapital, fullgöra sina förbindelser, har Kongl. Maj:t enligt nådigt bref den 11 Oktober 1895 föreskrifvit, att från och med 1896 års ingång, dels

gratial från Flottans pensionskassas gratialfond skola utgå med 95 procent af de, enligt i hvarje särskildt fall tillämpliga stadganden, bestämda belopp; — och dels att delegare, för hvilken de vid utgången af år 1891 gällande stadganden angående gratialafgift fortfarande lända till efter rättelse, skall erlägga gratialafgift med 20 procent af det gratial, som derigenom grundlägges, samt att delegare, som grundlagt rätt till gratial för enka och barn enligt de i § 22 af nu gällande reglemente för flottans pensionskassa fastställda grunder, skall, förutom gratialafgift enligt nuvarande bestämmelser, erlägga 8 procent af det gratial, som efter hans innehavande grad skolat tillkomma hans efterlevande, derest han fortfarande att erlägga afgifter enligt de vid utgången af år 1891 gällande bestämmelser.

Dessutom tillsattes genom ofvannämnda Kongl. Bref en kommitté för utredning af gratialfondens ställning med dertill hörande ärenden.

Kongl. Direktionen öfver flottans pensionskassa har derjemte uppdragit åt en advokatfirma i Stockholm att vidtaga de lagliga åtgärder, som erfordras i syfte att göra kassans rätt till galärvarfvet vid Kongl. Djurgården i Stockholm gällande.

Förvaltning.

Förvaltningsdirektionen vid Carlskrona station har erhållit nyanordnade, rymliga lokaler, ej blott för expedition- och kontorsgöromålen, utan äfven för såväl förråder som verkstäder. Alla dessa lokaler hafva sammanförts i gemensam byggnad och äro väl anordnade för de afsedda ändamålen.

Enligt »Bestämmelser för ekonomiska förvaltningen vid K. Carlskrona Artillerikår», har kårchefen fått öfvertaga hela förvaltningen och beklädnaden vid kåren, och på stationens förvaltningsdirektion ankommer endast att tillhandahålla sådana materialier, som finnas i förråd för sjötruppernas beklädnad, jemte gråmeleradt kommisskläde. Derjemte verkställes genom förvaltningsdirektionens försorg upphandling af för kåren erforderliga proviantartiklar.

En officer af Carlskrona artillerikår ingår såsom ledamot af förvaltningsdirektionen, då frågor rörande Artillerikåren skola derstädes handläggas.

Beklädnad.

Sjömanskårens (och äfven beväringens) eldare, handtverkare och minörer hafva erhållit en del beklädnadspersedlar af ny modell, lämpade för de arbeten, hvartill detta manskap mest användes.

— Modell till pelsmössor har blifvit fastställd.

— Bussaronerna hafva utgått ur underofficerskorporalernas beklädnad.

Förplägnung.

Thé har under de senaste sjöexpeditionerna på försök användts i stället för gröt till aftonmåltid; och då allmänna meningen tyckes vara, att denna förändring i spisordningen äfven är en förbättring, — ehuru en del röster höjts för ökandet af brödportionen till erhållande af mera likhet i näringsvärde med grötportionen —, så är det väl antagligt att thé äfven hädanefter kommer att ingå i sjöportionen i stället för gröt.

Förändring i föreskrifterna för proviant- och spanmålsförrådens storlek vid Carlskrona station är under utarbetande.

Kasernering.

K. Carlskrona Artillerikår inflyttade den 1:e sistlidne November i sin nya kasern vid Vallgatan.

Sjukvård.

Sedan Carlskrona Artillerikår nu erhållit en egen Förste Bataljonsläkare, bör sjukvården å Sjöbefästningarne, hittills på grund af befästningarnes afsides belägenhet något tillbakasatt, anses kunna blifva tillfredsställande tillgodosedd.

Förenta Staternas flotta.

Ehuru denna flotta spelade en stor rôle i secessionskriget 1861—65 och vid slutet af denna kamp uppnådde en betydlig styrka, upphörde dess stridsduglighet allt mer och mer under tidsperioden 1865—1880. Monitorerna, hvilka hade gjort så god tjänst, voro sålda eller hade ruttnat; träfartygen hade så småningom råkat i förfall; de gamla slätborrade kanonerna hade bibehållits, och intet försök gjordes att följa med sin tid. Nationen hade 1861 sett en flotta skapad med största skyndsamhet och lätthet, och den trodde, att om någonsin fara i framtiden hotade, skulle detta kraftprof återupprepas. Man förstod icke, att moderna fartyg icke, likt Ericssons monitor, kunna byggas på hundra dagar, eller att en fiende, som eger en stark flotta, skulle kunna begagna dessa hundra dagar för förstörandet af deras varf och etablissement för skeppsbyggnad. En förändring inträffade 1881, då en sjöförsvarskomité yrkade, att Förenta Staternas flotta skulle bestå af 10 opansrade kryssare, på samma gång uttryckande den åsigt, att pansarfartyg voro nödvändiga. År 1883 började utförandet af detta program, då de snabbgående stålfartygen *Chicago*, *Boston* och *Atlanta* började byggas, äfvensom den mindre *Dolphin*. *Chicago* har ståldäck öfver sina maskiner, pannor och durkar och för en ganska svår bestyckning. Hon håller nu på att förlängas och förses med ny bestyckning, efter att hafva tjänstgjort som flaggskepp, fördt af captain Mahan. Hon var bestyckad med 4 st. 20 cm., 8 st. 15 cm. och 2 st. 12,5 cm. kanoner, en svårare bestyckning än som föres af någon kryssare af hennes storlek. Dessa 4 fartyg efterträdades af de ännu större *Baltimore*, *Philadelphia*, *Newark*, *San Francisco* och *Charleston*, med farter från 18—20 knop, hela pansardäck och svår bestyckning. *Charleston* är en kopia af Elswick-kryssaren *Naniwa*, som gjorde så god tjänst i japansk-kinesiska kriget.

Cincinnati och *Raleigh*, aflöpta 1872, äro mindre fartyg, och ännu mindre äro *Montgomery*, *Detroit*, *Marblehead*, *Yorktown*, *Concord*, *Bennington*, *Machias* och *Castine* af hvilka de 2:ne sistnämnda befunnos så öfverlastade med bestyckning och så ranka, att storleken af deras kanoner måste reduceras och deras skrof förlängas midskepps med 14 fot.

I denna grupp af stora och små kryssare, som gått af stapeln mellan 1884 och 1892, till ett antal af 19 fartyg, finnes ingenting särskildt slående eller anmärkningsvärdt, om man undantager den å alla fartygen svåra bestyckningen. Det har alltid varit Förenta Staternas politik att, under det den bygger jemförelsevis få fartyg, konstruera sådana, som kunna besegra fartyg af motsvarande cert i andra mariner. Denna politik vann fullständig framgång under 1812 års krig, då Förenta Staternas kraftiga fregatter upprepade gånger togo engelska fregatter af underlägsen styrka. I många af de senaste typerna äro nya och originella drag. *Olympia*, som gått af stapeln 1895, håller 5870 tons och är kanske, för sin storlek, den bästa kryssare i världen. Som hon är af ungefär samma dimensioner som den engelska kryssaren *Eclipse*, torde det vara af intresse att göra en jemförelse emellan dem:

<i>Olympia:</i>	<i>Eclipse:</i>
Deplacement.....5870 tons	5,600 tons
Fart 21,8 knop (proftur)	19,5 knop (väntad)
Pansar, däck- 11,9 cm.	6,25 cm.
„ skydd för kanoner 11,25 „ (torn)	7,5 (sköldar)
Bestyckning	5 st. 15 cm. snabbeldskanoner, 6 st. 12 cm. d:o, 9 st. 12 och 3 pund., 4 maskin-d:o,
Vigten af en breddside 532 kg.	185 kg.

Det amerikanska fartygets synbara öfverlägsenhet, i samband med det faktum, att hon har starkare och större pannor,

är förvånande. Vigten af hennes breddside jämförd med den engelska kryssarens är som 3 till 1; hennes fart är nära 2 knop större, hennes kanoner kraftigare och flera, pansardäcket starkare, och hennes grötsta pjäser monterade i täckta torn. *Eclipse* är starkare byggd och för långt mera ammunition, men på nära håll skulle hon icke ha någon utsigt att kunna motstå den andra. Huru vilseledande *Olympias* proftursfart än må vara, så är det dock antagligt, att hon med sina kraftiga pannor skulle vara i stånd att upphinna *Eclipse*. I *Newyork* och *Brooklyn* ha Förenta Staterna 2:ne ännu starkare, bepansrade kryssare. *Newyork* är färdig; hon för sex 20 cm. kanoner och 12 st. 10 cm. snabbskjutande pjäser. Hon har ett bälte af nickelstål midskepps, 10 cm. tjockt, och 4 af hennes 20 cm. kanoner äro monterade i 2:ne torn, bepansrade med 25 cm. pansar. Hennes fart är 21 knop och kolförråd 1150 tons, som är beräknadt att, efter gjorda försök, räcka för 6600 eng. mil med 10 knops fart. *Brooklyn* är något större har ett 7,5 cm. pansarbälte och 4 torn, bepansrade med från 20 till 12,5 cm. pansar, i hvilka äro monterade 8 st. 20 cm. kanoner. Härtill komma 12 st. 10 cm. snabbskjutande kanoner. Vigten af hennes breddside är 766 kg. och hon har en fart af 21 knop. Det är ögonskenligt att hon kommer nära slagfartyget, med sina talrika grofva pjäser, under det att hennes fart är sådan, att hon efter behag kan löpa från hvilket pansarfartyg som helst. Hon har också blifvit döpt till "kryssare-förstörare", ehuru hon nog torde finna det svårt att förstöra en sådan kryssare som *Powerful*, som har ett bättre skyddadt, om ock lättare, batteri och större fart. Sist i katalogen af kryssare komma "handelsförstörarne" *Columbia* och *Minneapolis*. Den förstnämnda har vid proftur uppnått 22,8 knop; den sedare 23. De äro stora, men ganska lätt armerade fartyg och äro ej afsedda för strid. Som de i praktiken icke lära kunna bibehålla sin mycket höga fart, är deras värde något problematiskt.

Förenta Staternas slagfartyg äro af 2:ne slag, dels konstruerade för *kustförsvar*, dels *sjögående*. Till första klassen

höra 5 monitorer af föråldrad konstruktion, men dessa hafva undergått en genomgående reparation och äro groft bestyckade. *Amphitrite*, *Miantonomoh*, *Monadnock* och *Terror* äro hvardera om 3990 tons och föra i 2:ne torn, bepansrade med 30 cm. Harveystål, 4 st. 23 cm. kanoner. *Puritan* är ett större fartyg och har 30 cm. kanoner. Dessa 5 fartygs fart är låg, från 10 till 13 knop, och deras nautiska egenskaper äro tvifvelaktiga, men de måste dock anses såsom ganska fruktansvärda för kust- och hamnförsvar. *Monterey* är mera moder. Hon är af 4030 tons dräktighet och för 2 st. 30 cm. och 2 st. 25 cm. kanoner i 2 torn med 35 cm. pansar. *Katahdin*, konstruerad enligt amiral Ammens teorier såsom ram, är ett egendomligt fartyg, närmast liknande *Polyphemus*. Hon ligger nästan jems med vattenytan och den del, som är öfver vattenet, är skyddad af 15 cm. och 7,5 cm. plåt. Hon har inga grofva kanoner; fyra 6-pundiga tjena såsom försvar mot torpedbåtar. Hon har ett starkt bepansradt manövertorn, och undre delen af skorsten och ventilatorer är också bepansrad. Hon har ej uppnått den kontraherade farten af 17 knop, men torde blifva antagen i alla fall. Af sjögående fartyg äro 8 byggda eller under byggnad. Den äldsta är *Texas*, konstruerad efter en engelsk plan, men hittills alldeles misslyckad. Hon är något lik den engelska *Ajax* och för två 30 cm. kanoner i 2:ne diagonalt placerade torn, så att båda kanonerna kunna skjuta förut, akterut och tvärs ut. Hon är alltför svagt byggd och led nyligen skada i docka; dessutom har hon klenlytt skydd i vattenlinien och har blifvit skarpt kritiserad i den amerikanska pressen; *Maine*, stundom klassificerad som en bepansrad kryssare, är af liknande modell. Hon för fyra 28 cm. kanoner i 2:ne diagonalt placerade torn och har 30 cm. pansar. Vid proftur gjorde hon 19,9 knop mot *Texas'* 17. Hon lämpar sig ej att möta de stora nyare slagfartygen, som nu utgöra hufvudstyrkan i de flesta europeiska mariner. Helt annat är det med de 3 fartygen *Indiana*, *Massachusetts* och *Oregon*, hvilka kunna kallas för de kraftigaste fartyg af sin storlek

som nu finnas. För jemförelses skull vilja vi här anföra några data från *Indiana* och Englands *Royal Sovereign*.

<i>Indiana:</i>	<i>Royal Sovereign:</i>	
Displacement..... 10288 tons	14150 tons	
Fart, (prof) 16 knop	18 knop	
Pansarbälte..... 45 cm. Harvey's stål	45 cm. compound	
„ för grofva kan:r 42,5 cm. „	42,5 cm. „	
„ för snabbelds- d:o, 20 cm. till 15 cm.	15 cm. „	
Bestyckning {	4 st. 32,5 cm. kanoner	4 st. 33,7 cm. kanoner
	8 st. 20 cm. „	10 st. 15 cm. snabbelds-
	4 st. 15 cm. „	38 st. mindre pjaser
	30 st. mindre pjaser	
Kolförråd 1800 tons	1450 tons.	

Det amerikanska fartyget har pansar af bättre kvalitet och ett större kolförråd. Hennes kanoner äro monterade i 6 bepansrade torn, af hvilka de 4, som föra 20 cm. kanoner, äro placerade särdeles högt. Dessa torn hafva i och för langninen 7,5 cm. tjocka ståltuber ned till magasinen. De grofva 32,5 cm. kanonerna äro icke så högt placerade, som de på *Royal Sovereign*, ej heller är ammunitionsförrådet så stort. Likväl är *Indiana*-typen präktiga *Iowa* är en förbättrad *Indiana* med 30 cm. kanoner i st. f. 32,5 cm. och 6 st. 10 cm. snabbeldskanoner i st. f. de 4 st. 15 cm. Hon är jemväl något större, har högre fribord, något tunnare pansar i vattenlinien och till skydd för sina grofva kanoner samt tjockare pansar på sitt 20 cm. kanontorn. Farten är en half knop större. *Kearsage* och *Kentucky*, hvilka började byggas i Januari och skola levereras färdiga före 1898 års slut, förete många nya drag. Hos dem äro de 4 st. 20 cm. kanontornen midskepps borta, och i stället de 2:ne grofva kanontornen konstruerade i 2:ne våningar. I den nedre af dessa äro 2 st. 32,5 cm. kanoner; i den öfre 2 st. 20 cm. kanoner. Antalet pansarbrytande kanoner är 8, neml. fyra af 20 cm. och fyra af 32,5 cm.

De sistnämnda hafva ersatt *Iowas* 30 cm. kanoner, då det utrönades vid profskjutning, att dessas projektiler på 1500 yards genomträngde en tafla, föreställande *Iowa's* skeppssida, hvilket dennas 30 cm. kanon ej förmådde. De nya fartygen skola föra 14 st. 12,5 cm. snabbeldskanoner, uppställda bakom 15 cm. Harvey's stålplåt. I vattenlinien blir ett pansarbälte, som räcker från rammen till aktra tornet och är af olika tjocklek, 41,5 till 10 cm. I nedre våningen af de stora tornen är plåtens tjocklek 42,5 cm. till 37,5 cm. och i öfre våningen 27,5 cm. till 22,5 cm. Kolförrådet utgör 1700 tons.

Engelska kritici göra invändningar mot det dubbla tornet, som är ett stort mål och olämpligt koncentrerar bestyckningen. Men uppoffringar äro alltid nödvändiga, och *Kearsage* är ett fartyg, som man kan vara stolt öfver. Hennes ammunitionsförråd är omkring 1/3-del af *Majestic's*, och hennes fart är på papperet 1 knop mindre. Det amerikanska fartyget är nästan i sin helhet skyddadt af tunnare eller tjockare pansar, och den opansrade ytan af skrofvat är mycket ringa.

Af fartyg, som äro hvarken slagskepp eller kryssare, hafva Förenta Staterna: *Vesuvius*, en torpedkanonbåt under byggnad, en undervattensbåt och nio torpedbåtar. *Vesuvius* för tre 37,5 cm. pneumatiska kanoner, hvilka kunna skjuta en granat, innehållande 212,5 kg. dynamit. De äro framtidens, snarare än nutidens, vapen och amerikanska marinen hyser intetsynnerligt förtroende till dem. Detta fartygs fart är 21 knop. Derjemte finnas 4 vackra och snabbgående hjälpkryssare — *Paris*, *Newyork*, *St Paul* och *St Louis* — men hittills hafva dessa blifvit lemnade utan kanoner och utan exercerad manskap till besättningar.

I materiel är Förenta Staternas flotta sålunda icke mycket stark. Hvad den har är likväl ganska godt. Pansaret är af utmärkt god kvalitet, nemligen af Harvey's nickelstål, som man i England hittills ansett för en onödig kostnad. Men försök i denna väg i Amerika synas hafva visat, att amerikarne stå framför England, och att nickel gör Harvey's stål starkare och segare. Nyligen hafva några förvånande resultat erhållits.

med omsmidda plåtar. I pansarbrytande projektiler hafva amerikanarne äfven visat bättre resultat än engelsmännen, hvilket är så mycket underligare, då vi ihågkomma, att 1880 fanns det i Amerika inga gjuterier eller fabriker för tillverkning af stålpanisar eller gjutning af större pjäser. Bethlehemverken i Amerika hafva nyligen erhållit stora order af pansarplåt från Ryssland, hvilket bevisar den utmärkta beskaffenheten hos den der tillverkade pansarplåten.

Hvad *personalen* beträffar, står det illa till för Förenta Staterna. "Det finnes ingen annan nation", sade sjöministern i sin sista rapport, "som har så mycken krigsmateriel, och hvilken den är så föga beredd att begagna". Flottan ökades förlidet år med 1000 man, hvarjemte det finnes en slags reserv i "sjömilisen", räknande 2665 man men för stridsbehof är totaltillgången nu endast 17000 officerare och manskap. Sjömilisen kunde kuappast vara af något värde mot exercerad manskap. Sjöministern klagar ock öfver de flesta officerares höga ålder och påvisar behofvet af någon reorganisation, som skall bringa yngre män till amiralsgraden. I en annan ganska viktig sak är amerikanska marinen svag: den har nemligen få torrdockor. På atlantiska kusten finnas endast två, en i Newyork och en i Port Royal, som kunna taga in *Indiana*; på Stilla hafvets kust är en tredje vid Mare Island. Sedan kongressens och landets uppmärksamhet blifvit fästad på denna svaghet, kan man antaga, att den snart skall blifva afhjelpat. En hamn i Mexikanska viken är af behofvet påkallad, så att Förenta Staterna, när Nicaragua-kanalen är fullbordad, må kunna hålla en stark position i dessa farvatten.

(från "Standard.")

Tyfonerna i Kinasjön.

(Insändt till Kongl. Örlogsmannasällskapet.)

Om dessa meteorologiska fenomen lemnar herr *W. Daberk*, direktör vid observatoriet i Hongkong, nedanstående intressanta redogörelse.

Det synes som om hvirvelstormarne i Kinasjön hafva sina källor i långt utsträckta, men ej djupa depressioner, hvilka vid sällsynta tillfällen sträcka sig utöfver Philippinerna, men för det mesta endast hafva sitt tillhåll i Kinasjön; norr derom blåser vinden med moderat styrka från NO och söder derom ännu svagare från SW. Nordostbrisen räcker om sommaren endast till norra delen af Formosa, men om hösten deremot står nordost-monsoonen betydligt längre upp mot norr, i det den efter hand går öfver i den på högre latituden rådande NW-monsoonen. Undantagsvis äro också de på södra sidan blåsande sydvestliga vindarne häftigare än de norr om depressionen rådande nordostvindarne, och de plåga då sträcka sig till Eqvatorn, i det de på ett visst sätt bilda en fortsättning af sydostpassaden. Öster om dessa depressioner, öfver Philippinerna, äro de lätta sydliga och sydostliga vindarne rådande. I Annam är nordanvinden förherrsande. Om sommaren börjar depressionen samtidigt med en stigning af lufttrycket öfver det inre Kina, medan om hösten det högre lufttrycket uppstår i närheten af Eqvatorn och de sydvestliga vindarne utbreda sig mot norr bort öfver Kinasjön. I månaderna Januari och Februari förekomma ej sådana regioner med lågt tryck, och ymnigheten i deras uppträdande under den öfriga delen af året belöper sig till omkring en depression i månaden. Under sommarmånaderna och om hösten ombilda de sig vanligen till en tyfon eller till en cyklon. Om våren deremot urarta de sällan till tyfoner, utan blifva föga kraftiga, hvilket

härleder sig deraf, att nordostmonsoonen tränger in i dem och utbreder sig syd öfver.

Dessa depressioners längdaxel sträcker sig i regeln från O. till V. eller från ONO. till VSV. Den medellatitud, i hvilken de ligga, är 16° N. i månaderna Juni till September. Senare på året ligga de något sydligare, och i November äro de på 10° N. latitud. Till utseendet röra de sig alldeles icke, och ofta förändra de sig ej på flere dagar, så att man under en längre tid kan följa dem. Barometerståndet i depressionens axel är då i regeln en tiondedels tum lägre än i omkretsen, der lätta variabla vindar äro rådande. I stråket af sådana depressioner är vädret byigt med mycket regn, vinden är föränderlig, och ofta förekomma svåra byar med skyfall af regn, medan åska mera sällan iakttages. Det synes, som om sydliga vinden förmedelst dessa byar arbetar sig mot norr, och nordliga vinden tränger sig syd öfver, hvarvid på sådant sätt en hvirvelstorm uppkommer. Händer det då, att det stråk, der dessa i motsatt riktning sträfvande vindar träffa hvarandra, ligger i midten af Kinasjön, så kommer sannolikt en tyfon att uppstå. Oftare förekommer det visserligen, att en kretsformig storm uppstår på östra eller vestra ändan af den långt utsträckt depressionen, ty här rotera vindarne nästan i kretsform, (undantagandes rätt ost och vest om isobarnernas största böjning,) sålunda att byarne från nord och syd skiftesvis vinna terräng; emellertid komma vid sådana tillfällen endast kretsformiga depressioner af mindre betydelse eller obetydliga tyfoner att uppstå. Det starka regnet är följaktligen ej orsak till fenomenet, ty det är endast en verkan af den i depressionens midt uppåtsträfvande luften; förmedelst vattenångornas förtätning blir värmet fritt, hvilket verkar en stigning af barometern innan byn inträffar; men då en sådan mängd vattenånga blir förtätad, att den bildar 10 tum regn per dag, kan det ej vara tvifvel om, att luftens barometertryck derigenom måste blifva betydligt förminskadt, och

utöfva den gynsammaste inverkan på depressionens bestånd. Men annorlunda förhåller det sig med regnmängden under SV-monsoonen. Här är den jemt fördelad öfver ett stort stråk och kan ej frambringa någon af högt tryck omgifven depression.

Vanskligt är att afgöra, om en i Kinasjön uppstående och som sådan erkänd depression kommer att urarta till en tyfon eller ej, men om de i det följande beskrifna kännetecknen kunna iakttagas, så kan man med säkerhet vänta sig en tyfon, ty kännetecknen på en mindre häftig depression äro aldrig så utpräglade, utan mera obestämda.

De första tecknen för en tyfon, äro cirrus-skyarne, som uppstiga i öster och draga nord öfver; derefter reser barometern något och slutligen blir det klart och torrt, men mycket varmt, med vindstilla eller lätt bris. Ser man cirrus skyarne uppstiga i vester, kan man vara säker på, att ingen tyfon kommer att uppträda. Det vackra vädret varar i regeln några dagar, och den snart uppträdande tyfonen är just orsaken till det rundt omkring herskande vackra vädret. Cirrus-skyarna uppträda ända till 1,500 mil från centrum och förkunna, att den i tyfonens medelpunkt uppåtstigande luftströmmen drager med sig vattenånga till en höjd af 6 eng. mil, hvilken naturligtvis å en sådan höjd fryser. Utanför en omkrets af 600 mil från tyfonens centrum stiger vanligen barometern; det visar sig en ring omkring solen och månen, äfven någon mareld å fartygets toppar, hvarjemte man vid solens upp- och nedgång ser atmosfären antaga de förunderligaste färger, medan i skymningen vissa ljusstrålar då och då flammas upp. Sådana tecken föregå i allmänhet en tyfons uppträdande.

Tilltagande sjöbullning ger sig tillkänna på ett afstånd af 300 å 600 mil från centrum, ja understundom på ännu längre afstånd; emellertid beror detta på om land finnes i närheten, eller om land ligger mellan tyfonen och fartyget, då rullningen uteblifver. Denna rullning är en följd af den höga sjö, som tyfonen drifver upp och som utgör den egentliga faran för far-

tyg, enär dessa i regeln mycket väl kunna motstå vindens makt allena utan att taga någon synnerlig skada. Enär den hastighet, hvarmed vågrörelsen fortplantar sig, är mycket betydligare än den, hvarmed centrum rör sig, så erbjuder dyningen ett hjälpmedel att förutse att en tyfon är i annalkande, om än man deraf på intet vis kan draga någon slutsats med afseende på den riktning, som detta fenomen måste taga. Man måste äfven gifva akt på, att dyningen visar oss, hvar tyfonen förut varit, enär de vågor, som härröra häraf, äro upprörda af vinden. En svår, från åtskilliga riktningar löpande, dyning är å Kinasjön ett säkert tecken för en tyfons uppträdande, dock icke då den iakttages i närheten af en klippuppfylld kust, då den kan hafva uppstått derigenom, att sjön emot landet vräkes tillbaka. Denna korsande dyning är resultatet af den vilda, om hvarann löpande sjögången, som påverkas derigenom, att vinden omkring centrum blåser från olika håll.

Innanför 600 mil från centrum är luften till hälften be täckt med cumulus-skyar, öfver hvilka visa sig cirro-cumulus, medan ofta fina cirro-stratus-skyar gifva den ett blekfärgadt utseende. Syd och sydvest från centrum visar sig byig luft, åskväder med cumulus-stratus-skyar. Ytterst sällan träffar man dessa sistnämnda både öster och vester om tyfonens midt, hvadan kineserne på visst sätt hafva rätt, då de säga, att ingen tyfon kommer att uppträda, när åskväder är rådande.

Ju närmare centrum anrycker, dess tätare blifva skyarne; barometern börjar att sjunka. På grund af tilltagande fuktighet blir luften tryckande; om morgonen uppstår en fin dimslöja, under det himmelen antager ett hotande, duskigt utseende. Vädret är tungt och osundt; för många menniskor är det omöjligt att sofva under ett sådant atmosferens tillstånd. Anmärkas bör äfven, att vissa djur och insekter, såsom ormar, etter-spindlar och tyfonflugor under sådana omständigheter framträda i ymnighet och förete en viss oro.

Tre hundra mil från centrum råder hög sjö, som visar sig förr än vind kommer, och som fortfar att råda äfven efteråt.

På ett afstånd af 200 mil faller temperaturen i följd af de tunga tjocka cumulusskyarne, hvarmed himmelen är tätt öfverdragen. På detta afstånd, för så vidt man är rätt framför centrum, visar luften sig vid vissa tillfällen genomskinlig, samtidigt med att molnen hafva ett egendomligt och ohyggligt utseende. Vinden börjar att nålkas med byar.

Är man norr om centrum och inom ett afstånd af 200 mil, eller inom 150 mil och söder om detsamma, så börjar det att regna hårdt; närmar man sig in till 60 mil, så faller regnet i strömmar. Åska och blixtn visa sig alldeles icke, dock är det af vinden förorsakade bullret så våldsamt, att man tror att det är åska. I Hongkong är temperaturen då ofta 78° Fahr. och i Kinasjön 76°.

De särskilda tyfonernas omfång variera mycket, och nära land äro också de starka vindarne i en och samma tyfon ytterst olika fördelade; sålunda kan det ganska väl inträffa, att vinden kan vara mindre hård på ett ställe, som ligger centrum närmare, än på ett annat, som ligger längre bort derifrån. Ett ofelbart tecken på centrums annalkande är barometerfallet och byarnas tilltagande häftighet.

År 1892 stod barometern, 40 mil från centrum, på 29,26 tum eng. under svår storm, vindstyrkan 10; 50 mil derifrån på 29,30 tum, vindstyrkan 9; på 100 mils afstånd å 29,40, vindstyrkan 8 och 200 mil från centrum på 29,50.

På ett afstånd af 2 till 15 mil från centrum dör vinden ut och vindstilla inträffar. Till sjös uppklarnar himmelen, och öfver iakttagarens hufvud stå endast lätta moln, genom hvilka himmelskropparne äro synliga. Sjön "kokar" formligen. Dess yta är piskad till skum, och en mängd luft är inpressad i densamma. I allmänhet äro böljorna höga som berg och löpa om hvarandra; emellertid lägga de sig ofta i närheten af landet då det stilla stråkets diameter uppgår till öfver 20 mil. Otaliga sjöfoglar och på ringare afstånd från kusten äfven land-

foglar samt insekter lägga sig öfver det fartyg, som inkommit i tyfonens centrum. Vindstilleregionen sammantaller ej noga med det stråk, der barometern står lägst; likaledes förekommer ofta under en tyfon ett bortdöende af vinden, som ofta länge nog fortfar för att invagga en i den tanken, att man möjligen har uppnått tyfoncentrums stilla stråk. När vinden ökar sig till tyfon, blåser den stötvis, medan qvicksilfret i barometern samtidigt visar sig oroligt; har den först nått styrkan 11, så blåser den under förfärliga byar af 10 minuters varaktighet, medan qvicksilfret ofta rör sig ända till $\frac{1}{10}$ tum upp och ned, och ofta händer det, att det springer upp, då vinden plötsligen skiftar, derefter sjunker efterhand och så strax ånyo reser sig, då vinden löper tillbaka till sin ursprungliga riktning. Under dessa byar faller det en oerhörd mängd regn på få minuter, medan temperaturen stiger och faller en bråkdelen af en grad. Endast till höger om stormcentrum löper vinden noga tillbaka till sin ursprungliga riktning. Omedelbart nära centrum uppträder i regeln en svår by, under hvilken vinden plötsligen kastar om, hvarefter barometern börjar att stiga. Det synes, som om dessa byar förorsakades genom luftens rörelse upp och nedåt. Vid en nedgående luftström fördunsta regndropparne i det omedelbart öfver jordens yta liggande varmare luftlagret, och barometern, som först har fallit genom den af afdunstningen frambragta kölden, börjar nu att stiga i följd af vattenångans större spänstighet. Vinden förskjuter sig efter riktningen af den öfre luftströmmen, som man iakttagit genom molnens riktning. Derefter börjar luften att ånyo höja sig, och det under strömmar af regn, påverkad genom vattenångans förtätning vid dess inträde i det högre belägna kallare stratum; samtidigt faller barometern ånyo (sedan den förut genom kondensationens värme hade stigit), emedan trycket af den härefter i form af regn nedfallande vattenången upphör att verka, hvarefter vinden ånyo antager den riktning, som betingas genom den centrala depressionen, ty denna senare är i en tyfon så stor, och gradienterna nära centrum så branta, att delar af minima aldrig hafva förekommit i Kinasjön.

Det är ett bekant faktum, att fartygen tillfogas långt mera skada af sjön än af vinden. Lyckligtvis tilltager bruket af olja, och är detta ett medel, som i 3000 år har blifvit användt. Tjock olja är bäst — mineraloljor duga ej — och den användes på bästa sätt, om man låter den droppa ut ur en med dref fylld segelpåse, som upphänges å lovarts bog. Ännu verkammare visar sig oljan, då den utskjutes med mörsare eller raketer emot en mot fartyget rullande brottsjö.

På land anställer det svåra regnet lika så mycken skada som vinden, och samtidigt förhöjes det förstnämndas verkan af den sistnämnda. Den från alla sidor mot centrum sträfande luften rifver vattnet med sig till den grad, att hafvets nivå lyftes med en fot för hvar tum, som barometern står lägre än utanför tyfonen. När denna stormvåg närmar sig kusten vid högt vatten, något som märkligt nog ofta händer, förorsakar den en påtaglig stigning af hafsnivån, så att lågt liggande kuststräckor ofta lida af ödeläggande öfversvämningar, enär böljornas kam, som i en tyfon kan vara 30 fot hög, på grundt vatten kan lyfta sig 60 fot öfver hafsytan.

Vinkeln mellan vindens riktning och den, der centrum ligger från iakttagaren, är, inom 75 mil från en tyfons medelpunkt, eller innanför 50 mil af en hvirvelstorm af ringare betydelse, i den nordliga delen af Kinasjön 50° och i den sydliga 40° .

Man kan sålunda uppställa följande regel: ställer man sig med ryggen mot vinden, så är centrum till venster och 3 å 4 streck för- om tvärs från iakttagaren, alltså 11 å 12 streck från vinden. Norr om 25° N. Lat. är vinkeln mellan vinden och centrum endast 10 å 11 streck. I närheten af stormens midt blåser vinden ej kretsformig om centrum, likasom detta äfven på andra ställen blifvit observeradt vid orkaner.

För om centrum och i den farliga halfeirkeln är vindens inbuktning, på ett afstånd af 150 mil, 3 streck, det vill säga, att centrum pejlas 11 streck från vinden; i den andra halfeirkeln är inbuktningen 4 streck och pejlas alltså här centrum

12 streck från vinden, och alldeles bakom centrum är den 5 streck, sålunda att centrum der ligger 13 streck från vinden. Här af framgår att vinden för om centrum blåser nästan tvärs öfver stormbanan och hjälper ett fartyg att korsa banan, för så vida det länsar med vinden 3 streck in om styrbord. Bakom centrum blåser vinden direkte in i densamma.

Är man längre bort från centrum än hvad ofvan är sagdt, ökar denna vindens inbugtning mera. På ett afstånd af 200 mil pejlas centrum i medeltal 13 streck från vinden, och är afståndet öfver 300 mil, så är vinkeln mellan vinden och den riktning, der centrum ligger, 15 streck. Af väderlekskartorna finner man, att de på större afstånd från medelpunkten rådande lätta vindar blåsa nästan rätt in i tyfonen. Först då, när vindhastigheten stiger, förmår jordens rotation, och i följd här af centrifugalkraften, att afleda luftdelarne från den väg, som förer från stråk med högt till sådana med lågt lufttryck.

Tyvär är dessa regler ej tillförlitliga i närheten af några kuster. Sålunda händer det ofta, att en stark ostlig storm råder på södra kusten af Kina, när en tyfon drager öfver Kinasjön. Vinden blåser då genom Balingtong-kanalen in i Kinasjön och längs den kinesiska kusten. Passeras då centrum på ett afstånd af flera hundra mil, så äro fenomenen ungefär som vid NO-monsoonen, endast att här blåser starkare, efter som barometern står lägre, medan det är omvänt i NO-monsoonen. Barometern stiger, ju hårdare det blåser. Vid norra öppningen till Formosa-sundet — ett af de mest stormfulla stråk på jorden — blåser ofta en stadig NO-vind, medan i söder en tyfon rör sig vester öfver. Under sådana omständigheter vill gerna vinden på kusten af Annam vara stadig nordlig.

För Hongkong kan följande tabell, enligt observationer under åren 1884—1887, lemna några detaljer. Den första kolumnen angifver riktningen af den rådande vinden, den andra, hvarifrån skyarne komma, och den tredje, pejlingen der centrum ligger.

Vind.	Skyar.	Centrum.
O. t. N.	O.	S.
NNO.	NO.	SO.
NW. t. N.	N.	O.
W. t. N.	NW. t. W.	NO.
SW. t. W.	WSW.	N.
S. t. W.	SW. t. S.	NW.
SO. t. S.	S.	W.
OSO.	SO.	SW.

Dessa uppgifter avvika från de föregående reglerna, emedan centrum ligger öfver land, såsnart det ställes geografiska latitud, öfver hvilket det står, är större än observationsstationens, dock med det undantag när centrum pejlas i NO och samtidigt är långt borta.

Så snart en tyfons centrum skrider öfver fastlandet, börjar det strax att utjemna sig och upphör att existera som tyfon, så att det endast spåras som en obetydlig depression.

Gradienterne mätas i $\frac{1}{100}$ tum per 15 sjömil. Den vindstyrka, som motsvarar en viss gradient, är desto större ju varmare luften är, och är annorlunda i en tyfon än i en stadig passadvind, enär den bana, som luftdelarne genomlöpa, är böjd. Till en gradient af

0,01	svarar vindstyrkan	4,
0,02	„	6,
0,03	„	7,
0,04	„	8,
0,05	„	9,
0,08	„	10,
0,12	„	11,
0,20	„	12,

Den brantaste gradient, som tillfälligtvis påträffats, är $\frac{1}{3}$ tum på 15 sjömil. I Stilla Oceanen, nära eqvatorn, påträffades den brantaste gradienten; den uppgick till något öfver en tum på 15 mil, hvilket motsvarar en vindhastighet af omkring 140—150 mil i timmen; såsnart vinden uppnår en hastighet af öfver 80 mil i timmen, kan det vara tal om tyfon. Man finner därför, att skilnaden i de särskilda tyfonernas styrka är lika så stor som skilnaden mellan vindstillta och en storm, som nästan uppnår tyfonstyrka.

I många tyfoner är barometerståndet ej under 28,₈₀ tum. I andra fall sänker sig barometern till 28,₅₀. Ett lägre stånd förekommer sällan; vid vissa tillfällen händer det ibland, att barometern faller ännu djupare.

Ingen tyfon blir någonsin stationär, ej en gång för kort tid. Så snart den har bildat sig, blir centrum drifvet vidare af den för tillfället rådande vinden. Detta är orsaken, hvarföre tyfonerna sätta in i en sådan riktning, att stråken med de högsta lufttryck ligga till höger om deras bana, och att de undvika barometrisk maxima, medan de närma sig trakter, der lågt lufttryck är rådande. De flesta tyfoner, som uppstå å Stilla Oceanen öster om Philippinerna eller Formosa, röra sig först i vestlig, derefter i nordvestlig, så i nordlig och slutligen i nordostlig riktning; utöfver Japan röra de sig i vestlig riktning. Detta sker under inflytelsen af de stråk med högt lufttryck i den nordliga Stilla Oceanen, om hvilka de rotera, i det att de vrida sig mot höger likasom urvisaren. Uppstå två tyfoner samtidigt, så rotera de om hvarandra i motsatta riktningar, det vill säga för så vidt som ej inverkan från det stråk, der ett högt lufttryck är rådande, är förhärskande i den grad, att den kan förorsaka en afvikelse från denna enkla regel. I Kinasjön ligger ofta ett kanalformigt område med lågt tryck mellan ett öfver Kinas fastland liggande högtrycksområde och ett öfver södra Kinasjön liggande maximum. En å Stilla Oceanen herskande tyfon drages då till denna djupa ränna och löper längs efter kanalen, emedan de på begge sidor

af densamma blåsande vindar hafva samma riktning, som hvirvelstormens om stormcentrum roterande vindar, och enär denna skrider fram i den riktning, der det röner minsta motståndet.

Under den årstid, då tyfonerna herska, följa de under stundom hastigt på hvarandra, och det händer ofta, att flera sådana rasa samtidigt å särskilda trakter. Derefter inträffar en stillestånds-period, under hvilken ej iakttages något sådant fenomen; under månaderna Augusti och September händer detta dock sällan.

Såsom ofvan är förklaradt bilda tyfonernas banor å Stilla Oceanen ofta parabler, medan detta i Kinasjön ej är händelsen. En böjning af banan, d. v. s. en tillbakaböjning af densamma mot NO, efter det första nordvestliga och derefter nordliga loppet egt rum, förekommer här ej regelbundet. Några tyfoner försvinna i Kinasjön, sedan de der böjt om mot SW, andra åter böja om mellan 20° och 40° N. Lat. och mellan 115° och 130° O. Long. Middle Dogs fyr torn, vid norra inloppet till Formosa-sundet, bildar ungefär stråkets medelpunkt, der tillbakavridningen eger rum. Ett fartyg, som har genomkämpat en tyfon, blir, sedan denna afledts i sin bana, ej så lätt fördt in i den för andra gången, som det så ofta förekommer i Stilla Oceanen.

Tyfoner upphöra att existera eller bestå, som ofvanför är nämnt, endast som depressioner af ringare betydelse, så snart de röra sig vidare på fasta landet. Öar deremot — dock ej Formosa med sina höga berg — synas ej utöfva något inflytande på deras banor; deremot hafva öppna farvatten såsom Balingtong-, Formosa- och Koreakanalen uppenbart ett större inflytande på dem. Det är redan förut anmärkt, att stormcentrums framåtskridande är verkan af den rådande vinden. Nu sveper vinden med betydlig makt genom dessa öppna och af höga berg på begge sidor omgifna kanaler, så att den ej allenast afleder tyfonerna, utan också betydligt befordrar deras framåtskridande. Detta fenomen iakttages ofta i Kinasjön, när en hvirvelstorms centrum rör sig långsamt nord-

öfver. Så snart stormens medelpunkt uppnått latituden af Balingtong-kanalen, böjer den nästan alltid af mot vester och skrider då med en nära tredubbel hastighet fram emot Hainan. Så länge SW-monsoonen blåser kraftigt, röra tyfonerna sig nord öfver. Endast sent på året, då NO-monsoonen tilltager i styrka, är deras riktning vestlig i Kinasjön.

Den medelhastighet, hvarmed ett tyfoncentrum rör sig framåt, uppgår på 11° latitud till omkring 5 mil i timmen, på 13° till $6\frac{1}{2}$, 15° till 8, 20° till 9, 25° till 11, 30° till 14 och $32\frac{1}{2}^{\circ}$ till 17 mil i timmen. Söder om 13° varierar ej hastigheten mycket, men är temligen jemn, en omständighet, som för en sjöman kan vara nyttigt att känna; deremot är den mycket föränderlig på högre latituder. På $32\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Lat. varierar denna hastighet mellan 6 och 36 mil, så att man ej kan räkna på, att en å denna trakt påträffad storm skall röra sig framåt med en hastighet, som närmelsevis kan likna det anförda medeltalet. Närmare eqvatorn, t. ex. på 9 grader, har intet stormcentrum blifvit spåradt; emellertid kan en långsamt fallande barometer, byig sydvestvind med svår och krabb sjö, äfven dyning, stundom iakttagas rätt under eqvatorn.

Den förherrsande vinden förer ej allenast centrum bort med sig, utan understödjer hvirvelstormens verkan och förorsakar sålunda i den farliga halvcirkeln större vindstyrka än i den andra halfva delen, der vinden är mindre stark och blåser direkte mot centrum. Vidare verkar den, att bakom tyfoner blåser vinden nästan direkte in i centrum och framom densamma nästan tvärs öfver stormbanan. En ytterligare följd af den rådande vinden är den, att vind och väderlek blifva svårare, när stormcentrum har passerat än vid dess annalkande.

I luften uppöfver stormen upphör i regeln vindens rörelse å en höjd af en half mil, undantagandes rätt bakom centrum. I verkligheten är det den på denna höjd blåsande vind, som förer tyfonen vidare, ty årligen sent på hösten ges det tyfo-

ner, som röra sig mot NO-monsoonen. Detta förklaras derigenom, att NO-monsoonen på denna årstid endast står på ringa höjd öfver hafvet, medan sydvestvinden blåser i de högre luftlagren. Sådana hvirvelstormar försvinna ofta plötsligen, när NO-monsoonen friskar upp och sträcker sig in i de högre luftregionerna. På ännu större höjd strömmar den luft, som har blåst in i stormens medelpunkt, och som öfver det luftlager, hvori det regnar, har blifvit fördt upp i höjden, bort från centrum, och enär friktionen mellan luftdelarne under lågt tryck är mycket obetydlig, så flyger densamma bort med sådan hastighet, att de öfre luftlagren blifva neddragna i den centrala vindstiltjen. Detta är orsaken, hvarför luften klarnar i stormögat.

Tyfoner, som i Stilla Oceanen uppkomma på låga latituder, t. ex. 13° N., äro af ringa utsträckning, men mycket häftiga. Isobarerne äro cirkelformiga, och vindens rörelse inåt uppgår öfverallt till 45° ; skilnaden emellan en sådan tornado och en tyfon är alltså den, att den sistnämnda är längre än den är bred, medan den förstnämnda bildar en rund kretsformig skifva. Ju mera tyfonerna röra sig mot högre latituder, desto mera växa deras omfång, medan vindens häftighet i närheten af centrum aftager, och likna de då fullkomligt de på nordliga latituder uppstående stormar.

Torpedbåten "Komet"*)

Den för sina torpedbåtskonstruktioner numera verldsbekanta firman F. Schickau i Elbing, hvilken sedan år 1877 försett diverse mariner med sammanlagt 193 dylika fartyg, görande från 16 till 23 knops fart, har nu äfven fått anteckna Sverige bland sina kunder. Förliden höst erhöll nämligen denna firma beställning på en 1:a klass torpedbåt, hvilken erhållit namnet *Komet*, och skall densamma senast den 4 inst. Augusti vara färdig att levereras. Dess hufvuddimensioner äro:

Längd från förstäfven till hjertstockens medellinie	39,0 m.
Största bredd i däck, mätt på spant	4,8 „
Djup från fartygsskrofvets underkant till däckets bordvartskant, mätt på lägsta stället	2,0 „
Djupgående akter under skäddan	2,0 „
Deplacement	c:a 85,000 kg.

Fartyget, som bygges af tyskt stål i enlighet med för tyska marinen gällande föreskrifter, har ytterst skarpa linier, och är däckets mot sidorna starkt afrundadt, resande sig för om styrtornet för att bilda ett s. k. hvalfiskdäck, i detta afseende något påminnande om torpedbåten *Hugin*. Förskeppet är dock högre öfver vattnet och slutar med en vertikal förstäf, omgripande den fasta torpedtuben.

Genom 9 vattentäta skott är fartyget afdeladt i 10 vattentäta afdelningar, hvilka användas på följande sätt.

1. En cell för om kollisionsskottet
2. En vattentät afdelning, i hvilken förrodret anbringas
3. Ett förligt manskapsrum, på akterkant begränsadt af ett haltskott

*) Meddeladt af ingenjör A. v. Eckermann.

4. Ett aktra manskapsrum
5. Pannrum
6. Maskinrum.
7. Penteri, klosett och toilettrum
8. Officershytt
9. Underofficersmess
10. Proviantrum.

Propellermaskinen är af tripleexpansionssystemet afsedd att vid 14 atm. ångtryck och c:a 360 slag indikera omkring 1200 hästkrafter, och är densamma försedd med en särskild manövermaskin så inrättad, att den kan arbetas såväl med ånga som för hand.

Den för maskineriets drifvande erforderliga ångan frambringas i en enligt lokomotivpannetypen konstruerad ångpanna för 14 atm. arbetstryck.

Bestyckningen består af 2:ne 47 mm. snabbskjutande kanoner placerade på torntaket och på akterdäck, samt tvenne torpedtuber nämligen: den fasta stäftuben och en svängtub placerad å akterdäck, den förra för utskjutning medels komprimerad luft och den senare för utskjutning medels krut af 38 cm. torpeder, af hvilka fartyget erhåller trenne.

Fullt rustadt, eller belastadt till motsvarande djupgående, samt med ett kolförråd ombord motsvarande förbrukningen under 100 timmars gång med 10 knops fart, skall fartyget enligt kontraktet under minst 4 timmars oafbruten gång hafva gjort en mediumhastighet af minst 23 knop.

Att denna fart kommer att märkbart öfverskridas, derom kan man hysa goda förhoppningar, enär tvenne för chinesiska marinen under förra året byggda systerfartyg på profturer uppnådde öfver 24 knop.

Vi låna ur Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens följande beskrifning på ofvan omnämnda kinesiska torped-

båtars*) gång från Tyskland till Kina, då deras derunder visade sjöduglighet synes båda godt för *Komet*:

"Torpedbåtarna lemnade Pillau på morgonen den 3 Juli 1895. Vinden WNW. laber. Samma dags afton vindstyrkan 7 å 8; hög sjö, hvori båtarna stampade mycket och maskinerna arbetade hårdt. Med samma vindstyrka och sjögång uppnådde vi den 4 på middagen Holtenau. Sedan båtarna gått genom Kejsar-Wilhelmskanalen, afgingo de den 6 med frisk WNW-vind från Brunsbüttel och påträffade i Nordsjön hög sjö, hvori de arbetade hårdt. Den 7 Juli inlöpte vi i Dartmouth; sedan båtarna blifvit försedda med kol och vatten gingo de den 9 till sjös; på morgonen den 11 utanför Cap Finisterre; vinden WNW, styrka 9, hög sjö, hvori båtar och maskiner under 36 timmar arbetade hårdt. Den 14 inlöpte vi i Algier, och då fartyg och maskiner voro i alldeles godt stånd, kunde båtarna den 15 fortsätta sin resa och nådde med variabelt väder och vind den 21 Port Said. Den 25 lemnade vi Port Said, gingo genom Suezkanalen, löpte den 26 in i Röda hafvet och inträffade med något variabela vindar den 31 Juli i Aden. Då båtarna tillryggalagt goda 6,000 sjömil, blefvo pannor och maskiner grundligt rengjorda och båtarna försedda med kol för väglängden mellan Aden och Colombo (ca 2,100 sjömil), hvar efter de gingo till sjös den 6 Augusti. Den 8 anträffades vid Sokotora frisk sydvest-monsoon, styrka 7 å 8, hvilken den 8 på aftonen vuxit till 10 å 11. I den tillfölje af ström mycket höga, krabba och oregelbundna sjön, hade båtar och maskiner mycket hårdt att arbeta, så att ett brott på propelleraxeln var att befara. Detta väder varade i fulla 5 dagar endast med den skilnad att vinden drog sig mer mot SV och slutligen mot Vest. Den 15 löpte vi in i Colombo utan att skrof eller maskiner lidit den minsta skada.

Den 21 lemnade båtarna Colombo. Sydvest-monsoonen blåste fortfarande mycket starkt och sjön gick så hög att båtar och

*) De hafva nr:is 558 o. 559; red. af Mittheilungen anmärker att numren 1—557 troligen komma att byggas senare.

maskiner hade mycket att utstå. Den 27 gingo vi in till Singapore; båtarna befunno sig till alla delar i bästa skick, så att vi redan den 28 kunde fortsätta resan; den 2 September uppnådde vi Hongkong. Äfven på denna resa arbetade maskinerna förträffligt vid den tidvis rätt oangenäma sjögången.

Den 5 September gingo vi från Hongkong till Shanghai, inträffade der den 9 och gingo den 10 vidare till Nanking, dit vi kommo samma dag på aftonen, hvarmed äfven båtarna nått sin bestämmelseort. Öfverfarten hade bammanlagt erfordrat en tid af 2 månader och 7 dagar.

Den 14 September verkställdes inför vicekonungens högsta embetsmän en profтур, hvarvid maskinerna arbetade oklanderligt med 340 slag, oaktadt båtarna tillryggalagt 12600 sjömil."

Red.

Litteratur.

Unsre Kriegsflotte, dem deutschen Volke in Wort und Bild dargestellt, von Georg Vislicenus Kapitän-Lieutenant a. D., unter Mitwirkung der Marinemaler Carl Saltzmann, Friedrich Schwinge, Willy Stöwer, Leipzig, F. A. Brockhaus 1895.

I detta praktverk framställas af flere marinmålare den tyska flottans olika fartygstyper uti 20 stora planscher i färgtryck, uti hvilka man tyckes vilja förena de anspråk, som den sjömilitäre åskådaren ställer på en klar bild af fartygen, deras byggnad, bestyckning etc., med den önskan den i sådana saker oinvigde torde hysa att få ett stycke marinmålning, som förtydligar de framställda fartygens röl. De olika fartygen äro derfor framställda i en deras användning motsvarande situation; pansarfartygen under eskaderöfningar i hemlands farvatten, kejsarfartyget *Hohenzollern* utanför Norges kust, kryssarne och skolfartygen i tropikernas luftstreck eller under segling i kanalen etc. På detta sätt har man erhållit en serie tilltalande sjöstycken, hvilka gifva en allmän föreställning om fartygens utseende, om ock ej tillräckligt tydligt för att medgifva ett detaljstudium.

Emellertid synes detta ej heller vara afsigten med verkets utgifvande, hvilken framförallt torde vara att i tyska folkets alla lager väcka intresse för flottan, visa dess stora betydelse och dess outhärlighet, om Tyskland vill behålla sin plats bland nationerna.

Dessa sanningar framhållas med värme och sakkänedom i den bifogade texten, som ger såväl en förträfflig bild af den tyska flottans nuvarande tillstånd som äfven en historik öfver dess utveckling från den obetydliga början, då den delvis upprätthölls genom frivilliga bidrag, till dess den nu, under en framsynt

kejsares mäktiga hägn, intager en framskjuten och alltmera beaktad ställning i den stora statskomplexens väldiga försvarsverk. De faktiska uppgifterna om fartygen hafva vi funnit mycket rikhaltiga och framförallt synnerligen korrekta, hvarföre vi på det lifligaste rekommendera detta verk hos dem, som önska erhålla nöjaktigt besked om materielen hos en flotta, med hvilken den svenska marinen genom allt oftare inträffande tillfällen till sammanvaro får allt lifligare känslor af vänskap och kamratskap.

En anmärkning skulle vi dock vilja göra emot det möjligen alltför stora värde som författaren sätter på den tyska marinens sjöfolk.

Då hant. ex. säger, att det är ett sjöfolk, "wie kein anderes die Erde hat", kunna vi möjligen tro honom på hans ord, men skulle dock önska se de bevis, hvarpå kravet grundar sig.

Rättelse.

I tidskriftens 2:a häfte finnes å sidan 145 en, i form af en not till ett meddelande om ryska torpedbåtsjagaren *Sokol*, anställd jmförande reflektion öfver dennas fart och den afsedda farten hos torpedkryssaren *Örn*. Oafsedt att denna sednare antagligen kommer att göra större fart än den angifna, 19 knop, är jmförelsen ej till fullo berättigad, då de båda fartygen såsom tillhörande skilda typer ej äro commensurabla, och vilja vi med anledning häraf tillägga, att notisen inkommit genom en medarbetares ej till fullo kontrollerade sträfvan att nå idealet.

Red.

Innehåll i åtskilliga maritima och krigsvetenskapliga tidskrifter.

Kougl. Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift. 5:e o. 6:e häft. 1896. Årsberättelse af föredraganden i artillerivetenskap. Årsberättelse af föredraganden i befästningskonst. Ett och annat om svenska arméens styrelse och förvaltning.

Tidskrift i fortifikation. 1:a o. 2:a häft. 1896. Artilleristridsöfningarne 1895.

Tidskrift i militär helsovård. 1:a häft. 1896. Arméerna och koleran. Sveriges krig åren 1808 och 1809.

Tidskrift for Søvesen (Dansk). 31:te Bind, 2:det hefte. Vandrørskjedler til Skibsbrug. "Store Cronan's" undergang i slaget ved Øland.

United Service Gazette. 21 March. Elements of force in war-ships. A french view of England's naval power. The Dongola expedition. The programme of naval works.

28 March. Naval warfare of the future-american appreciation of submarine boats.

4 April. The defence of the Norman isles.

11 April. Control of war-ships in action.

18 April. Change in the construction of the navy. The "Foudroyant".

Journal of the Royal United Service Institution. March 1896. Our seaborne commerce and mercantile marine. The native levy in the Ashanti expedition. Naval notes.

Le Yacht. 21 Mars. La composition des flottes de guerre. Les cuirassés anglais, type Magnificent.

28 Mars. La marine au parlement en Angleterre et en Allemagne.

4 Avril. A propos de la question d'Egypte.

11 Avril. L'école supérieure de marine. Effets du tir des bâtiments sur les fortifications.

18 Avril. La réorganisation de l'administration centrale.

Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Vol. XXIV N:o V. Über den Einfluss des Adriatischen Meeres auf die Geschichte der Völker Mitteleuropas. Ein neuer Compass. Über die Wassercirculation in Wasserrohrkesseln. Die fremden Kriegsmarinen im Jahre 1895.

