

Brefdufvan och dess betydelse för krigsbruk. : Föredrag hållet inför Sjöoff...

Elliot, Otto

33 A Br.



National Library
of Sweden

Krigsbr.
Wllm
(Om)

Brefdufvan och dess betydelse för krigsbruk.

Föredag hållet inför Sjöofficerssällskapet i Stockholm af kommandör-
kapten Otto Elliot.

Detta föredrag har till hufvudsakligt ändamål att söka väcka *intresse* för en fogel, hvilken numera i de allra flesta civiliserade länder fostras och öfvas för sin uppgift med den största omsorg, ja, af några nationer omhuldas med verklig entusiasm samt sålunda i första hand söka i någon mån skingra den misstro, som ännu *här* råder rörande denna fogels märkvärdiga begåfning och verkliga värde — en misstro, lätt förklarlig och till en viss grad berättigad, då ju i allmänhet tviflet drabbar och låder vid det nya och opröfvade och man hos oss hittills blott helt obetydligt varit i tillfälle att närmare känna hennes framstående egenskaper samt praktiskt tillgodogöra sig dessa, särdeles i militäriskt hänseende.

Några upplysningar härutinnan, grundade på den erfarenhet, man dels genom fogelns egen historia dels med stöd af nyare tiders studier och rön, hunnit förvärfva, hoppas jag därför, skola i någon mån föra den sak, till hvars målsman jag härjemte dristar göra mig, ett steg framåt. Sjelf en "novus homo", så godt som, på detta område, anser jag mig på förhand böra nämna, att hvad här kommer att föredragas, naturligen blott till en ringa del är hemtadt från egen erfarenhet, som måste vara helt obetydlig, utan har jag, i likhet med många andra uppkomlingar, plöjt med andras kalfvar. — Men, som dessa äro både många och brokiga, vill jag gerna antaga, att den fåra, som nu plöjes, blir djup nog att skänka värme och lifskraft åt några frön till den goda sakens befrämjande.



1893

Dufvan och särskildt *brefdufvan* har varit och skall säkerligen förblifva en fogel — "ej kun till Lyst".

Gammal, som historien sjelf och med dess bästa vittnesbörd för sig räknar hon sina anor långt tillbaka i den grå forntiden och allt sedan Noah (enligt Genesis), otvifvelaktigt med full kännedom om och i tullt förlitande på hennes orienteringsförmåga, ur arken uppsläppte den första dufvan och äfven såg henne återkomma med det symboliska olivebladet i sin näbb, har menniskan stödd på en mer och mer riktad erfarenhet om denna fogels utomordentliga kärlek till sitt hem och förmåga att på otroligt kort tid återuppsöka detsamma, om ock skild derifrån tiotal mil, förstått att begagna sig af henne såsom budbärare i fredens som i krigets värf.

Snabb, oförtruten, pålitlig och förtegen eger denna budbärare fyra kardinaldygder, hvilka äro väl värda att uppskatta hos en kurir, det fina och rika poetiska elementet oberäknadt. Att här upprepa, hvad redan i tal och skrift ordats om hennes naturel och uppfostran för sin mission, eller skildra hennes välbekanta historia, kan emellertid icke vara på sin plats — spridda, upplysande drag skola dock vid lämpliga tillfällen här om anföras, — utan öfvergår jag omedelbart till hvad hon i nyaste tider uträttat samt de anspråk och förhoppningar, man för framtiden bygger på henne, sedda till en början genom engelska, med andra ord en praktisk och reflekterande nations, glasögon.

Vid sammanträde inom "the Royal United Service Institution" i Maj 1892 under presidium af generalen, Sir Beauchamp Walker, dryftades, bland annat, frågan om *brefdufvors* användning för militära ändamål, så till lands som sjös.

Refererande till en karta*); uppträdde dervid föredraganden i ämnet, Mr Tegetmeier, jemte åtskilliga andra erkända fackmän på detta område, och yttrade i hufvudsak och kort sammandrag ungefär följande, som torde vara af intresse.

*) Denna karta återfinnes i »Journal of the Royal United Service Institution», Maj 1892.



Mr. Tegetmeier: "Denna karta gifver Eder, Gentlemen, ett särdeles förträffligt begrepp om den storartade utveckling som organisationen af militära bredufstationer numera uppnått på kontinenten. Kartan, sådan den är, talar för sig sjelf. Hvarje särskild linie derå angifver en trafikerad bredufpostled och i de allra flesta fall en *dubbel sådan*, i det att vid hvarje ändpunkt af desamma dufstationer finnas upprättade, så att t. ex. bredufvor kunna uppskickas icke blott från Paris till gränsfästningarne mot *Tyskland*, utan dylika äfven uppsläppas från dessa senare med *Paris* som mål.

Det militära bredufpostsystemet sträcker sig, som I finnen icke blott öfver en god del af Frankrike utan äfven till Tyskland, Österrike, Ryssland, Italien, Schweiz, Spanien och Portugal, ja ända öfver till Afrika. Bredufvors användbarhet för militära ändamål måste sålunda betraktas så fullt konstaterad, att den ej behöfver underkastas ytterligare pröfning.

Förståndigt nog hafva preussarne gjort sig till godo parisarnes erfarenhet under senaste kriget och anordnat bredufstationer i Metz, så väl som i deras öfriga befästade orter. För den händelse *vi* skulle råka i krig, huru högt skulle vi icke skatta de dufvor, som kunde föra depescher till och från sådana platser som Jersey, Guernsey m. fl. dylika utposter för vårt land, när fienden afskurit våra elektriska förbindelser med dem.

Frågan om behofvet häraf kan redan nu anses så till fullo erkändt, att jag ej längre behöfver uppehålla mig dermed, utan tager mig hellre friheten uppläsa ett bref, som jag i ämnet erhållit ifrån Gibraltar, der major Huxley, Royal Engineers, skrifver till mig:"

"Dear sir. — Jag har fått i uppdrag af H. Ex. Guvernören att anordna en bredufförbindelse mellan Gibraltar och Tanger och har redan uppfört ett dufslag här, hvilket jag hoppas skall motsvara de första behofven och framdeles kunna än ytterligare förbättras. Möjligen kommer det att möta svårigheter att för ändamålet erhålla något penningunderstöd från

krigsdepartementet, men jag är så öfvertygad om fördelarne af detta system, att jag är beredd att sjelf med egna medel "make a start" om ock blott i mindre skala.

Dufvorna skulle kunna göra oss de viktigaste tjänster genom att förmedla en snabb och pålitlig förbindelse på 30 mil emellan Gibraltar och Tanger. Säkerligen skulle de ock blifva af största vigt för flottan".

"När en man, sådan som Huxley, tagit sig saken an, råder intet tvifvel om att det äfven blifver något af den; och min öfvertygelse är också den, att kunna icke personer med vaket intresse för bredufvor anskaffas för att hafva öfverinseende öfver dessa, sköta dem, och på lämpligaste sätt träna dem, så är det också öfverhufvud taget föga förhoppning om, att kunna med någon utsigt till framgång etablera bredufstationer och bredufförbindelser. Föreståndaren för en bredufstation måste vara en man, som hyser det *varmaste intresse* för sin uppgift och en brinnande lust att fullfölja den.

Jag anser mig vidare hafva anledning antaga, att det åtminstone för vårt land skulle vara ganska fördelaktigt, att, för fyllandet af vårt behof af dufvor, kunna vända och trygga oss till de *enskilda bredufföreningarne*.

Betrakta vi kartan, finna vi genast, att Belgien är ett af de få länder, på kontinenten, som helt och hållet saknar bredufstationer. Nåväl, i Belgien finnes emellertid 600,000 kappflygningsdufvor; hvar och en af dessa foglar är tränerad och hvar och en ställes i händelse af krig till regeringens disposition. Man har brukat träna dem öfver till Södra Frankrike, men detta är nu förbjudet och man tillåter hädanefter icke under någon förevändning att belgiska och tyska dufvor tränas på franskt område.

Såsom varande militärer förstå vi naturligen, hvarför ett dylikt medgifvande ej kan lemnas. Vid krigstillfällen skulle belgiska och tyska dufvor kunna smugglas in i Frankrike, för att tjena som kunskapare, eller rättare, som öfverbringare af viktiga kunskaper. Men, till lycka för våra bredufamatörer,

gäller detta förbud icke England. En not i ämnet till Her Majesty's minister i Paris lyder nämligen sålunda:

"Sire,

I ett memorandum, dateradt den 20 d:s, har ni uttryckt en önskan att blifva underrättad om engelska brefdufföreningar tillåtas uppläppa sina foglar i Frankrike. Jag har härmed äran meddela, att sådant fortfarande är medgifvet med förbehåll, att dufvorna äro af engelsk afvel och deras egare engelsmän, samt att detta i vederbörlig ordning styrkes genom uppvisande af certifikater från myndigheter på de platser, hvarifrån dufsändningarne utgått.

Jag förblifver etc.

signerad Ribot."

"Detta kan gifva Eder, Gentlemen, en föreställning om, hvilka försigtighetsmått fransmännen anse sig nödsakade vidtaga gentemot införandet af tränade dufvor på deras område.

Sen I efter på kartan, skolen I finna, att ett stort antal brefduffinier utlöpa från Paris, men att ingen enda af dem är riktad åt kuststräckan gent emot England. Fransmännen anse sig tydligen ej hafva något af oss att befara; de hysa ej ens den aflägsnaste tanke på att vi skola använda våra dufvor som vapen mot dem; och för det närvarande åtminstone vidtaga de inga anordningar att från nämnda kust per brefdufva skaffa underrättelser till Paris. Alla dufvor tränas mot tyska gränsen eller mot Medelhafvet.

I kännen naturligen allesamman att första organisationen af ett brefdufpostväsende i stor skala egde rum under Paris belägring. Jag skulle önska för ett par ögonblick fästa Eder uppmärksamhet på några särdeles intressanta dokument och bref m. m., hvilka mig veterligen aldrig tillförene blifvit offentligen utställda. En athandling "En ballon" innehåller en fullständig beskrifning öfver ballongtjensten under belägringen. Deraf befinnes att omkring 300 dufvor afsändes från Paris med dessa ballonger. Två eller tre af ballongerna förölyckades till sjös; några föllo i preussarnes händer; andra

åter kommo ned på neutralt eller på franskt område. I senare fallen fördes dufvorna genast till Tours, försågos der i sinom tid med depescher och befriades för att flyga tillbaka till Paris.

Depesch-telegrammen mikrograferades ej på collodiumhinnor (först längre fram blef detta händelsen) utan affotograferades direkt på för ändamålet preparerad papper.

Här är ett bref, märkt med franska republikens poststämpel, samt derjemte med orden "En ballon monté". Brevet är funnet midt ute i Kanalen. Två eller tre af ballongerna försvunno; man vet ej hvart eller hur. Förlusten är konstaterad, men Gud allena vet, hvart de eller deras besättningar tagit vägen. Några aerostater passerade Kanalen utefter; luftseglarne tillknöto dervid omsorgsfullt öppningarne på postsäckarne, hyfvade dem öfver bord och en och annan af dessa säckar tillvaratogs sedermera af fiskarbåtar.

Här åter är ett bref från Paris, en ballon monté, adresserad till en dam i London. Det är från hennes son — en fransman i själ och hjerta, tyckes det, att döma af allt hvad han gått igenom i Paris —; och ovilkorligen slår ens puls häftigare, när man läser om, huru han ilade till gränsen vid ljudet af krigstrumpeten.

Här ett dokument, som förskrifver sig från vår egen generalpostdirektör och har följande inledning.

"Korrespondens öppnad på Paris förmedelst brefdufpost. — Chefen för det franska postväsendet har underrättat mig, att en speciel postbyrå för brefdufkorrespondens på Paris har blifvit etablerad i Tours samt att den får anlitas för *enskild brefvexling* af begränsadt innehåll." Vidare bestämmer detta dokument: att brefven måste vara öppna; att de ej få innehålla mer än 20 ord; att kombinerade ord ej få användas; att husnummer skola angifvas med ord; att siffror ej få begagnas; att brefven skola vara affattade på franska språket med tydliga bokstäfver och i begripliga ordalag; samt att de endast få afhandla enskilda angelägenheter, men på inga villkor hänsyf-

ta på politiska förhållanden. För ett brev betalas 5 pence per ord, hvartill kommer 6 pence i inregistreringsafgift. Detta dokument är dateradt den 11 November 1870.

Brefven sändes öfver till Tours, trycktes der och mikrofotograferades på collodiumhinnor så tunna, att om Ni andats på dem, de ögonblickligen skulle hafva rullat ihop sig för blotta fuktigheten hos Eder andedrägt, och så lätta, att deras vikt var så godt som lika med 0. En liten hinna, $\frac{1}{2}$ tum i qvadrat, innehåller på trenne tryckspalter 200 bref, hvardera på 20 ord. Postportot för dessa bref uppgår tillsammans till 40 pund och vigten af denna 40-punds-depesch belöper sig till $\frac{1}{8}$ gram; d. v. s. 40 stycken dylika hinnor väga tillsammans ungefär så mycket som en enda ärtä.

Öfverflödigt nämna, att en dufva ogeneradt transporterar en sådan tyngd."

Härefter öfvergår föredraganden till beskrifningen på de flygturer, han sjelf föranstaltat, bland andra fem på Bryssel, hvaraf två från Kristallpalatset, två från Alexandra Park och en från Strand, alla lyckade. "För det närvarande", säger han, "finnes det knapt någon stad af ringaste betydighet i vårt land, som ej med stor framgång låter sina dufvor flyga från utlandet: Cherbourg och andra franska platser, hvarvid hastigheten vanligen uppgår till 800 à 1,000 yards (730 à 900 m.) i minuten" (15 m. i sekunden, 5 svenska mil i timmen).

"Jag kan icke", fortsätter Mr. Tegetmeier, "tänka mig, att det skulle möta några svårigheter att anordna breddufslag vid någon enda för militära ändamål behöflig position. Hvarken köld eller hetta besvärar foglarne. *Columba livia*, från hvilken de härstamma, är inföding på alla delar af jordklotet, med undantag af de allra kallaste. Hon finnes i Indien, Egypten samt nästan öfver hela Europa; och kan trifvas och odlas snart sagt öfver hela verlden. Men skall ett dufslag anläggas, måste det göras med förstånd och af personer, hvilka, såsom jag nämnt, intressera sig för saken, tycka om dufvor och begripa att träna dem".

Major Allatt: "Den åberopade kartan angifver de hufvudsakligaste flyglinier, som användts af de kontinentala nationerna under deras krigsministras auspicier. Deraf framgår att de allra flesta af dessa linier sträcka sig *öfver land* och endast få öfver vatten. I England hafva emellertid många af våra enskilda föreningar tränat öfver Kanalen och kappflygningar anordnats t. ex. från Isle of Wight och Cherbourg, m. fl. franska platser. Sjelf deltog jag en gång med mina dufvor i en kappflygning öfver Kanalen, der denna har en bredd af 60 mil.

År 1886 anordnade nämligen the "London Columbarian Society" en sådan från Cherbourg. 148 brefdufvor uppsläpptes dervid; och första pristagaren tillryggalade den 140 mil långa banan med en hastighet af 1,370 yards (= 1,253 m.) i minuten. Ett vackert resultat således; särdeles som nästan alla dufvorna lyckligen återkommo till sina slag i London och olika delar af England. Sjelf uppsläppte jag 17 foglar, hvilka alla återkommo och, en af dem, en liten späd hona, tog första priset.

Vi kunna således antaga, att ett lika gynnsamt resultat kan erhållas, om dufvor släppas upp från fartyg i Kanalen, att flyga ända till 65 mil öfver vatten, förutsatt att väderleksförhållandena äro något så när gynnsamma samt dufvorna "in a good flying trim."

En annan kappflygning, med ett både egendomligt och instruktivt resultat, förtjenar desslikes att omnämnas.

Denna gång skickades dufvorna upp från Isle of Wight och genast, som de lyfte sig, begynte en kanonbåt att skjuta. Foglarne kretsade upp emot kanonbåten; ett nytt skott och de kretsade tillbaka igen. Detta upprepades flerfaldiga gånger. Dufvorna vågade tydligen ej trotsa kanondundret och röken, utan slutligen slog sig större delen af dem ned någonstädes på ön.

Mina dufvor hade då för tiden sitt slag vid Sandhurst, tätt invid salutbatteriet och voro följaktligen redan vana vid skött. När det saluterades, sutto de obekymrade qvar på ta-

ket och rörde sig ej ur stället. Tio af dem deltog i omnämnda kappflygning och alla kommo de hem i god tid. Detta antyder att man, vid träning af dufvor för krigsbruk och särdeles från örlogsfartyg, bör fästa afseende vid att vänja dem att flyga öfver kanoner, som affyras.

För min del är jag fullt öfvertygad om, att bredufvor kunna och skola, i och för kanaltjensten eller för tjänst inom en måttlig distans från Englands kust, i särdeles väsentlig mån bidraga att höja den engelska marinens krigsduglighet. I stället för att skicka en kanonbåt i land med depescher släpper Ni upp några af de bredufvor Ni har med Er; och, om vädret ej är alltför motigt, är det all utsigt för att foglarne skola uppnå sitt slag. På så sätt kan Ni afsända den ena depeschen efter den andra med i de allra flesta fall goda resultat.

Utän tvifvel äro bredufvor för sjötjenstgöring af detta slag alldeles förträffliga. Italienarne begagna dem i stor myckenhet i Medelhafvet ombord å sina krigsfartyg, och äfven fransmännen använda dem med stor fördel under sina sjömanövrer efter ett fullständigt ordnadt system. Intet skäl således, hvarför ej vi likaledes skulle trygga oss till dem, när det gäller liknande ändamål."

Kapten S:t John Hornby. "Af kartan se vi, hvilka kraftiga ansträngningar militärmakterna på kontinenten gjort för att upprätta bredufstationer och, i fall så varit förhållandet, och derom kan ju ej råda tvifvel, ser jag ej något skäl hvarför bredufförbindelser och anläggandet af bredufstationer skulle försummas af *våra* militära auktoriteter, arméens såväl som flottans; ty, skulle dervid bredufväsendet befinnas vara värdelöst, så ju förr vi öfvertyga oss derom dess bättre; men bevisas derigenom åter bredufvornas stora betydelse och gagn för krigsbruk — och detta tyckes ju framgå redan af dufvornas användning under Paris belägring och adoption af de kontinentala krigsstyrelserna efter fransk-tyska kriget — och vi ej följa deras exempel, tror jag vi skulle göra flottan och hä-

ren *den största otjenst och orätt*, genom att beröfva dem en utväg, att *än ytterligare* fullkomma sina försvarsmedel.

— Otvifvelaktigt är, eller rättare var, för maritima ändamål, flygt öfver vatten en svår uppgift att lösa, men den *är* det emellertid *nu*, och det af italienarne. Så hafva dessa t. ex. en militär bredufstation i Rom och en annan på ön Maddalena, emellan hvilka foglarne flyga på ganska kort tid. Afståndet i sin helhet belöper sig till 170 mil; hvaraf 150 mil öfver vatten. Vid flera tillfällen hafva de tillryggalagt denna sträcka med en hastighet af 28, 29 och 30 mil i timmen.

En annan militär-dufstation finnes i Cagliari, hvarifrån linien Cagliari—Napoli trafikeras. Afståndet mellan dessa platser uppgår till 264 mil. Vidare uppskicka italienarne dufvor från sina örlogsfartyg, dervid dessa flugit ända till 287 mil öfver vatten, med upp till 31 mils fart i timmen.”

Amiralen Sir Vesey Hamilton. ”Då jag hade befälet på *Hydra* på Afrikas kust åren 1858 och 1859, hade vi redan då mycket dufvor med oss ombord. Dessa dufvor följde med oss i tvenne år på Afrikanska kusten, i Engelska kanalen, Westindien och Labrador och kretsade kring oss förjemnan. Vanligen gåfvo de sig ut på ett par, tre mils trip och kommo derpå tillbaka igen. Jag omnämner detta endast för att visa, att dufvor kunna trifvas ombord på alla latituder, i alla klimater (under 55° F.) och i alla väder.

En fråga skulle jag derjemte vilja framställa: — hvilken är den längsta distans, som veterligen en dufva någonsin flugit? — Då år 1850 Sir John Ross företog sin arktiska expedition, förde han med sig 4 dufvor, hvaraf en säges hafva kommit tillbaka igen; — jag skulle emellertid önska att få denna uppgift i någon mån konstaterad”.

Mr. Tegetmeier. ”Med hänseende till dufvors förmåga att flyga i tjocka kan jag konstatera att de, ofta nog åtminstone höja sig i sin flygt *öfver* densamma. En gång släppte jag upp 300 stycken inom 200 yards från denna plats (Whitehall yard) för att flyga till Bryssel. Egentligen skulle de hafva släppts

kl. 6 på morgonen, men vädret var så tjockt, att de fingo kvarblifva i sina korgar till kl. 12, då solen bröt fram och de befriades, samt tillryggalade, flygande *öfver* tjockan, de 200 milen till Bryssel *på dagen*.

Att träna dufvor på mycket långa distanser är, efter mitt förmenande, ytterst ändamålslost. Hvad man i praktiken behöfver, är ingalunda foglar, som kunna flyga 2 à 300 mil, utan sådana, på hvilka man kan lita, att de med säkerhet tillryggalägga 70 till 80; — 100 mil är redan för mycket och mer än det verkliga behofvet i allmänhet påkallar. Många distanser på denna karta äro betydligt längre, än någon dufsportman har för vana att fresta sina foglar på.

Innan elektriska telegrafan etablerades, hade, som vi fullväl känna, Rotschildarne och andra börsmäklare anordnat brefduf-express-relais'er på kontinenten; allt börsjobberi förmedlades på detta sätt.

Det är också bekant, att nyheterna om Waterloo-bataljen ankommo till England per duf-express och först genom Rotschildarne kommunicerades regeringen. Detta ernåddes emellertid icke genom en oafbruten flygt af samma dufvor hela vägen från Paris till London; utan, för att vara säker på att foglarne skulle gå i land med sin uppgift, hade man indelat afståndet i korta relais'er ock öfverflyttade så, vid hvar och ett af dessa, depeschen från den ena dufvan till den andra.

Man har frågat: huru långt kan en dufva flyga *som längst*? — Jag tror, att den längsta distans någon sådan veterligen tillryggalagt, har egt rum vid kappflygningar, som ett par tre gånger anordnats från Rom till Belgien, d. v. s. 800 à 900 mil. Men vid hvarje sådant tillfälle har en jemförelsevis stor mängd foglar gått förlorad, oaktadt endast gamla, väl rutinerade dufvor användts.

Historien om att dufvor medförts till och återvändt från arktiska regioner, likasom den i en amerikansk tidning för en tid sedan synliga om en dufva (amerikansk naturligtvis), som flugit 1,500 mil — ja! det är bara *historier*.

Sällskapetets president framförde till slut de församlades tack till Mr. Tegetmeier "for his very interesting lecture," och för hans godhet att vilja infinna sig till mötet och intressera dem i ett ämne, som de alla hoppades "would grow into the greatest importance hereafter".

Sammanfattar man de slutsatser rörande bredfufväsendets betydelse i militärt hänseende och dess användning för krigsbruk, hvartill såväl dessa i socialt som vetenskapligt hänseende framstående engelska gentlemen, kännare och ifriga amatörer af bredfufvor och bredfufsport som ock fackmän af andra nationer tyckas hafva kommit, framgår deraf följande att beakta.

1:o) Bredfufvor kunna *i allmänhet* med största fördel användas för militära ändamål såsom kurirer, till lands och till sjös, i fred som i krig.

2:o) Bredfufvor kunna *i synnerhet i krigstid*, och särskildt vid kritiska tillfällen, då alla andra kommunikationer upphört eller af en fiende afbrutits, och de sålunda afgöra de enda tillgängliga förmedlingsbanden — exempelvis mellan en belägrad ort och en annan, eller yttre världen i allmänhet — göra sitt land ovärderliga tjänster.

För att illustrera detta påstående med ett par exempel, behöfver jag endast erinra om Paris cernering och den utomordentliga nytta dess bevingade ilbud, — hvilka under densamma i postalt hänseende på en gång representerade både jernvägar och diligenser, telegrafer och telefoner, ja, allt hvad postväsende heter, bevisade staden och de många politiska såväl som privata intressen, hvilka med densammas vara eller icke vara voro förenade — eller det ännu mera slående vittnesbördet från Leydens belägring af spanjorerna under Francesco de Valdez 1574—1575.

Flere depescher med löften om undsättning hade under loppet af belägringen redan genom bredfufvor anländt till den olyckliga staden och återupplifvat det sjunkna modet hos dess

allt hitintills tålmodiga och lojala befolkning, utan att dock Wilhelm af Oranien ännu lyckats infria sina förbindelser i detta hänseende. Hungersnöd och pest började emellertid att allt häftigare grassera; och stegrades så småningom ända till yttersta måttet af mensklig förmåga att umbära och lida. Den här-af decimerade och decouragerade befolkningen bragtes till för-
tviflan och uppror; samt ville slutligen kasta sig i sin borgmästares, den orädde och högsinte van der Werff, väg, för att med våld tvinga honom att uppgifva staden.

"Bröd, mina vänner", lärer då den rättrådige, märklige mannen gifvit dem till svar, "bröd har jag ej att gifva Eder, men kan min död gagna Eder och min kropp mätta Eder, så sliten min kropp i stycken och delen den. Min pligt ämnar jag göra till det yttersta och staden uppgifver jag icke".

Men, äfven van der Werffs orubbliga sjelfförtröstan började omsider under alla dessa grymma pröfningar att svigta — allt tycktes förloradt; och man hade redan öppnat portarne för Filips af Spanien pockande underhandlare, då i sista afgörande ögonblicket ännu en dufva anländer, medförande en depesch, som på en gång tystar a! jemmer och byter den arma befolkningens förtviflan i gränslöst jubel.

Amiral Boissot hade med den ytterst våldsamt blåsande stormens tillhjälp lyckats spränga dammarne för Maas och Yssel, floden svämmade med brusande fart genom och öfver fördämningarne och gjorde det möjligt för guesernas med lifsmedel lastade båtflottilj att ila staden till undsättning. Oraniern vore sjelf i annalkande för att helsa och belöna sin trofasta stad. — Så ungefär lydde innehållet af depeschen.

Hurusom allt detta realiserades och hade till omedelb ar följd de spanska häroldernas snöpliga afvisande och belägringens upphäfvande den 4 Oktober 1575; samt huruledes Wilhelm af Oranien, vid sin snart derpå skeende ankomst till Leyden, lönade sina trogna medborgares uthållighet med ett oförliknligt segermonument, Leydens högskola, är allom bekant; men kanske icke, att den mot sina brefdufvor tacksamma befolk-

ningen, på van der Werffs initiativ, beslöt att dessa till minne af och lön för de ovärderliga tjänster de bevisat staden under denna dess för alltid minnesvärda belägring, hädanefter skulle underhållas på stadens bekostnad samt efter döden balsameras och förvaras på rådhuset.

3:o) Sin mest praktiska, vidsträckta och vackra användning torde dock med all sannolikhet brefdufvan få till sjös, d. v. s. invid och utanför ett lands kuster — såsom förmedlare af underrättelser från haf till land och land till haf.

Der är hon — märk väl --- också *ensam* om sin vackra uppgift, under nästan alla förhållanden. Der upphöra jernvägar och elektriska förbindelser; och de enda som kunna göra henne platsen och äran stridig, *de optiska signalerna*: flaggan, lanternan m. fl., äro *fasta* eller åtminstone *relativt fasta*, under det att dufvan förflyttar sig, flyger långa distanser med otrolig snabbhet, alltjemt medförande och skyddande med sin egen kropp den måhända från undergång räddande signalen. Solrök och regntjocka, mist och mörker skymma den optiska telegrafer, men dufvorna, åtminstone en eller två af de uppsläppta, kämpa sig ofta igenom alla svårigheter, storm och oväder samt nå, om ock någon gång försenade, med sin depesch det aflägsna målet.

Ett skepp i nöd; ett fyrfartyg drivet från sin ankarsättning; en fyr- eller lotsstation ute vid hafsbyn i behof af undsättning; ett avisofartyg, som upptäcker en lurande fiende; en kryssare, hvilken vill meddela sig med sin eskader i en vigtig angelägenhet — alla hafva de i dufvan en präktig, trofast och jag vill hoppas, snart outhärlig bundsförvandt.

Många rörande berättelser skulle kunna anföras, hurusom fartyg och menniskolif bergats af en dufvas snabba vingpar och genom hennes kärleksfulla längtan efter hemmet och familjen, om tiden det medgäfv. — Det flesta äro också säkerligen för litet hvar väl bekanta, men neka mig nöjet kan jag dock ej att relatera en dylik episod, som har den dubbla förtjensten,

att dels ej vara allmänt känd, dels omtalad af en person, som sjelf upplefvat densamma.

Då fregatten *Baltimore*, i sin för vårt land på en gång sorgliga och ärofulla mission, gästade hufvudstaden, gjorde jag, som de flesta andre, ett besök ombord.

Längst förut på backen observerade jag då en mulatt, i halffliggande ställning, sysselsatt med att mata ett par dufvor, hvilka tycktes vara ytterst tama och honom särdeles tillgifna. Den ena hade till och med slagit sig ned på hans bröst, och hackade lystet efter en sockerbit som han höll mellan läpparne.

Då jag förmodade, att foglarne voro brefdufvor, närmade jag mig kamraten, och inledde ett samtal med honom. — "Letter pigeons?" — sporde jag. — Mannens förut trumpna anletsdrag lyste upp vid dessa ord, hans ögon formligen strålade af förnöjelse; munnen släppte ögonblickligen sitt tag om sockerbiten och öppnade sig till ett bredt grin. — "Yes! Letter-pigeons, Sir" — brast han ut — "Saved my life"; — och han kysste ömt sin favorit på näbben. Min nyfikenhet var väckt — och mulatten var icke sen att berätta.

Skada emellertid, att jag icke mäktar återgifva den ifver, ja hänförelse, hvarmed han förde sin "dolly's" talan, lika litet som det genomkomiska i hela hans uppträdande, hans våldsamma gester och ytterst härliga mimik, hans smackningar med läpparne och rullande med hvitögonen, allt under det han oafbrutet piruetterade af och an på backen — alltsammans tydligen gående ut på att förhärliga favoriten och öfvertyga interviewier'n om hennes dråpliga meriter. Mannen var synbarligen i extas och af den ström af kostlig niggerslang, som flödade ur honom, förstod jag ej hälften; men dock så pass, att jag här kan återgifva hufvudinnehållet af den spännande episod, hvori Dolly spelat hufvudrollen som den räddande engeln.

En afton, då *Baltimore* låg förankrad vid New-Orleans (vill jag minnas han sade) hade Jim och en "chum" till honom fått låna "dingy'n" för att vittja några fiskedon, som de utlagt mel-

lan fartyget och stranden. Vädret var vackert, när de båda matroserna satte af från bord; och dufvorna voro som vanligt på dylika turer sin vän följaktiga. Redan hade de fått upp sin fångst och voro just i färd med att upptaga redskapen, då de med ens märkte att en tät tjocka, som de i sin ifver hitills icke observerat, höll på att fånga dem sjelfva som fiskar i sitt förrädiska garn.

Hastigt grepö de till årorna och rodde allt hvad tygena förmådde mot fregatten, som nästan höll på att försvinna för deras blickar. Men, innan de hunnit halfvägs, hade redan dimman som en säck omslutit dem på alla sidor; — de rodde på måfå en half timmes tid, hojtade och skreko — allt förgäfvos.

Plötsligen föllo Jims blickar på dufvorna; — Ah! — dem hade han glömt, der de, oroliga och häpna liksom deras herre, krupit ihop under aktertoften. Att rifva ett par blad ur annotationsboken, skriva några ord derpå med bön om hjälp ur nöden och fästa dem under dufvornas vingar var ett ögonblicks verk.

"Go my dolly! — Fly my darling!" hviskar mulatten i örat på sin favorit och — liksom insåge denna genast till fullo vigten af sitt uppdrag, lyfter hon omedelbart sina vingar till flygt och kamraten följer, ehuru motvilligt, inom några sekunder hennes exempel. — Tjockan, famnar dem genast i sitt försåtliga sköt' och man hör endast de försvinnande ljuden af deras snabba vingslag.

En half timme hade förflutit under stigande ångest: — tjockan fortfor, mörkret föll på och vinden tilltog i kraft — då hastigt ljudet af *Baltimores* mistsirén nådde de betryckta matrosernas öron. Lotsade af det vägledande ljudet, som oupphörligen upprepades, nådde de omsider efter en god stunds ifrig rodd sitt fartyg — och voro räddade.

Ombord hade man, med sjömäns vanliga sorglöshet, ej tänkt på matroserna eller den fara de löpte på den väldiga floden. — Först då Dolly återkom *ensam* (den andra dufvan

letade sig följande morgon i daggryningen åter ombord) väckte detta bestörtning och, som ånga fanns att tillgå, lät man sirénen ljuda — med den lyckliga påföljd, som redan nämnts.

Jag har ingen anledning att förmoda, det Jims berättelse var uppdyktad. I mannens hela personlighet och sätt att föra sin talan låg något trohjärtadt, som på det kraftigaste protesterade mot ett sådant antagande.

Att dufvan, trots den intensiva tjockan, inom så kort tid återfann fregatten, förklaras på så sätt, att dimman blott låg utmed eller obetydligt öfver sjelfva vattepytan, så att fogeln när hon steg upp i höjden, snart nog åtminstone torde hafva observerat fartygets masttoppar sticka upp öfver densamma.

4:o) En regering *kan* ej behöfva, och *bör* till och med icke, i fråga om etablerandet af breldufstationer samt anskaffning och utbildning af breldufvor, lita till och uteslutande göra sig beroende af egna sådana, utan gör klokt i att, genom subsidier och priser, medaljer och diplomer vid kappflygningar m. m., understödja och bidraga till uppblomstrandet af enskilda breldufföreningar, hvarigenom hon vid krigstillfällen sättes i stånd, att, enligt förut träffade öfverenskommelser kunna disponera öfver ett *betydligt antal*, utaf verkliga kännare och intressenter uppdragna och tränade, dufvor.

För att detta privatsystem — så att säga — må kunna blifva fullt effektivt, fordras dock derjemte, att de understödda föreningarne uppmuntras och förbinda sig till att öfva sina dufvor på och vänja dem vid vissa af de militära auktoriteterna utstakade linier och inom bestämda, af dem uppdragna sektorer, på det att man må kunna vara förvissad om att, då behovet så påkallar, hafva nämnda linier och sektorer redan en längre tid befarna af vid dem orienterade dufvor.

Nästan alla europeiska staters militärförvaltningar råda icke blott öfver egna breldufvor utan repliera derjemte, i händelse af krig, på de enskilda föreningarnes

Så t. ex. hafva alltsedan år 1883 i Januari de allra flesta tyska sådana enats till en korporation, som kallas "Verband

deutscher Brieftauber-Liebhaber-Verein⁷; och öfver hvilken kejsaren utöfvar protektorat.

Med detta samfund har nu krigsministeriet träffat bestämda öfverenskommelser, enligt hvilka, bland annat, samtliga dufvor, hvar inom sitt område, utbildas i öfverensstämmelse med sorgfälligt utarbetade militära föreskrifter. Genom samfundet förunnade transport-kostnads-lindringar och fraktnedsättningar å samtliga tyska jernvägar har detsamma utvecklat sig med förvånande snabbhet. Då samfundet stiftades, räknade det 19 filialer; år 1885 75 dylika med 30,264 dufvor; 1887 103 filialer och 50,537 dufvor; 1889 152 med 70,000 dufvor, och i närvarande stund kan säkerligen den kejsarliga regeringen i farans stund disponera öfver 100,000 privat-dufvor, tillhörande omkring 200 filialer af det gemensamma samfundet, till hvilket också Bayern sedan 1887 slutit sig med circa 30 särskilda föreningar. Årligen understöder krigsministeriet den stora korporationen med 49,000 mark samt har intill 1890 förlänat densamma 17 guld-, ungefär 500 silfver- och lika många brons-statsmedaljer jemte diplomer. Ensamt i skottpengar för hög betalar ministeriet årligen 1,000 mark.

5:o) Stationerna i ett lands brefdufnät böra vara så många, att såväl distanserna dem emellan, som längden af hvarje särskild flyglinie emellan stationena och dess respektive depôter, ej behöfva öfverstiga 200 km. — eller det afstånd, hvarutöfver en dufvas flygförmåga, till säkerhet för den henne anförtrodda depeschen ej gerna bör frestas.

Brefdufväsändets ståndpunkt i olika länder.

Efter fransk-tyska krigets slut, och med de glänsande exempel på brefdufvors användbarhet, som der statuerades, har brefdufväsendet tagit ett betydande uppsving i militärt hänseende och, om man undantager Turkiet och Norge, finnes ej något land i Europa, som icke med mer eller mindre omsorg egnat tid och penningar, sympatier och intresse deråt.

Enskilde, såväl som föreningar, civila och militära myn-

digheter, alla nitälska att föra denna sak framåt; och klart är ju ock för en hvar att, då alla stater tvingas att, så godt som ständigt förblifva i harnesk mot hvarandra, och deras respektive regeringar, som en följd häraf måste söka upptäcka och fullkomna alla hjälpmedel, som kunna trygga och förkofra krigsdugligheten, brefdufväsendet, lika litet som några andra, får ringaktas och försummas.

Tyskland, och i främsta rummet Preussen, började, med öppen och uppöfvad blick för hvad till nya krigsbehof hörer, vid nyssnämnda tidpunkt att främst af alla länder energiskt egna sig åt denna angelägenhet.

En blick på kartan visar oss, hvilken ofantlig utveckling densamma derstädes tagit. Berlin, Köln, Mainz, Metz, Strassburg, Würzburg, Stettin, Danzig, Königsberg, Thorn, Posen. Breslau, Thorgau ingå alla i det stora tyska dufnätet, såsom ock Tönning på Schleswig-Holsteins västkust, hvilken sistnämde station äfven korresponderar med i närheten stationerade fyrskepp och lotsplatser. Vidare har kejserliga Amiralitetet upprättat maritima brefdufstationer i Wilhelmshafen och Kiel, och antagligen komma än flera dylika att snart kransa kusterna.

Berlin och Köln bilda centralpunkterna för hela organisationen, som står under kontroll af inspektören för militärtelegraferna.

Hvarje enskild dufstation handhafves af respektive fästningsfortifikation och subordinerar under dess kommandant. En underofficer har närmaste befäl och tillsyn öfver dufslaget och under honom lyda åter flere till tjänstgöring kommanderade soldater. Vid krigstillfällen fördubblas tjänstepersonalen och ledningen anförtros åt en officer.

Hvarje dufva gifves ett nummer och rullföres under det samma på det nogaste så till yttre, som inre meriter; det senare allt fortfarande, i den mån nya förvärfvas. På stationerna herska den största ordning och mest minutiösa punktlighet vid utförandet af olika tjänstefunktioner. Slagen äro

praktiskt inredda och väl ventilerade, ljusa, ytterst renliga och rymliga; många kunna hysa ända till 1,000 dufvor.

Rörande detaljer vid skötsel, dufvornas öfningar, förvaltning m. m. finnas emellertid inga officiella meddelanden att tillgå.

Österrike har, ehuru långt senare, följt sin allierades exempel och uppför, om ock med mindre ifver, alltjemt nya militärbrefdufstationer på olika punkter af den vidsträckta monarkien efter preussiskt mönster.

Det tyckes väl, som hade *Frankrike* med stöd af lärdomar och erfarenheter från sitt olyckliga krig, främst af alla länder bort vinlägga sig om ett ordnadt militärbrefdufväsende; men så blef dock icke händelsen. Först sedan *Tyskland*, med sin vanliga beslutsamhet och sega uthållighet, i flera år redan arbetat på och för ett sådant, kände fransmännen sig manade och snart sagdt pressade att följa exemplet. År 1878 upprättades, på initiativ af krigsministern, ett brefdufslag i Paris och kort derpå byggdes ännu ett annat på Mont-Valérien. Sedan dess har saken relativt gått framåt med jättesteg. Kartan visar oss ej mindre än 19 dufstationer med centralpunkter i Paris, Langres och Lyon, till hvilka i statsbidrag årligen utgå 100,000 francs jemte priser, medaljer m. m. Äfven i Frankrike har man stält sig i förbindelse med de privata dufklubbarne och söker att genom subsidier och premier väcka intresse för brefdufsporten, på samma gång man förvissar sig om deras hjälp vid trängande behof.

Nästan samtliga europeiska stater göra sina uppköp af brefdufvor i *Belgien*, brefdufodlingens vagga och härd; men detta land tager, trots de öfrigas ifriga ansträngningar, sjelft föga notis om det militära brefdufväsendet, mycket förmodligen som en följd af sin neutralitetsställning, men väl hufvudsakligen på grund af de ofantliga resurser af privata dufvor, hvartill det kan trygga sig i händelse af behof. Allt sedan 184 har regeringen, genom öfverenskommelser med de enskilda föreningarne öfver hela landet (som uppgå till ett antal ej understigande 1,000),

kunnat disponera öfver mer än en half million dufvor — och det är vackert så.

Italien är emellertid afgjordt det land, der militärbrefduf-systemet inom kortaste tid slagit sin lifskraftigaste rot och utvecklat sig till något verkligt stort. Den första stationen upprättades 1876 i Genova och den andra 1879 i Bologna; men erfarenheten från de stora militär-manövrerna, särskildt vid Foligno 1882, då dufvorna användes och uppsläpptes äfven under de svåraste väderleksförhållanden (regn, storm o. s. v.) — nästan alltid med goda resultat, gaf krigsstyrelsen anledning att organisera ett helt nät af militär-brefdufstationer för arméen såväl som för flottan, bland andra de märkliga sardiniska stationerna, Maddalena och Cagliari, hvarom vi nyss talat, och dessas korrespondensetablissemang i Rom och Neapel (440 km.). — Ledningen af samtliga militär-brefdufstationer koncentrerar sig i Rom under ingenjörkårens öfverstyrelse.

Särskildt *marinen* egnar sig flitigt åt dufvornas dressyr och öfning. Den eger 12 stationer, af hvilka hvar och en besitter lika många grupper foglar, som de orter, hvarmed de genom dufvorna stå i förbindelse.

I *Ryssland* tog generalstaben år 1874 initiativet till grundandet af föreningar för brefdufvors uppdragning och upprättade derjemte en egen försöksstation i Warschau, hvilken besattes med belgiska dufvor, samt militära stationer i Petersburg, Krasnojesele, Moskwa, Kijew och Nowogeorgjewsk. Men de trämmande foglarna dukade under för det sträfvä klimatet; och uppfödandet af inhemska dufvor lemnade äfven mycket öfrigt att önska, då dessa visade sig oanvändbara för längre distanser. — Hela systemet, på hvilket betydande summor blifvit nedlagda, gälde derfor länge som förfeladt. Emellertid öfverlemnades återupplifvandet häraf åt en kommission af ingenjörofficerare, hvilka anlagt nya stationer i Brest-Litowsk och Iwangorod, hvarjemte en del af de äldre desslikes bibehållits.

Trots *Spaniens* karakter af bergland och de praktiska svårigheter, som derigenom uppreste sig mot ett reguliert ordnadt

militärbrefdufsystem, har man derstädes uppnått särdeles gynnsamma resultat. År 1879 upprättades vid krigsskolan i Gualajara en försöksstation och derpå en centralstation i Madrid, som besattes med belgiska dufvor, äfvensom militära brefdufvetablissemment i Cadiz och San Sebastian. - Vidare erhöi efter hand hvarje fästning sitt eget dufhus, och stå numera samtliga dessa af den s. k. "yttre zonen" i ömsesidig förbindelse med, såväl angränsande fästningar af samma zon, som den närmast belägna inom den "inre zonen". Alla korrespondera de dessutom med Madrid, allt genom dufvopost. 1876 upprättades brefdufstationer på kusterna, hvilka korrespondera dels sinsemellan, dels med kustbevakningsorterna för att förhindra smuggling; och äro de förra naturligtvis äfven att påräkna för militärbehof.

Huruledes *Portugal*, relativt till arealen, är genomkorsadt af brefduflinier till ett förvånansvärdt stort antal, äfvensom att Schweiz icke heller är lottlöst härutinnan, framgår tydligt nog af kartan. För de flesta lär det också vara bekant att brefdufvor användas i Afrika af tyskarne och af Congostaten samt att Nord-Amerikas Förenta Stater icke heller försumma att begagna sig af dem — allt ett bevis på, hvilka eminenta fördelar samtliga regeringar vänta sig utaf anläggandet af militära brefdufstationer.

Vända vi oss nu till *Skandinavien* och granska den öfverdetsamma upprättade kartan*), slår oss genast med häpnad den betydande utveckling, som det enskilda brefdufväsendet, hvilket ock på samma gång är intimt förenadt med det militära, uppnått i vårt naboland, det lilla *Danmark*. Linier utstråla der, som vi se, från de större trafik- och handelscentra åt alla håll, och nå *utom* landet (öfver vatten) i söder till Warnemünde, i norr ända upp till Christiania. Orsaken härtill torde väl i första hand få sökas i den sympati, hvarmed såväl saken som dufvorna sjelfva, allt från första begynnelsen omfattats af stat och folk, hög som låg, och särskildt af marinen; men

*) Vid föredraget utstald.

dels ock i de stats- eller enskilde understöd, som till betydliga belopp komma den stora "Hovedforeningen Kjøbenhavn" och, genom densamma, dess många filialer öfver hela landet till del. Några jemförande siffror skola antyda, huru snabbt frågan avancerat och hvilken lifaktighet måste hafva utvecklats, för att ernå de minst sagdt lysande resultatena af allena de sex senaste årens verksamhet.

1886 eller det första år, hvarom nöjaktiga upplysningar finnas att tillgå, höllos 14 kappflygningar; sistlidne sommar ej mindre än 41; 1886 tillryggalade samtliga dufvor en sammanlagd väglängd af 142 mil, förra sommaren 603; 1886 belöpte sig den längsta kappflygningsbanan till 25 mil, förliden sommar till 41, ja, om man tager flygningen Christiania—Köpenhamn med i räkningen, till 65 mil.

Då en dansk mil är ungefär 7,5 km. och litet till, eller något mer än 4 engelska minuter, representera sålunda 65 danska mil: 240 engelska, eller nära 500 km., 50 nymil, d. v. s. afståndet mellan Stockholm—Umeå i norr och Stockholm—Carlskrona och mer i söder, — med undantag af Cagliari—Napolirouten, den längsta hittills befarna kappflygningsbana *öfver haf*, så vidt jag vet.

Sistnämnda flygning är derjemte ganska märklig med hänseende dels till den korta tid, som den förberedande träningen för densamma upptog och dels till de ovanligt låga träningsdistanserna. — Träningen tog sin början den 14 Maj; den 23 s. m. var man redan i Helsingborg; den 2 Juni uppsläpptes dufvorna i Halmstad, 70 km. från Helsingborg; den 11 Juni i Göteborg ytterligare 130 km. etc.; — då deremot i allmänhet distanser emellan tvänne träningspunkter sällan öfverstiger 10, 20 à 30 km.

Af 8 dufvor, som uppsläpptes i Christiania den 20 Juli, återkommo visserligen endast tvenne, men, tager man i betraktande hvad nyss anförts och derjemte att flygningen hela vägen skedde *öfver haf*, utgör den i sanning ett glänsande vittnesbörd

för, hvad i vårt lilla grannland vedervågas och offras i denna angelägenhet.

I fråga om närmaste detaljer såväl vid denna märkliga flygning som fjolårets öfriga danska, får jag hänvisa till sista häftet för 1892 af "Svenska Brefdufvan", hvilken åter hemtat sina uppgifter härutinnan ur det danska fackorganet "Brevduen".

Det bästa till sist, vårt eget land! Subjektivt, i våra hjertan visserligen *det bästa* af alla — men objektivt för våra ögon —? Ja, på denna karta åtminstone, i förevarande fråga, är tyvärr långt ifrån så förhållandet.

Ett stort land till skapnad och natur, vidt och bredt omgjordadt af en skärgård med trånga leder och klippor af granit, i sig sjelft ett halft försvar, men hvilket dock naturligen måste ytterligare stärkas till skydd för en lurande motståndares öfverrumpling, till värn mot en brandskattande, fientlig flottas sköflingar.

Och härtill förmår märkligt nog en flock brefdufvor, med all dess fysiska svaghet för öfrigt, dock verksamt bidraga; ja en enda sådan "liten en" *kan* en gång törhörda blifva detta stora lands räddare — äro de ej då värda ett erkännande dessa märkliga foglar, böra vi ej skänka dem husrum och hjerterum, *måste* vi icke intressera oss och arbeta för att brefdufväsendet får säkert rotfäste och utvecklar sig till något stort äfven hos oss?

Vid Kongl. Krigsvetenskaps-Akademiens sammanträde i Mars 1886 redogjorde föredraganden i befästningskonst, major A. Billmanson för den stora utveckling, denna angelägenhet utomlands tagit samt för dess betydelse för vårt eget lands försvarsväsende.

Det anförda väckte intresse, och ett första militär-brefdufvs slag anlades på Carlsborg af Kongl. Fortifikationen, under ledning af en utaf dess officerare, löjtnant L. Berggren, en på detta område förfaren och nitälskande man. På sommaren 1889 hade man redan hunnit träna Carlsborgs-dufvor ut till myn-

ningen af Bråviken, hvarifrån några berättas hafva återvändt till sitt slag, 135 km., på den korta tiden af 2 $\frac{1}{2}$ timme; men på senare tid har denna station ej kunnat utveckla någon större verksamhet, af brist på medel dertill allenast, ty mycken förmåga och god vilja har — det känner jag fullväl — visserligen aldrig saknats. Sydvardt hän har man emellertid kommit så långt som till Alingsås och nordvardt till Lerbäckers station på Motala—Mjölby-banan.

I November 1889 bildades, på initiativ och under ordförandeskap af major Billmansson, en kraftig förkämpe för brefduffrågan, det enskilda sällskapet "Sveriges Brefdufförening", för hvilket H. M. Konungen lofvat att vara skyddsherre och som har till uppgift att dels sjelf i första hand, dels genom filialer öfver hela riket, göra brefduffväsendet känt och erkänt samt arbeta för dess förkofran inom landet.

Att här skildra denna förenings ganska omfattande verksamhet med bildandet af filialer, anskaffande af brefduffvor, dessas utbildning m. m. är emellertid ej behöfligt, då föreningens eget organ "Brefdufvan" utförligt sysselsätter sig dermed; men omnämna må jag dock, att en del af dess duffvor tränats söder ut till Landsort och en annan del nordvardt hän öfver Grisslehamn ända upp till Gefle (156 km.), hvarifrån en duffva återkom på 5 t. 24 m.

Energiskt arbetar oafbrutet vår nitiske ordförande i och för denna fråga; ganska mycken anslutning till densamma bland *arméens* officerare har ock vunnits; en del filialer hafva åstadkommits (såsom t. ex. Linköpings, Kalmars m. fl.); och andra äro under anläggning (Gefle m. fl.); men äfven här fattas medel, penningar — denna despotiska allmakt, hvilken vi städse tvingas att dyrka, emedan den mer och mer i sig inbegriper vilkoret för all existens, allt framåtskridande.

Att flottans officerare genom att mangrant ingå som medlemmar i Sveriges Breddufförening skulle kunna lemna densamma en lika välbehöflig som välförtjent och tillbörlig handräckning och uppmuntran — tillåter jag mig härmed vördsamt erinra.

Öfverstlöjtnant Billmansson har äfven tagit initiativet och kraftigt bidragit till anläggningen af flottans brefdufstation härstädes, hvilken efter ritning af löjtnant Berggren, under loppet af tvenne månader byggdes och besattes med dufvor, våren 1890.

Dess första stapplande fjät och klena meriter finnas lika- ledes omnämnda i "Brefdufvan" hvarföre jag här inskränker mig till att omtala, att öfningarne varit ungefär likartade med och bedrifvits i samma tränings-linier som brefduf-föreningens, med undantag af att man nordvart hän ej hunnit längre bort än i höjd med Arholma men derjemte öster ut så långt som till sjös utanför Söderarm. För närvarande finnas 120 dufvor, deraf ungefär hälften äro tränade på omnämnda linier.

Men som jag redan låtit förstå, Carlsborgs, Sveriges Bref- duf-föreningens och flottans i Stockholm brefdufstationer äro emellertid långt ifrån tillfyllest. Det är ett systematiskt orga- niseradt helt, som måste utgöra önskningsmålet, och är hvad vi *behöfva*.

Med tanken fästad härpå har jag utarbetat och på en mindre karta*) framställt ett projekt till ett första svenskt bref- dufnät, omfattande dels 7 militära (Stockholm, Carlskrona, Carlsborg, Göteborg, Visby, Hernösand och Östersund), dels 18 enskilda brefdufstationer: de törre betecknade med röda, de senare med blå rundlar, hvarifrån utgå radierande flyglinier i liknande färger till de viktigaste utmed och utanför kusterna belägna utkikspunkter (lots- och fyrstationer) eller korrespon- densplatser inuti landet, hvilka med stationerna böra ega ord- nad brefdufförbindelse; och som jag i det följande benämner depöter.

Vid öfnings-, krigs- eller andra kritiska tillfällen afsändas från hufvudstationen, för en tid af *högst en månad* i sender, ett tiotal dufvor till de depöter, hvilka för tillfället anses vara lämpliga såsom observations- eller korrespondenspunkter.

*) Vid föredraget utställd.

I och för aflösning erfordras ytterligare ett tiotal dufvor; samt för fartygstjenst 5 sådana för hvarje till kustorterna löpande linie. Då samtliga föreslagna linier belöpa sig till 120, hvaraf ungefär 100 mynna ut vid kusterna, uppgår hela behöfliga antalet dufvor till 2,400 + 500 st. eller i rundt tal 3,000, af hvilka dock circa 500 redan böra finnas att tillgå.

Anskaffningskostnaden (efter 3 kr. per st.) blifver sålunda för 2,500 dufvor = 7,500 kronor, hvilken summa dock ingår i följande kalkyl för dels stationernas nybyggnad dels deras drift och underhåll.

Af de *militära* stationerna äro tvenne (Stockholm och Carlsborg) redan anlagda; de öfriga 5 beräknas kunna uppföras för en kostnad af tillsammans lika många tusen kronor.

De *privata* ännu uppförda (15 st.) antagas, hvar och en, behöfva i nybyggnadshjelp ett statsunderstöd af 2 å 300 kronor, hvarföre hela anläggningskostnaden för samtliga ännu uppförda militära som privata stationer, kan uppskattas till omkring 9,000 kronor i statsmedel.

Beräknas vidare årlig drift och underhåll: för de militära i medeltal till 1,000 kronor och för de privata (i statssubsidier) till 2 å 300 kronor för hvarje, uppgår hela detta belopp till ungefär 11,000 kronor, hvartill komma ytterligare 1,000 kronor till priser, m. m. vid kappflygningar, summa summarum 12,000 kronor.

I jämförelse med de utgifter andra länder för samma ändamål underkasta sig, tyckes denna summa ej i någon betydligare mån skola betunga statsbudgeten relativt till den nytta och trygghet, som dermed åsyftas och säkerligen också ernås.

Att man å hvar och en af de betydande orter, som äro föreslagna att inom sig hysa privata stationer, skall träffa på någon eller några individer, hvilka af intresse för sjelfva saken samt ortens egen säkerhet kunna förmås att, särdeles med tillhjälp af statsunderstöd, anskaffa, fostra och öfva det behöfliga antalet dufvor, derom hyser jag ej några tvifvel.

Ett par ord ännu, innan jag avslutar det hela. Många af Eder, mina Herrar, skola tvifvelsutana taga mig för en entusiast rörande denna fråga! Vid några af mina uppgifter kan jag ju ock möjligen hafva gjort mig skyldig till öfverdrifter, förledd dertill af nitälskan för den sak, jag gjort till min egen; och ett och annat torde nog äfven med fog vara att anmärka särskildt vid mina projekter till anläggning och underhåll af bredfustationer m. m.; men att saken är *god* lärer väl ingen, särdeles med andra länders exempel för ögonen, vilja bestrida — ja, så god till och med, att det vore oförsvarligt att lägga den ad acta eller låta henne bero vid det obetydliga, som hittills åvägabragts; och — under sådana omständigheter, må det ju ej anses förmätet att uttala den förhoppningen, att en och annan af Eder hädanefters skulle jemte mig vilja föra våra skyddslingars talan — visserligen, med än mera kraft och än kraftigare verkan än Föreståndaren för flottans bredfustation mäktat vid detta tillfälle åstadkomma.

Stockholm den 17 Mars 1893.

Otto Elliot.