



TIDSKRIFT
i
Sjöväsendet.

10:de Årgången

Häfte N:r 1, 1847

Carlskrona

Innehåll:

Kongl. Förvaltningens af Sjöärendena underdåniga Berättelse; den 15 Jan. 1846 om främmande länders framsteg i de till sjövetenskapen hörande delar	sid. 1.
Anförande af Konter-Amiralen Friherre C. R. Nordenskjöld i Kongl. Örlogsmanna-Sällskapet den 15 Nov. 1845 vid nedläggande af presidium	» 11.
Franska Flottans Ångfartyg	» 29.
Ny uppfinning för en krafts användande, som aldrig till slika ändamål begagnats: neml. för att gifva rörelse åt maskiner, med hvilka ett fartyg kan framdrivas under stiltje; äfvensom för att tillvägbringa arbeten, der mycken kraft erfordras, publicerad i London 1730	» 32.
Kapten-löjtnanten Carl von Diedricks relation om idkad sjöfart 1841—1845	» 34.
Förvaltningens af Sjöärendena underdåniga Berättelse om de vid K. Maj:ts Flottas särskilda stationer under år 1845 förrättade sjö-expeditioner; dat. d. 27 Febr. 1846	» 46.
Förvaltningens af Sjöärendena Kammarkontors uppgift å de för Lots- och Fyr-inrättningen i riket verkställda nybyggnader och reparationer m. m. under loppet af år 1845; dat. d. 14 Febr. 1846	» 50.
Lotsdirektörens berättelse om under loppet af år 1845 utförda hydrografiska arbeten; dat. d. 20 Febr. 1846	» 55.
Nya dockebyggnaden i Carlskrona	57, 172.
Anteckning af de författningar som ifrån 1846 års början utkommit rörande Kongl. Maj:ts Flotta	58, 182.
Kongl. Förvaltningens af Sjöärendena underdåniga Berättelse den 14 Juli 1846, om främmande länders upptäckter i de till Sjövetenskaperna hörande delar	» 68.
Anteckningar under Riksdagen 1844 och 1845	» 75.
Riks-stat för femte hufvudtiteln, fastställd af Rikets Ständer vid riksdagen 1844—1845	» 119.
Sammandrag af den sista Engelska Ministèrens reformer och arbeten, jemte en blick på detta rikets närvarande sjöstyrka	» 122.
Biografi öfver H. E. General-Amiralen Grefve Johan Puke Tal i Kongl. Örlogsmanna-Sällskapet vid præsidiij nedläggande den 15 November 1846 af C. R. Nordenskjöld	» 141.
Förvaltningens af Sjöärendena underdåniga Berättelse om de vid Kongl. Maj:ts Flottas särskilda stationer, under år 1846 förrättade sjöexpeditioner	» 160.
Lotsdirektörens underdåniga berättelse den 8 Februari 1847 om föregående årets sjömätningar	» 164.
Lotsdirektörens underdåniga berättelse dat. i Februari 1847 rörande de vid lotsplatserna inrättade skolor	» 167.
Förvaltningens af Sjöärendena uppgift på de för Lots- och Fyrinrättningen under loppet af år 1846 verkställda nybyggnader och reparationer	» 168.

Kaptenen M. Thulstrups den 30 December 1846 afgifna berättelse om sjökarteverkets fortgång under loppet af samma år	sid. 173.
Förvaltningens af Sjöärendena underdåniga Berättelse den 19 Januari 1847 om främmande länders uppfinningar och framsteg i de till Sjövetenskaperna hörande delar	» 175.
Personal-Stat för Kongl. Sjöförsvars-Departementet, Förvaltningen af Sjöärendena, Flottans Stationer och Lotsverket, med bestädda löningsförmåner	» 194.
Förvaltningens af Sjöärendena underdåniga berättelse den 20 Juli 1847 om främmande länders framsteg i de till Sjövetenskaperna hörande ämnen	» 214.
Nils Abraham Bruncrona	» 222.
Register öfver de 10 första Årg. af Tidskrift i Sjöväsendet	» 231.



I.

Kongl. Förvaltningens af Sjöärendena underdåniga Berättelse den 15 Januari 1846 om främmande länders framsteg i de till Sjövetenskaperna hörande delar. *)



Till följd af föreskriften i 6 §. 9 momentet af den för Förvaltningen af Sjöärendena utfärdade Nådiga Instructionen af den 18 Januari 1841, får Förvaltningen härmed afgifva underdånig Berättelse om de under sednaste halfår i främmande länder gjorde upptäckter och framsteg, som tillhöra Sjöväsendet och med det stå i närmare samband.

Bland dessa förekommer en uppfinning af Engelmannen Robert Foulerton, som benämnt densamma "Skeppsmanövreraren", och under detta namn uttagit patent å dess tillverkning.

Med tillhjälp af denna machin kan ett fartyg vändas omkring på stället, utan biträde af roder, segel eller ångkraft.

Uppfinningen utgöres af en vattenskruf, ej olik den så kallade Smiths skruf-propellor, men Foulertons har axeln liggande tvärskepps, genom ett rundt hål i akterskarpet under vattnet, och sättes i rörelse medelst ett på axeln anbragt utvexlings-hjul i beröring med ett horisontelt stäldt kugg-hjul, hvars axel går upp igenom däckets och der medelst andra utvexlings-hjul sättes i rörelse genom gångspelet.

Fördelarne af denna uppfinning uppgifvas vara enkelhet och allmän användbarhet; skyndsamheten,

*) Referent R. W. Bäckborg.

hvarmed den kan begagnas så väl vid anfall, som försvar, dess oåtkomlighet af fiendtliga skott, och den lätthet, hvarmed den kan tillämpas äfven att styra ett under fart varande fartyg.

Foulerton, sjelf sjöman, anser följande hufvudsakliga förmåner kunna vinnas genom begagnandet af hans uppfinning om skeppsbord.

1:o Att, då skeppet är stillaliggande i eller utan fart emot vattnet, och rodret således utan verkan, skeppet likväl kan svängas i hvad direktion som helst.

2:o Att, vid vändningar genom vind och i händelse skeppet vägrar, kunna hjälpa skeppet igenom och undgå den ofta vådliga manövern att vända undan vinden.

3:o Att, då fartyget ligger bi, hindra det från att komma för högt upp i vinden eller falla för mycket af, eller att ligga tvärs uti fördjupningen mellan svåra sjöar.

4:o Att, vid hårda byar eller då seglen slå back, och tiden icke medgifver, eller svår sjögång hindrar båts utsättande, medelst machinens begagnande tvinga fartyget att falla.

5:o Att, under tätt ombytliga vindkast bringa fartyget i den direktion man önskar, med vinden beständigt in från samma sida, för att undvika den vid dylika tillfällen eljest vanliga, besvärliga ombrassningen af råerna.

6:o Att i stiltje kunna bibehålla skeppet vid sin stäfvade kurs och således på sin rätta post i Flottan.

7:o Att bringa rund skeppets stäf och förekomma dess fallande oklart med andra fartyg, och att, då skeppet ligger i tidvatten förtöjdt, tvinga det att svaja om i den led, som gifver öppna klys, utan att för dessa ändamål behöfva båtar, varp m. m.

8:o Att vid tillsegelsgående bringa skeppet att falla rätter väg.

9:o Att, under kryssning, vid vändningar genom vind vara säker att deri lyckas och derjemte skjuta upp och vinna under vändningarne.

Engelska Amiralitetet har inhemtat åtskilliga skickliga Sjöofficerares utlåtande öfver denna uppfinning, och de försök, som med densamma blifvit verkstälde å privata fartyg; och derefter låtit insätta denna sort skruf å 46-kanon Fregatten St Laurence, liggande vid Sheerness, med hvilken anstälts försök, som utfallit ganska tillfredsställande, i thy att, sedan den erhållit förr omnämnde skruf och af ett ångfartyg boxerats ut i floden samt boxertåget lossats och manöver-machinen satts i rörelse medelst gångspelet, Fregatten, som låg tvärs för en stark Ebb-tid, svängdes rund med andra sidan tvärs emot samma tidvattens ström.

Något ytterligare försök att på fartyg, tillhörige Engelska Flottan, begagna ifrågavarande manöver-machin, afböres ännu icke.

Ifrån Portsmouth afseglade den 15 Juli 1845, under befäl af Rear Admiral Sir Hyde Parker, 8 Linieskepp, för att med hvarandra jemföras till derasegenskaper; fyra af dessa skepp äro byggde enligt nuvarande Öfver-Skeppsbyggaren (Surveijer of the Navy) Sir W. Symons planer, de öfriga fyra af lika många särskilda Byggmästare. Nämnde skepps namn, antal kanoner m. m. innefattas i efterföljande tabell.

Skeppets Namn.	Skeppets djupgående		Färskt vatten om bord.		Dagliga utspisade portioner.	Displacement i Tonn.	Lastar, Tonn.	Antal Kanoner.	Skeppsbyggarens Namn.	Fartygs Chef.
	för.	akter.	f.	t.						
(Flagg-Skepp)										
S:t Vincent	24 3	26 2½	504	705	4484	2612	120	Sir W. Rule	Rowley	25,160
Qveen	24 2½	26 4	500	739	4405	3103	110	S. W. Symonds 1839	R. Walker	28,000
Trafalgar	24 5	24 11	507	681	4484	2694	120	Olivr Lang 1841	W. F. Martin	25,169
Albion	23 5	25 3	431	655	4152	3099	90	Sir W. Symonds 1842	N. Lockyer	30,000
Rodney	23 8	24 9	410	619	4142	2625	92	Sir R. Sepping 1833	E. Collier	28,400
Canopus	23 0	24 9	404	587	3567	2357	84	Fransk, tagen vid Nilen	F. Marlby	28,400
Vanguard	23 7	24 5	351	577	3390	2589	80	Symonds 1836	G. W. Willes	28,100
Superb	23 11	25 4	428	607	3440	2589	80	Symonds 1842.	A. L. Carry	28,100

Efter Amiral Parker, som för sjuklighet måste lemna detta befäl, emottogs detsamma af Rear Admiral Sir S. Pym, hvars Rapport till Amiralitetet, daterad 10 October 1845 om bord på Skeppet S:t Vincent, åtföljd af fullständiga ritningar öfver seglingsförsöken, innehåller angående dem hufvudsakligen följande, nemligen: att, under pressning med segel, uti hård blåst och svår motsjö, hade skeppet Rodney seglat bäst, deremot syntes båda skeppen Qveen och Albion att vara de maktigaste uti sina rörelser, men hela eskadern, med undantag af S:t Vincent, visade sig bestå af så goda fartyg, att de icke kunde komma i lägervall genom bristande styfhet, och anser Amiral Pym, att af alla Escadern tillhörande fartyg är Qveen det bästa skeppet, dernäst komma Albion och Rodney, derefter Canopus och Vanguard, som äro lika goda; Trafalgar håller sig bäst upp uti lofvart, men är trögt; S:t Vincent sackar mest åt lä och är rankt.

Förtroendet till fartyg, byggde af jern, är i ständigt tilltagande så väl i England, som i Frankrike. Det jernångfartyg, som redan år 1820 byggdes i England och öfverfördes till Havre de Grace, Aron Mauby, och sedan den tiden varit i beständig fart på Seinefloden, har till reparationer å skräfvet under dessa 25 år erfordrat endast 50 £ Sterling och fartyget är fortfarande i godt stånd. Ett annat mindre ångfartyg af jern, som varit i gång på floden Shannon i Irland sedan år 1825, befinnes likaledes i fullgodt stånd. Sedan år 1830 äro i England tillverkade öfver 150 ångfartyg af jern. Engelska Ostindiska Compagniets ångfartyg äro de fleste byggde af jern, och 25 sådana nu i bruk.

I England läser den plan vara å bane att till kustförsvar förändra åtskillige äldre Linieskepp, hvilka för sådant ändamål skola förses hvardera med ett ångmachineri af 300 hästars kraft, drifvande en vatten-

skruf eller propellor, — och derjemte få sin tackling i betydlig mån minskad, så att ett Linieskepp af 80 kanoner icke erhöle större tackling, än en 40-kanons-Fregatt.

I October månad 1845 ankom från Amerika till Liverpool ett fartyg, som väckt mycken uppmärksamhet i och för de om bord å detsamma använde många nya inrättningar, öfver hvilka en kort beskrifning här torde förtjena att intagas.

Detta fartyg, kalladt "Massachuset", och ämnadt att blifva ett ständigt paketfartyg mellan New-York och Liverpool, är 161 fot långt på däck, 31 fot 5 tum bredt och i rummet djupt 20 fot; hela längden från och med stormastens förkant akterut, innehåller bekväma utrymmen för 35 passagerare.

Bogen under hvardera kranbalken är försedd med en infattad glaslins, som, då mörkret inträder, upplyses af en i förrummet midt för linsen antänd lampa, hvarigenom ett klart sken på hvardera bogen blifver synligt för seglare förut på en distance i klart väder af 3 Engelska mil och förrummet i skeppet tillika fullkomligen upplyst. Emellan stor- och mesan-masten är likaledes infattad en glaslins i hvardera skeppssidan med en innantill och midt för linsen antänd lampa, som på samma gång upplyser kajutan och åt hvardera sidan utom fartyget sprider ett klart sken, så att intet annat fartyg kan nalkas detta, utan att blifva det yarse, utom möjligtvis då det kommer rätt akterifrån. Denna förträffliga inrättning torde snart, som den förtjenar, allmänare antagas, såsom förenande en betydligt ökad säkerhet för ombordläggning med andra fartyg, med ökad bekvämlighet, nytta samt minskad utgift för lysningen ombord.

Skansen och Backen äro förenade medelst 4-fots breda gångbord. Rummet under dessa upptages af vattencisterner.

Storbåten eller Barkassen är lagd kölen upp, ungefär 4 fot öfver däck, och hvilar på 2:ne tvärbalkar, uppburne af starka stöttor, som gå genom däck och äro förbultade till däcksbalkarne. Längs båtens sidor äro rum för läsegel m. m., och under båten äro lårar för höns, får m. m.

Detta fartyg är väl bygdt och vackert, med en mycket skarp bog; uti sidorna under skarudäcket finnas 84 ventilatorer. Skeppspumparne äro tillika luftpumpar, och medelst dem, i förening med särskilda inrättningar, kan all den nere vid kölen varande osunda luften utpumpas.

Utom den förut omnämnda storbåten, som är försedd med master och segel, finnas 2:ne förträffliga läringsbåtar och 2:ne lifbergningsbåtar. Hvarje stol och soffa om bord har en särskild lufttät låda, så att, i händelse någon man faller öfver bord, utgör en sådan stol, utkastad i sjön, en fullständig lifräddningsboy.

Fartyget, försedt med auxiliär ångkraft, har lika stor segel-area, som om det vore blott seglande, men tacklingen är alldeles egen deri, att alla stängerna löpa upp och ned akter om masterne; toppen å dessa är mycket längre än vanligtvis brukas, och på den löper den undre märsräen; hvarje mast har fyra fasta, mycket grunda råsegel, hvardera försedt med endast ett ref, och dessutom ett flygande öfverbramsegel.

Oftanom tvärsalningarne äro masterne försedda med svåra jernband, med ögon för fästandet af så väl vant, som stag, stängernas tackling den vanliga, Bramstängen har lång topp för öfverbramseglet. Water- och Bog-stag, Mårse-skot och fall, puttingsvant, under-råhängare och mårse-rackar m. m. äro af jern. Alla block hafva jernstropp och denna betäckt af blockhuset, så att endast haken och stroppens öga blir synligt eller kan åstadkomma skamfilning.

Med ganska många fördelar förenar denna tackling äfven några olägenheter, såsom flera råer med dessas tackling, hvaraf större tyngd i vädret och större kostnad vid första utrustningen, än för den vanliga tacklingen; men, enligt uppfinnarens, R. B. Forbes', förmenande, äro fördelarna vida öfvervägande olägenheterna, hvilket förmenande äfven synes i flere afseenden väl grundadt.

Betraktadt i egenskap af ångfartyg, så består dess drifkraft uti en condenserings-ångmachin med 2:ne cylindrar, ställda i nära rät vinkel emot hvarandra; hvardera cylindern af 26 tum diameter och 3 fots långa slag; 2:ne ångpannor, hvardera 14 fot lång, 7 fot bred och 9 fot hög; för att hastigt kunna frambringa ånga, finnes en särskild blåsmachin med upphettare efter samma grunder, som den på Amerikanska Ång-Fregatten Princeton. Ångkraften utvexlar till en Erichsons propellor, hvars diameter är $9\frac{1}{2}$ fot; propellorns axel hvilar uti en hylsa, inhuggen uti och fastbultad till akterstäfvens bagbordssida. Propellorn af smidd koppar och metall, kan lyftas ur vattnet, då den ej behöfver begagnas.

Machineriet är, enligt Capitaine Erichsons plan, som derigenom lemnat ett nytt bevis på sina utmärkta mekaniska insigter.

Styrkan af båda machinerna är beräknad till omkring 170 hästkrafter, hvarmed i lugnt väder detta fartyg förmodas kunna bringas till 7,8 Engelska sjömile (9 Statute miles) fart i timmen, med en beräknad åtgång af 8 Tons Anthracitkol i dygnet, motsvarande 4,7 £ per hästkraft och timme. Machinen upptager en längd af 47 fot från akterstäfven i understa rummet. Kostnaden för detsamma är ungefärligen $\frac{2}{3}$ af fartygets, och den sammanlagda kostnadssumman 16,000 £ Sterling.

Fartyget gjorde resan från New-York till Liverpool på $17\frac{1}{2}$ dygn, hvilket anses vara 7 dygn mindre, än hvad som erfordrats, om ångmachineriet icke blifvit några gånger begagnadt.

Att emot hård vind försöka machinens kraft var icke tillfälle under resan, men man förmodar att Massachusetts, med dess svåra tackling, emot frisk vind ej skall komma fort med dess svaga machinkraft, beräknad att användas endast i stiltje eller labervind med smul sjö.

Uti October 1845 anställdes försök med ett ångfartyg, kalladt Bee, om 10 hästars kraft, och inrättadt att kunna drifvas så väl af skofvelhjul, som skruf; försöken verkställdes på det sättet, att både skofvelhjulen och skrufven samtidigt sattes i gång, hjulen att drifva fartyget fram och skrufven att drifva det tillbaka. Vid detta försök gjorde fartyget god fart öfver stäf; i anledning hvaraf invändes, att, emedan skrufven verkade i skofvelhjulens bakvatten (hjulvattnet), kunde den icke utöfva sin fulla verkan. Machinens gång omkastades derföre, så att hjulen backade, under det skrufven dref framåt; men äfven vid detta försök segrade hjulen, i thy att fartyget dref tillbaka.

Derefter fästades fartyget vid en dynamometer, och då hjul och skruf på en gång sattes i rörelse med stridig verkan, befanns hjulens öfverstiga skrufvens med 317 £ . Verkan ensamt af hjulen utan skruf utgjorde, enligt dynamometern, 627 £ och af skrufven ensamt 583 £ .

Dessa försök bevisa dock, enligt Förvaltningens af Sjöärendena tanke, intet för eller emot skrufven, emedan under den tid så väl hjul, som skruf samtidigt drefvos af machinen, denna gjorde endast 14 slag i minuten, hvaremot, då den verkade på ensamt hjulen eller skrufven, machinen gjorde 28 slag i minuten; i förra fallet gjorde skrufven 56 omlopp och i

seduare fallet 112 omlopp i minuten; när nu skrufvens vingar, enligt hvad man kan förmoda, hafva en skefning beräknad för hastigheten af 112 omlopp, men den verkande hastigheten motsvarar endast 56 omlopp, måste en del af den använda kraften hafva verkat stridigt, d. v. s. till minskning i eljest påräknad framfart; hvilken omständighet icke kan ega rum i afseende på skofvelhjulen, hvilkas verkan alltid blifver att drifva fartyget fram åt det håll hjulen gå.

Capitainen vid Engelska Flottan Sir James Ross, utsänd till Södra Polar-Regionerne med de under dess befäl ställde Fartygen Erebus och Terror, har, jemte andra viktiga upplysningar, lemnat den, att vid hafsytan uti höga sydliga latituder, qvicksilfrets stånd i Barometern är mycket lägre, eller mer än en half Engelsk tum mindre högt, än vid samma värmegrad vid hafsytan mellan tropikerne.

Sedan förenämnde tvenne fartyg hvardera blifvit försedt med ett mindre auxiliært ångmaskineri, hafva de afgått till Norra Polar-Regionerne, under befäl af Capitaine Sir John Franklin, från hvilken man har att förvänta nya observationer om Barometerståndet i de mycket nordliga latituderne.

2.

Anförande af Konter-Amiralen Friherre C. R. Nordenskjöld i Kongl. Örlogsmanna-Sällskapet den 15 November 1845, vid nedläggande af presidium.

Kongl. Örlogsmanna-Sällskapets Stadgar ålägga afgående embetsmän, att nedlägga sine embeten med ett tal i något till Sällskapets omfattning hörande ämne, och jag har fördenskull ämnat tala *Om vigten för Sverige att äga ett Sjöväsende.*

Folkslagens stigande bildning, konstflit och behof, deras varors fortskaffande kring verlden, hvarigenom förbindelsen alla trakter emellan mer och mer tilltager, tillika med mångfaldiga och för deras utveckling ingripande uppfinningar äro tilldragelser, som visserligen icke undgå att på närmaste framtid, utöfva det mäktigaste inflytande¹⁾.

De Stater, hvilka, i denna storartade utvecklingstid, äro belägna utmed hafvet och omgränsas af vidsträckta och gagnbara kuster, åtnjuta derföre stora naturliga företräden. Deras läge bör anses, som nyckeln till välstånd och politiskt oberoende.

¹⁾ Till hvad förvånande grad uppfinningsgåfvan, med afseende på skyndsamt och vidsträckt förbindelse (ett af vår tids största syftsmål) upplunnit, synes af Elektriska Telegrafens påfinning. Genom denna inrättning i Portsmouth, har sistlidne Januari månad d. å., i närvaro af flere af Kronans embetsmän, Drottningens af England tronval blifvit meddeladt på den korta tid af ungefär två timmar. Talet bestod af omkring 36,000 bokstäfver, då således 300 bokstäfver öfverfördes i minuten på ett afstånd af 88 Engelska mil.

Vid betraktandet häraf fattar man det betydelsefulla af vårt lands belägenhet, och huru viktigt det är för oss att upparbeta sjöväsendet, såsom det redbaraste verktyget, för att befrämja landets högre utveckling och fastare ställning. Den höga och kraftiga anda hvilken råder i Norden; de lysande historiska minnen, som finnas der från aflägsnaste forntid; den fräjdade vikingastam hvarifrån vi härleda vårt ursprung: allt förenar sig att mäktigt understödja och föra oss till ett sådant mål.

Men oakadt detta naturliga förhållande synes verkligen ligga oss så nära, och länge haft ett viktigt inflytande på våra omständigheter, höres dock ofta den nedslående mening yttras, att Sverige hvarken är i behof af sjöväsende, eller kan utgöra någon egentlig sjömagt. Och det är i anledning af ett sådant tänkesätt, som en undersökning fordras, innan det slår för djupa rötter, och undergräver den tillförsigt hvarmed Svenskarne äro vana, att anlita sina krafter och bemödanden.

Det är de obevista satserna, som fattat tidens styre, ehuru den politiska världens förhållanden, ligga fästade vid erfarenhetens ankare.

För utvecklingen af denna pröfning blir angeläget, att icke glömma sednaste historiska fakta: jag menar händelserna åren 1813 och 14, samt Sveriges deraf föranledde politiska inflytande. Intet heller bör det förgätas, att vi äfven i framtiden torde finna öfverensstämmande tänkesätt i vester; och att staterna i det Europeiska förbundet, orubbliga som fixstjerner, alla låna ljus och tillvaro från samma lysande ursprung: bildningens och det ömsesidiga behofvets.

Historiens vittnesbörd visar ock, huru i sin början mindre stater förmått uppstiga till makt och rikedom, genom att äga hafvet till en naturlig bundsförvandt, och att befordra sjöväsendet. England och

Förenta Staterna i Amerika lemna härpå begrundningsvärda efterdömen; och för 3:ne sekler sedan ägde det förstnämnde riket färre krigsfartyg än Sverige²⁾.

Då således sjöväsendet utvecklats hos alla kustfolk, i förhållande till deltagandet hvarmed det blifvit omfattadt; så är det af vigt att utforska, huruvida vårt lands belägenhet, jemte dess öfriga förhållanden, äro af sådan sjöbeskaffenhet, att de verkligen förtjena Svenska folkets uppmärksamhet; och om icke naturen till och med företrädesvis gynnat oss i detta afseende, helst våra företag på sjön, och den för det mesta oafbrutna lycka som åtföljt dem, endast kan härledas ifrån egenskaper, som tillhöra ett sjöfolk.

I första rummet, synes vidsträckta och befolkade kuster samt anseelig inrikes sjöfart, vara den naturligaste anvisningen på ett mäktigt sjöväsende. I detta afseende har Sverige företräd för sina grannar; och täflar, hvad kustens längd beträffar, med det hafsomgränsade England. Den Svenska kusten, jemte Öland och Gottland, oberäknadt mångfaldiga smärre bebodda öar och segelbara floder, utgör säkerligen 550 Sv. mil med alla bugter; och kuststräckningen omkring de 4 största insjöarne, hvilka innehålla 81 qv. mil, uppgår till 140 mil, hvaremot Stora Brittanniens kustlängd blifvit beräknad till 633 mil³⁾.

²⁾ År 1546 ägde Sverige 35 krigsskepp och England 13. De lagar som den store Gustaf I stadgade för vår handel och sjöfart, blefvo mönster för Englands författningar. Sveriges folk-mängd, styrka och tillgångar pag. 75.

³⁾ Sveriges kuststräcka har blifvit beräknad efter landkartan, men är i verkligheten längre. Den utgör omkring $\frac{1}{10}$ af den, på samma sätt afmätta Nordiska halföns hela kustlängd, hvilken, med alla krökningar och Norges djupt inåt gående fjordar samt Loffödsöarne, ej är mindre än 1500 Sv. mil; hvaraf omkring 200 mil utgör kustens böjningar norr om Gefle, och 700 norr om Bergen.

Alla Sveriges floder och vattendrag, beräknas i C. af Forsells statistik öfver Sverige till 499 Sv. qv. mil.

Uti Sir William Peity's arbete pag. 259 uppskattas Stora Brittanniens kustlängd till 10,000 Eng. mil, hvaraf 6 blifvit räknade på 1 Svensk.

Svenska kusterna hafva äfven blifvit gynnade, med många naturliga och bekväma hamnar; och vårt land äger i detta för en sjömakts viktiga afseende, så mycket större företräde, som denna skänk af naturen icke kan uppvägas igenom de största bemödanden, eller de ofantligaste summor. Frankrike är härpå ett bevis. Detta land, utan vidsträckt kust och i allmänhet utan naturliga hamnar, förnår blott ersätta till en del den sednare bristen, oaktadt fortsatta ansträngningar, understödde af millioner R:drs uppoffring.

Sveriges hamnar äro icke heller långt åtskiljda från hvarandra, eller skiljda genom främmande makters länder, hvarigenom sådane örlogshamnar undvikas som äro belägna i aflägsna trakter utan inbördes undsättning. Krigsflottan och andra försvarsmedel, kunna hos oss därför sammandragas på ganska kort tid, förnade verka med största eftertryck, samt inrättas med ofantligt mera besparing. Våra naturliga hamnar besitta härjemte den väsendtliga fördelen, att deras djup förblifver oförändrat; hvilket icke allestädes är förhållandet på motsatta sidan af Östersjön, der vestliga stormar sätta i rörelse stora sandmassor på hafsbottnen, hvilka förändra djupet. Dessutom bör ej förglömmas, att sjöfarten på vår sida begynner mycket tidigare, emedan isen hastigare försvinner; att kusten erbjuder, oberäknadt hamnar, flere goda lägenheter för ankring, hvilka passa till både tillflyktsorter och operationspunkter; samt att alla slags undervattens byggnader af träd, och följaktligen äfven skeppskroppen, bibehålla sig i vårt luftstreck mycket längre, än på flera andra ställen.

Det läge, som Sverige innehar i Europa, har därför i alla tider varit ansedt för en sjömakts. Det har icke allenast förorsakat oss fördelaktiga handelsförbindelser, utan mången för oss sjelfva och för Europas sak, maktpåliggande krigsplan, har blifvit bygd på detta

säkra och starka förhållande, hvilket genom föreningen med Norge, vunnit i anseende och följer.

Ibland länderna i Norra Europa, har vårt lands belägenhet ett utmärkt företräde i flere hänseenden. Amerikas och Europas outhärliga och ansefulla Östersjö-handel, nödgas, till större delen, passera utmed våra kuster; emot världshafvens rikedomar sträcker vår ena sida, och på aflägsne farvatten segla våra skepp⁴⁾.

Ibland de största utvägar, som naturen lemnat sådane folkslag i Europa, hvilka omgifvas med hafs-kust, är en lönande fiskfångst. Härigenom bildas icke allenast en nyttig och härdad klass sjöfolk, tillgänglig för statens tjenst, utan hafs-fisken utgör en förträfflig vara för så väl innevånarnes enskilda behof, som för deras handel. Efter uppgift finnes i Sverige omkring 2100 fisken, men antalet torde vara långt större, helst de flesta hemman och lägenheter i skärgården samt på kusten, sysselsätta sig härmed⁵⁾. Denna handtering förtjenar således, under alla omständigheter, både hägn och omtanke, såsom ledande till sjöväsendets gagn och landets förkofran.

Den inländska kustfarten är ett annat viktigt hjälpmedel, med hänseende till makten på sjön. Den utgör skolan, för den utmärkta klass sjömän, hvilken företrädesvis blifver förtrolig med Nordens stormar och hårda luftstreck, samt våra kusters egenheter. Af brist på tillförlitliga uppgifter, kan antalet af sådant folk, som begagnas till inrikes sjöfart i vårt land, ej riktigt bestämmas; men efter all anledning förökas årligen deras antal, alltsom förbindelsen kustorterna emellan tilltager, och dessa behöfva undsättning af hvarandra.

⁴⁾ År 1817 passerade Helsingborg 8817 fartyg, men 1825, 13160 st.; och på sednare år än flere. Af förstnämnda årets belopp, utgjorde de Svenska fartygens antal 2042 st. Cronological Records, by Cesar Moreau.

⁵⁾ Statistik öfver Sverige.

Det är beräknadt år 1842, att omkring 1400 fartyg om 31,700 läster begagnades till den inrikes sjöfarten, samt att rörelsen på 6 af Sveriges större kanaler bestreds med 8980 mindre och större fartyg ⁶⁾).

I alla länder beror behofvet af inhemska handelsfartyg, som göra långa resor, på handelsvarornas myckenhet, deras utskeppning och intagande i landet. I Sverige är förhållandet enahanda, och man saknar icke anledning till ett driftigt sjöväsende, ehuru antalet af inländske fartyg är mindre än hvad varornas öfversättning synes fordra, hvilket förhållande, med hänseende till sjöfartens utbildning, dock förtjenar uppmärksamhet. År 1842 utgjorde värdet af alla inkomne och utförde varor i landet, omkring 37 $\frac{3}{4}$ millioner R:dr, och antalet af alla handelsfartyg, hvilka ankommit ifrån eller afgått till utrikes ort, uppgick till 10,300 stycken, om något mer än 370,300 läster, hvar af 6,514 fartyg om 197,340 läster räknades för inhemska egendom ⁷⁾).

Med hänseende till skeppsbyggnad, och deraf härflytande nationela fördelar, är Sverige i besittning af flere väsendtliga skeppsämnen, samt för öfrigt icke långt af lägset ifrån sådana behof, som torde felas oss för den större skeppsbyggnaden. Det bör likväl anmärkas, att den ifrågasatte bristen, hvilken egentligen består i hampa och större virkespiecer, och som hos oss varit föremål för flerfaldige äldre och nyare författningar, synes mera föranledd af ofullkomliga anstalter, än af vårt klimats och vår jordmåns sträfvare beskaffenhet; åtminstone tyckes nyare planteringsrön bevisa ett sådant förhållande. Således hvarföre icke med allvar för-

⁶⁾ Trollhätte, Götha, Södertelje, Strömsholm, Hjelmare och Waddö Kanaler. Statistik öfver Sverige.

⁷⁾ Statistik öfver Sverige.

försöka, att göra dessa natur-alster lika inhemska, som alla andra, hvilka äro oundärlige för rikets oberoende och förkofring? Sverige innehåller ju en jordyta af mer än 3,800 qv. mil, samt åtnjuter för öfrigt ett luftstreck och en växt-förmåga, hvilka icke allenast fördraga flere af söderns växter, utan som i mildhet öfvergå andra nordiska världstrakter ⁸⁾).

Hvad skogsplantering särskildt hos oss beträffar, är nu mer utan allt tvifvel, att den icke allenast lyckas, utan medför allmän och enskilt vinst, hvarpå efterdöme finnes hos både enskilde personer, och i den på Kronans bekostnad anlagda planteringen på Wisingö, hvilken består af 600 tunnland. Det är alltså ett oestergifligt vilkor för vår lyckliga framtid, vår förkofran, national-förmögenhet och ett fortfarande obese-gradt frihets-tillstånd, som nödgar oss till en vis skogshushållning och skogsplantering, samt att af andra häruti taga exempel.

Ibland trädslag, hvilka i sednare tid blifvit med fördel begagnade till skeppsbyggnad, och som trifvas i ett nordiskt luftstreck och äfven i vår jordmån, enligt flere försök, äro Larkträdet och Accasia-trädet. Det förra, hvilket för något öfver 100 år sedan förflyttades till Skottland, har vunnit det insteg, att millioner plantor sättas årligen i Stora Britanniens bergs-distrikter, och att deraf stora skogar under tiden tillkommit ⁹⁾).

⁸⁾ I statistiken öfver Sverige uppgifves, att 2200 qv. mil äro tjenlige till skogsfångst, och att kronoparkerna utgöra 143,224 tunnland.

⁹⁾ För 20 år sedan hade en egendomsägare i Montgomeryshire i Wales, under loppet af några år, planterat 60 acres (1 acre = $\frac{1}{16}$ af ett tunnland) med 904,000 träd. I Aijreshire i Skottland, voro då redan 25,000 acres planterade till det mesta af lärkträd, och i Foresarshire 33,000 acres. I Aberdeenshire, hafva de minst förmögna egendomsägarna planterat 100,000-tals trån på sina gårdar, och vidden af planterad skog utgjorde på blott ett

Efter denna långa erfarenhet således, har man i England haft tillfälle tillerkänna Lärkträdet följande goda egenskaper

Det är af nära så fast och varaktig beskaffenhet som eken, samt har derjemte en växtförmåga, hvilken, liknande de lösare trädslagens, är 3 gånger skydsammare än den vanliga tallen; det äger i högre grad än andra träd, förmåga att emotstå ömsom luftens och vattnets åverkan; det har mindre benägenhet att slå sig vindt, och har för öfrigt större varaktighet vid 30 år, om uppväxt i passande jordmån, än 100 års gamla tallar, hvilket träds öfrige egenskaper det äfven anses öfverträffa.

Hvad den skyndsamma växtligheten angår, har man funnit, att stammen vid 6 fot från roten, årligen i medeltal till 20 år tilltager i omkrets $1\frac{1}{2}$ tum då trädet får växa på lågländta ställen, men endast $\frac{1}{4}$ tum på högre trakter; att tjockleken ökes än mera ifrån 20 till 50 år, om träden gallras och tillåtas att växa mera åtskiljda; samt slutligen, att det hvarje år skjuter i höjd omkring 2 fot¹⁰⁾.

ställe 33 Eng. qv. mil. I Pertshire, den sydligaste provins i Skottlands minnesvärda högländer, finnas planterade stora lärkträdsskogar, genom Hertigen af Athols samt Grefvarne Kaimes och Bredalhanes ihärdighet. På en egendom i detta landskap fanns för 20 år sedan ett lärkträd, som i omkrets höll 15 fot. I Argyleshire har planteringen af lärkträd gjort underverk, och hvad densamma, ständigt i tilltagande, förmår uträtta i högländerna på ännu ett halft århundrade, kan ej förntas. Så ofantliga planteringsföretag fordra ock motsvarande anläggningar af trädskolor för allehanda slags träd. Den märkvärdigaste finnes i Middelsex, der för redan 100 år sedan plantornas antal i en trädskola uppgick till 94 millioner. I Skottland räknas att trädskolorna upptaga 700 acres rymd; och ifrån flere dervarande inrättningar, afsändas årligen 10 à 12 millioner telningar för att utplanteras. Dessa, samt öfrige upplysningar angående Lärkträdet och Accasia-trädet, äro hemtade ur "Londons Encyclopedia of Gardening", "do of Agriculture", samt från "Communications to the Board of Agriculture, Vol. VI & VII."

¹⁰⁾ Man har till och med sett 50 års gamla lärkträd upphinna 120 fots höjd och 78 tum omkrets, samt i Pertshire på Her-

Accasia-trädet, hvilket i dess vilda tillstånd i För-enta Staterna, ernår 15 till 18 fot i omkrets, har äfven inom det sednare århundradet, blifvit flyttadt till Englands luftstreck. Det ger ett hårdt och varaktigt virke, som icke krymper, hvilket nyttjas med fördel till skeppsbyggnad, förnämligast såsom raktimmer och nagelvirke, för hvilka ändamål det äfven anses äga företräde.

I Amerika har sådane naglar nyttjats i skepp, som fortfarit 40 år i ständig verksamhet, utan att naglarne blifvit odugliga eller undergått förändring; hvarföre millioner deraf utskeppas årligen till Englands skeppsvarf.

Detta trädslag är äfven storväxt. Det växer och mognar, under gynnande omständigheter, på nära så kort tid, som de lösare trädarterna, samt frodas under högst olika luftstreck; ofta på en allmän eller dålig jordmån, och anses i öfrigt för ett af de mest härdade träd man känner. I Newhampshire i Amerika under 44 graders Latitud, höjer Accasian sin krona lika ståtligt, som vid Mississippi stränder eller i Georgien under 33 grader; och för 20 år sedan fanns i England flere exemplar af detta trädslag, hvilka voro 28 år gamla, med 30 à 40 fots raka stammar.

Genom det allmänna framskridandet i vetenskaper och tillämpningar, har hos oss, som annorstädes, behof af trädvirke och hampa till sjöfartens bestridande blifvit till någon del förminskadt, derigenom att jernet, denna våra haf-omgjutna klippors outtömliga tillgång, på ett snillrikt och tillfredsställande sätt, blifvit i stället användt mer än tillföre, och hvilken

tigen af Atholds egendom Dunkeld, der detta trädslag först infördes, har 80 års gamla träd af samma slag, blifvit uppmätte, samt bedömdes att innehålla 300 kubikfot ypperligt virke, till både skepps- och husbyggnad.

förändring redan ästadkommit de viktigaste utslag, och lofvar än större i framtiden¹¹⁾.

Dessutom veta vi till hvad fullkomlighet i styrka, större skeppsstycken kunna sammansättas af mindre virke, till exempel lineskepps spant, költräd och balkar, deras master och underråer, med ett ord, alla dessa uppfinningar, skola troligen upphinna den högsta fullkomlighet, och hafva till påföljd, ett allt mer oberoende och utbildadt sjöväsende.

Redan för något mer än 45 år sedan förekom en afhandling i Engelska Landbruks-Akademiens tidskrift, rörande fördelarne att i skeppsbyggnad begagna smärre virke i stället för större, eller att skapa stora pjeser, genom sammansättning af mindre. Man förordade då denna plan, som mera ekonomisk och oberoende för det allmänna, äfvensom mera vinstgivande för det enskilda, genom tillfället att få begagna

¹¹⁾ Man kan härom göra sig ett någorlunda begrepp, vid endast en flyktig blick på Englands största, och i anseende till byggnadsämnen och inrättningar, mest anmärkningsvärda ängskepp "Great Britain." Detta skepp är bygd af jern med propellor, eller skruvhjul under vattnet, och är långt 322 fot, bredt 51 fot, ligger 16 fot djupt, lastadt, och är af 3440 tons dräktighet. Det är indeldt i 5 vattentäta afdelningar, och rymmer 1200 tons kol. Ångmaskinen är af 1000 hästkrafter och väger 340 tons, samt pannorna innehålla 200 tons vatten och väga 200 tons. Skrufven består af 6 armar, 15 fot 6 tum i diameter. Hela skrufpartiet med skaffet är i 3:ne delar, och deras hela längd är 130 fot, samt vigten 36 tons. De 3:ne öfversta däckerna äro af träd, men de tvenne undre för last äro af jern. Bottenplåtarna äro från $\frac{1}{2}$ till $\frac{3}{4}$ tum tjocka. Skeppet har 6 master tacklade med jern-tackling, hvilket förminskar luftens motstånd med $\frac{1}{2}$ mot hampa. Seglen innehålla 4943 yard segelduk, hvilket är nära detsamma som för en 52-kanoners Fregatts. Great Britain, har 7 slupar, hvaraf 4 lifbärningsbåtar äro af jern: tillsammans kunna de rymma 400 personer. Genom de stormar detta skepp utihärdade på sin första resa från Bristol till London i Januari månad detta år, då Amiralitetet äfven medsänt personer för att observera fartygets egenskaper, läser skruvens fördel framför vanliga hjul på sidan blifvit fullkomligt ådagalagd, och hvilket läser haft till påföljd Regeringens beslut, att inrätta gamla mindre skepp och fregatter med skruvhjul till kustförsvar. Man tror att Great Britain skall upphinna en fart af 17 Engelska sjömil i timmen.

smärre timmer, och således använda yngre skogar. Man trodde derjemte, att om ett seglande fartyg, efter denna method, kunde byggas, skulle mera styrka vinnas, både lång- och tvärskepps, hvarigenom skeppet borde segla bättre, vara mindre utsatt för farliga händelser under våldsamma rörelser i hög sjö, samt äfven lättare komma oskadadt af grund.

Systemets tillämplighet, som blifvit förklarad genom en fullständig modell, hvilat på den förutsättning, att ett träd, som är 100 år gammalt, kan lemna 18 tums virke i fyrkant; att ett annat med tredjedelen af den åldern eller 33 år, kan lemna 9 tums, samt att 3:ne af de mindre träden växa på lika rymd, som ett större. Om nu tre stora träd, efter vanliga sättet erfordras till en 18 tums balk i ett krigsskepp, så skulle ett dylikt stycke efter förslaget, utan svårighet kunna sammansättas af 6 smärre eller yngre träd (fördelade i 4 långa och 4 korta bitar), hvilka endast upptogo $\frac{2}{3}$ af de stora trädens jordrymd, och som derjemte icke kostade mera än hälften; ty enligt Kronans fastställda pris, stod det yngre eller mindre virket, med sammansättningen, till $2\frac{1}{2}$ schilling per kubik-fot, hvaremot det större eller äldre, med långt mera affall som icke räknades, uppgick till 5 schilling. Såsom ett ytterligare bevis på detta systems ofelbarhet, åberopar upphinnaren, Hr C. Willsen, äfven 2:ne 74-Kanonskepps stormaster, hvilka på Regeringens bekostnad blifvit byggde på Deptford varf, den ena efter gamla sättet, som kostade 600 £ Sterling, och den andra efter hans method, sammansatt af mindre virkestycken, hvars kostnad uppgick till omkring $\frac{1}{10}$ af den förra, eller 222 £, båda efter nogrannaste beräkningar¹²⁾.

Ibland de verksamaste medel, som befordrat ett sjöfolks förkofran, då det dragit fördel af sin belägen-

¹²⁾ Communications to the Board of Agriculture Vol. VI, Part. I

het, har varit kännedom i skeppsbyggnads-konsten, med hvilken flere grenar af allmänna konstfliten står i nära förbindelse. Den stora utveckling och fulländning, som Chapmans snille gifvit åt denna vetenskap och dess användbarhet, har icke allenast gagnat hans fädernesland, utan Europa och Amerika hafva äfven skördat frukten deraf.

Arbetskicklighet och kännedom häri, har derföre spridt sig, icke allenast till våra kustprovinser, utan allmogen i vissa norra orter gör ett handverk af det, som under den store mannens oafbrutna bemödanden mognade till vetenskap. Svenska krigs- och handelsfartyg hafva, i följd af ett så gynsammt förhållande, ofta öfverträffat andra folkslags, icke allenast i seglingshastighet, utan i flere andra egenskaper. De segla, stolta af fremmandes beundran, från verldsdel till verldsdel, med erkänd förmåga, att deltaga i så väl den allmänna handeln som allmänna tilldragelser. Genom detta företräde, har äfven Svenska Koffardi-fartyg blifvit en förmånlig handelsvara utom lands, och med uppmärksamhet på detta, för vårt sjöväsendes utveckling goda förhållande skulle måbända skeppsbyggnad komma att i framtiden utgöra en vigtig del af landets konstfärdighet, hvartill dess läge och tillgångar fördelaktigt synas lämpa sig¹³⁾.

Våra anspråk på ett oberoende sjöväsende, befordras och förstärkas äfven derigenom, att vårt land, med hänseende till kustfolkets tarfliga vanor och enkla kost, frambringa i tillräcklighet en sund och god skeppsprovision, hvarigenom icke allenast landtbrukets fördelar sammanbindas med sjöfartens, utan skepps-

¹³⁾ I Förenta Staterna bygges med fördel årligen fartyg på spekulation, oaktadt de mycket höga priserna på alla förnödenheter, och de högsta arbetslöner i världen. Det vackra arbetet tillika med ett fördelaktigt byggnadssätt är verldsbekant och skaffar afnämare, änskönt Amerikanska fartyg äro svagt sammansatte, och hafva föga varaktighet.

besättningarnes helsa och krafter befrämjas. Att denna sednare omständighet verkligen öfverensstämmer med förhållandet, bestyrkes af den erfarenhet, att sjöfolk från Norden uthärda förändringar af luftstreck, med större lätthet än sydlänningen, när denne förflyttas från sitt mildare klimat.

Böjelse för sjölefnad är ett utmärkande drag hos den nordiska kustbon, och sedan hedenhös har ryktet om hans bragder på sjön fortlefvat. Att brottas med nordens stormar och oroliga vågor, har städse utgjort hans fröjd, men äfven i mildare luftstreck och på mindre vågsamma haf, har man erfarit och erkänt hans öfverlägsenhet. Genom sitt läge är han införlifvad med hafvets mödor och äfventyr, och vi skola hoppas och önska, att detta sinne skall fortfarande öfvergå på efterkommande.

Sådan är den stam hvarifrån det Svenska sjömanslynnnet tar sitt ursprung, och sådant är hufvuddraget i vårt sjöväsende. Den oförskräckta ihärdighet, ordning i uppförande, och förtroende till egen kraft i farorna, som utmärker vårt sjöfolk, är således ett verk, icke endast af svårigheterna, som bekämpas på egna haf, i stormiga och hårda årstider, utan af århundradens vanor. Det är ock dessa egenskaper, som förskaffat våra sjömän aktning och företräde utom landet, och der gjort dem eftersökte. Hvilken skillnad är likväl icke, emellan sjöfartens svårigheter i Norden och ett mildare luftstreck? och huru väl förtjenar icke vårt raska och oförtrutna sjöfolk, lagstiftande maktens uppmärksamhet och omvårdnad.

Den nästan ö-formiga belägenhet, hvaraf Scandinavien är i besittning, föranleder visserligen till stora företräden med afseende på landet i allmänhet, men är äfven af ett stort inflytande på behofvet af sjömakt, och på dennas utbildning. En gränslinea af sjön är af alla den säkraste, såsom omöjlig att bortflytta; och

i denna omständighet ligger hufvudorsaken till Sveriges framfarna politiska betydhet och oberoende.

Sjöväsendet synes alltså utgöra det enklaste sätt, att fortfarande bevara vår ställning i Europa; och allmänheten kan derföre icke nog upplysas, om vigten af landets kringflutna belägenhet, samt dess uppmärksamhet icke nog fästas, på fördelen af det vidsträckta samband vi derigenom hafva med andra länder, för att komma till visshet, att naturen häri nedlagt ett mäktigt bistånd, till det Svenska folkets förkofran och försvar. All regel för styrka är dock alltid, att söka vara stark och fullkomlig i en sak, men icke i många: det förra stegrar allmänna uppmärksamheten till det högsta möjliga, det sednare sönderdelar den.

Hufvudstadens belägenhet vid kusten, jemte dess förbindelse med många rika och väl befolkade landskap inuti landet, genom stora farbara vattendrag, bör icke allenast befördra verksamhet i rikets handelsrörelse i allmänhet, utan äfven hafva ett fördelaktigt inflytande på utvecklingen af vår sjöfart och sjömak, samt på grundvalen för Statens öfriga förkofring och tillväxt.

Dessutom synas Svenskarnes utmärkande egenskaper: ädelmod och storsinhet, deras färdighet att lära utlänningens språk och vinna hans förtroende, höjelsen för stora handlingar och bragder, hvilka af dem beundras och värderas, ömtålighet om friheten, samt i öfrigt upplysning, härdighet och styrka, vara egenskaper, som äro afpassade för sjölefnadans ofta invecklade omvexlingar. Förflutna århundraden hafva ock visat, att de Svenske intagit ett ärofullt rum ibland nordiske sjömän. Men det erfarna och härdade sjöfolket, erhålles icke igenom vestanfläktars milda lek; det utgår ifrån stormar och hårda årstider. Hur troligt är icke derföre, att den, som är van att strida emot vindars våldsambhet och hafvets faror, skall i den förvirring,

som åtföljer fäktingar på sjön, förblifva den lugne och rådige mästaren öfver sig sjelf.

I brist på bestämde uppgifter, rörande det manbara kustfolkets antal i Sverige, torde man kunna taga för afgjort, att förhållandet emellan desse samt landets hela folkmängd, är enahanda med det som äger rum i Norge¹⁴⁾.

Hvarföre, då i sistnämnde rike, det tjenstskyldiga folkets antal eller det längs kusten inskrifna manskap från 18 till 35 år, utgör omkring $\frac{1}{3}$ af hela folkmängden, Sverige, efter dess närvarande folknummer 3,234,000 följaktligen skulle kunna påräkna omkring 83,000 man sjöfolk af dylik beskaffenhet; ett förhållande hvilket under alla omständigheter utgör det viktigaste stöd för landets både handel och sjöförsvar¹⁵⁾.

I flere länder har den mening gjort sig gällande, att kustbefolkningen företrädesvis bör påräknas vid planens uppgörande för sjöförsvaret. Frankrike, Danmark och Norge hafva länge haft exempelvärda föreskrifter i detta fall, och äfven i England har vid flere tillfällen, en sådan inrättning varit påtänkt, för att erhålla någon bestämd tillgång af örlogssjöfolk, och

¹⁴⁾ Efter O. J. Hagelstams statistiska karta öfver Sverige och Norge år 1820, var 1815 folkmängden i Norge 886,470 personer, och år 1819 bestod det enrullerade verkliga utskrifningsmanskapet af 33,069 man. För närvarande har folkmängden i Norge hunnit till 1,340,000 personer, och det tjenstskyldiga sjö-manskapets antal har äfven blifvit ökad.

¹⁵⁾ För att vinna upplysning i denna maktpåliggande sak, kan en annan beräkning äfven göras. Af Sveriges 2490 socknar, räknas efter kartan, något mer än $\frac{1}{3}$ eller 323 landskyrkor ligga vid kusten. Enligt medelförhållandet af socknarnes folkmängd inom hvarje län särskildt, skulle dessa kustförsamlingar äga 421,000 personer; men med sjöstädernas 220,000 invånare, uppgår folkmängden vid kusten till 641,000 personer. Antages nu, att $\frac{1}{3}$ af detta antal lefver af sjöfart, fiske eller af något handverk i omedelbar beröring med sjöväsendet, så skulle 480,750 sådana personer finnas på våra kuster; och om $\frac{1}{3}$ af dessa anses vara i en ålder från 18 till 35 år, samt man slutligen från denna summa afdrager $\frac{1}{3}$ för kvinnor, så kvarstår något mer än 80,000 man, som den ifrågavarande tillgången.

undgå det närvarande bruket af tvång. Likaledes har Sverige i det fastställda Båtsmanshållet kring kusten, ägt en inrättning under flere hundra år, för flottans hastiga bemanning och arbetet på Stationerne, hvilken till grundväsende och syftemål är befunnen god och oumbärlig, men som vid allmän rustning icke varit tillräcklig; hvarföre ock denna trupp, endast kan anses för en disciplinerad stam, eller hastigt åtkomlig styrka för örlogstjensten.

Den begifvenhet på landt-krig, som i forna tider beredde märkvärdiga förhållanden i Europa, hade tillika med ännu utbildade handelsförhållanden och inskränkta besittningar på andra sidan om hafvet, länge gjort sjöriket mindre behöfligt och fördröjt dess utveckling, äfven hos sådana folkslag, hvilka lefvå omgifne af sjön. Det är endast en sednare tid förbehållet, alltsom folken, efter århundradens förlopp, framkommit på bildningens bana, och efter främmande länders upptäckande, väldiga utflyttningar, många strider, vetenskapernas framsteg samt stora uppoffringar, att hafva bearbetat sjöväsendet till ett älsklingsyrke, hvilket nu utgör världens egentliga samband, och som dessutom blifvit en oundviklig vikt i vår tids politiska vågskål.

Man vet huru länge det fordrades, för det hafvomslingrade England, att utbyta förkärleken för landt-krig, emot den makt och rikedom, som Oceanen erbjuder. I början af 1500-talet instiftades der en styrelse för sjö-angelägenheterna, men det behöfdes nära ett århundrade innan nationen, under Drottning Elisabeths regering, kunde öfvertygas om, att den endast på sjöväsendets väg skulle öfvervinna sina medtäflare, Spanien, Holland och Frankrike, och träffa rätta häfttyget till sin närvarande storhet. Likväl var Englands örlogsflotta i denna Drottningens tid, på intet sätt anmärkningsvärd. Den bestod vid hennes regerings bör-

jan af 26 fartyg och vid dess död af 42¹⁰⁾, men vi känna dock till hvilken haf-beherrskande makt detta land hunnit på 240 år, genom dess uppmärksamhet på sjöväsendet.

Vid betraktande af dessa förhållanden, och huru Naturens Herre hos alla skapelser likasom hos alla folkslag, nedlagt medlen för deras tillvaro och försvar, så framstår det klart, att Sverige i dess vidsträckta kuster, goda hamnar, skeppsbyggnads-ämnena, kustbefolkning, ypperliga sjöfolk, rika kustprovinser, folklyne, farbara inomlands vattendrag, hufvudstadens läge, lönande kustfiske, in- och utrikes sjöfart, erbållit säkra utvägar, hvilka kraftfullt böra vändas till landets fördel. Det är således ur denna synpunkt, som det Svenska folket bör fortsarande betrakta sitt läge ibland Europas stater, och äfven finna en uppmuntring i att icke öfvergifva deras naturliga och genom förfäders bedrifter ärfda, anspråk på ett inflytelserikt sjöväsende, hvilket ock tiden med sina utbredda tecken företrädesvis synes gynna¹¹⁾.

Äfven en framfaren lysande historia, har fästat sjöväsendet vid det Svenska folkets lycka; och deras krig och förhållande till Europa under 3:ne århundraden, upplysa alla fördomsfria härom, och afkasta derjemte alla betänkligheter. Vid ingen politisk händelse af vikt, hvilken Sverige dels ledt, dels utkämpat, har Flottan kunnat undvaras i krigsplanen, eller dess nyttiga inverkan på timade händelser kunnat motsägas. Den har varit ett kraftigt stöd i Svenska folkets anfallskrig, och i försvarets stund har den icke varit mindre maktpåliggande.

¹⁰⁾ Cronological Records by Cesar Moreau.

¹¹⁾ Man behöfver endast ana en Scandinavisk framtid, och ett Scandinaviskt behof af sjöväsende för både krig och fred, för att bemärka ett sådant tecken ibland de många andra.

Sveriges store regenter hafva ock beskyddat flottan samt behöft den, och det är derföre vi skola hoppas att det töcken, som möjligen hvilat öfver denna gren af rikets angelägenheter, skall förskingras; och att folket, höjdt, som vanligt, öfver små betänkligheter; skall inse värdet af den ställning, som naturen genom hafvet förlänat det, samt fästa en rättvis och uppmärksam blick på flottan och landets sjöväsende i allmänhet.

I detta ögonblick befinna sig Europas folkslag, liksom i ett upprördt haf af gränslösa handels-spekulationer, som framkalla de förunderligaste verkningar, och de fördelar som Sverige deraf kan skörda, synas otvifvelaktiga; men utan ett verksamt sjöväsende, skall detta tidsförhållande hos oss blifva utan nytta och märkbarhet.

Låt oss emedlertid, i den gladaste förhoppning härpå, förena våra bemödanden, att upprätthålla vår flaggas ära och anseende, samt att, i alla tider och af alla krafter, bistå Konung och Rike!

Mine Herrar!

Dessa undersökningar och framställningar, som haft till föremål att visa vigten för Sverige att äga ett sjöväsende, hafva blifvit uttalade inom ett sällskap, hvilket helgat sine bemödanden åt rikets örlog; jag vet att de äro alltför flyktiga och långt ifrån fullkomliga, men ibland så många upplyste och förtjenstfulle sjö-officerare, hafva de endast varit ämnade, såsom en väckelse till bättre. Ämnet är icke allenast rikt: det är viktigt för framtiden, och för vårt Fädernesland.

3.

Franska Flottans Ångfartyg.

Annales Maritimes för December 1845 innehåller följande, af H. M. Fransmännens Konung, gillade förslag till bestämmande af ångfartygens antal uti Fransyska flottan.

Paris d. 10 November 1845.

Genom Kongl. Ordonnance af den 1 Februari 1837 bestämdes att antalet af ångfartyg om 150 hästars kraft och derutöfver, skulle utgöra 40.

Dåvarande Marin-Ministern Amiral Duperré; föreslog att antalet af dessa fartyg skulle ökas till 70 och att fördela dem i följande klasser.

5 Ångfregatter af 540	hästars kraft		
15 d:o	af 450	„	„
20 Ång-Corvetter af 320 à 220		„	„
30 Ångfartyg	af 160	„	„ och derunder.

Detta förslag gillades af E. M.

På samma gång, framställdes att den föreslagna förökningen skulle medföra en extraordinarie utgift af 34,450,000 fr., hvilken Amiral Duperré föreslog att fördela på 10 år med 3,445,000 fr. om året. Kamrarna gillade denna ökade utgift, hvarigenom från och med 1843 en summa, lika med nämnde årliga anslag, uppfördes å budgeten för Marinen och Colonierna.

De oupphörliga och märkvärdiga framsteg som ångkraftens användande på fartyg under de sednare åren gjort, äro orsaker att det förslag som af E. M. nådigst gillades den 4 Mars 1842, numera ej kan

anses i förhållande till vigten af de åligganden E. M. flotta har att uppfylla.

Den Komité för ångfartyg, som varit samlad i Paris under de första månaderna af detta år och hvars arbeten till en del hafva fortgått under ledning af H. K. H. Prinsen af Joinville, har med utmärkt nit sysselsatt sig med bestämmande af de medel, som vore tjenligast att använda, på det Kongl. marinen skulle kunna draga nytta af de förbättringar, som nyligen ägt rum vid tillverkning af ångmaskiner, äfvensom uti inredningen och beväringssystem för de fartyg, å hvilka de skulle anbringas. Denna Komité har föreslagit att följande klasser ångfartyg skulle ingå i antalet Flottans fartyg.

Första klassen.

Upptagande egentliga krigsfartyg, byggde af trä, försedde med skruf och med deras maskiner under vattenytan.

Andra klassen.

Upptagande lättare fartyg, ämnade till hastigare kommunikationer, föga djupgående för att kunna närma sig kusterna, hydde af jern och med vattenhjul intill dess skrufvarne af erfarenheten blifvit mera kände.

Jag har antagit den af komitéen föreslagna klassifikation och efter att noga hafva undersökt nuvarande tillståndet af vår ångflotta, den nytta som staten kan draga deraf och öfvervägt nödvändigheten för Frankrike att hålla den i jernbredd med den utveckling som ångkraftens användande på fartyg erhållit i andra länder, har jag äran hos E. M. föreslå att denna så viktiga del af flottan må komma att bestå af följande.

1:a Rang. Fregatter med 380 mans besättning, bevärade både på sidor samt akter och för med svårt artilleri, och försedde med maskiner af minst 600 hästars kraft.

2:a Rang. Corvetter med artilleri af 6 å 10 kanoner och maskineri af 400 hästars kraft samt 180 mans besättning.

1:a Rang. Maskinerier af 300 hästar, 120 mans besättning.

2:a Rang. Maskiner af 180 å 200 hästar, 80 mans besättning.

3:e Rang. Maskiner af 90 å 100 hästar, 40 mans besättning.

Krigsfartyg	$\left\{ \begin{array}{l} 1:a \text{ Rang} \text{ af } 600 \text{ hästars kraft och derutöfver } 10 \\ 2:a \text{ Rang} \text{ af } 400 \text{ " " " " } 20 \end{array} \right.$	100.

Dessa bestämmelser böra likvist ej anses annat än provisoriska. I det tillstånd af framskridande hvaruti konsten att tillverka ångmaskiner befinner sig, vore det ej rätt att vilja alltför bestämdt utstaka grunderna för ångfartygens storlek eller rang, ej heller hvilka slags framdrifningsverktyg som böra användas, utan bör regeringen fast hellre förbehålla sig all rätt att följa de rön som göras af erfarenheten till förbättringar i det system den följt.

Om E. M. skänker sitt bifall till detta förslag jag nu haft äran framlägga, så komma de ångfartyg som flottan redan äger, både i sjön och på stapeln att räknas till de klasser och den rang, som de närmast likna, så väl genom dimensioner som genom styrkan af deras maskiner. De nya fartygen komma att byggas i enlighet med ofvan anförda system, hvarigenom ångflottan inom få år, skall hafva erhållit en tillfredsställande sammansättning.

B. de Mackau.

Gilladt
LUDVIG PHILIP.

4.

Ny uppfinning för en krafts användande, som aldrig till slika ändamål begagnats: nemligen för att gifva rörelse åt maskiner, med hvilka ett fartyg kan framdrivas under stillie; äfvensom för att tillvägbringa arbeten, der mycken kraft erfordras; publiceradt i London 1730.

De gamle Greker och Romare åtnöjde sig, enligt historien, att med rodd framdriva deras fartyg i lugnt väder, på ett sätt som liknade det nu brukliga på galärer. Åtskillige försök hafva under våra nymodiga tider blifvit gjorde för att navigera ett skepp under stillie på ett lättare och mindre mödosamt sätt än genom bruket af vanliga åror; men alla desse försök hafva hittills varit fruktlösa; emedan uppfinningarne, enligt hvad jag kunnat uppfatta, varit grundade på ett slags maskiner, använde utom skeppet, hvilka erhållit deras rörelse inombords, såsom från spelet eller något dylikt, och derigenom till principen liknande åror, skoflar (paddles) eller hjul, hvilka slutligen befunnits obehäfliga och följaktligen oanvändbara.

Det sätt, som jag föreslår, för att gifva framfart åt ett skepp, är af olika natur, och mycket skiljaktigt från hvad man på denna väg försökt, emedan ingen del, af det till den ändan föreslagna maskineriet, kommer utombords. Med ett ord: min princip, för att gifva rörelse åt ett skepp, grundar sig på att forcera vatten, eller något annat flytande ämne, genom aktern eller

eller bakdelen uti sjön, medelst en eller flere, för ändamålet lämplige maskiner, som äro anbragte inombords.

Detta är en naturlig operation, lik den Skaparen visat oss i fiskarnes simmande, hvilka icke, till vinnande af framfart, bruka fenorna som åror, utan i stället åstadkomma den med stjertens rörelse. På samma sätt simma ankor och andra vattenfoglar, genom att med fötterna paddla bakom deras kropp. Icke heller strider denna operation emot principen för åtskilliga konstalster: såsom raketens uppstigande, föranledt genom den ström af antändt krut, som utrusar från dess nedre ända; eller kanonens recule då den afskjutes.

Jag anskaffade nemligen en bleckmaskin, eller en slags båt, med 11 tums längd, 5 tums bredd och 6 tums djuplek; ställde den i ett kärl fylt med vatten och lastade den så att den sjönk precis $3\frac{1}{2}$ tum, hvorigenom uppkom en motståndsplan för framfart af 18,75 kvadrattum, hvilken var lika med 300 gånger hålet i ett rör af $\frac{1}{4}$ tums storlek, som framdeles skall omtalas. — Uti denna bleck-båt ställdes ett cylindriskt kärl af 6 tums höjd och nära 3 tums diameter, fylt med vatten, i hvars botten låg, med horisontelt läge, ett litet rör af $\frac{1}{4}$ tums tjocklek, som gick rakt igenom aktern af båten, vid pass $1\frac{1}{2}$ tum under vattenytan, med en öppning i ändan af $\frac{1}{4}$ tum. Sedan desse förberedelser voro gjorde, tilltöppte jag med fingret rörets öppning under vattnet, och då båten erhållit ett stilla läge och vattenytan blifvit jemn, drog jag det sakta bort och lemnade båten i frihet; vattnet, som nu rann ur röret, gaf den en rörelse hvilken, enligt hvad jag genom den noggrannaste observation kunde utröna, var 3 fot under en tid af 10 till 11 sekunder, hvilket är detsamma som 1056 fot, eller $\frac{1}{4}$ mil i timmen. Vattenkolonnen, som var 6 tum hög, kan man

antaga ägde ett medeltryck för 3 tums höjd. Båtens rörelse, i början mycket långsam, ökades progressivt, och kunde den fortgått längre än som nu var händelsen, hade farten otvifvelaktigt blifvit större.

Låt oss efter detta försök antaga motståndsplanen till 500 qvadratfot, hvilket är vida mer än tvärsektionen vid största bredden af ett 70 Kanonsskepp; proportionsvis blir då rörets öppning omkring 20 qvadrat-tum; under sådane omständigheter är tydligt att tryckningen af en vattenkolonn, med 20 qv. tums vidd och 3 tums höjd, skall drifva ett skepp med en hastighet af 1056 fot, eller $\frac{1}{4}$ mil i timmen.

5.

Kapten-löjtnanten Carl von Die-dricks relation om idkad sjöfart 1841—1845.

Under tiden från December 1841 till Juli månad 1845 som jag haft Kongl. permission till idkande af sjöfart som befälhafvare på briggen Christian hörande till handelshuset Reinh. Egge & Comp. i Westervik, har jag besökt följande ställen:

Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Lisabon, Gibraltar, Malaga, Alicante, Palma på Mallorca, Cette, Algier, Plata-floden (3:ne gånger), Havanha och St. Cruz på ön Cuba, New Orleans, Falmouth, Portsmouth, London, New-Castle och Liverpool.

Under mina resor öfver oceanen, har jag följt Amiralen, Baron Roussins föreskrift och passerat emellan fasta landet af Africa och Cap Verds öarne, och alltid funnit der en frisk och stadig passadvind; — vid

passerandet af eqvatorn har jag sökt hålla mig uti 18° à 19° longitud från Greenwich meridian, och derunder aldrig för 4 timmar varit utan vind; — från Lisabon till Montevideo, fullbordade jag resan på 33 dagar och från Gibraltar till Buenos Ayres, 2:ne gånger på 38 och 40 dagar.

Till Plata-floden, hvarest först under de sednare åren, Svenska flaggan blifvit mera synlig och hvars platsar således hos oss äro mindre allmänt kända, har jag gjort fyra resor, — (en, under loppet af 1840 under Franska blokaden) samt derunder — så mycket som tiden för en befälhafvare å handelsfartyg tillåtit, sökt att förskaffa mig alla möjliga underrättelser. Från de anteckningar jag fört, tager jag mig friheten aflemna ett utdrag:

Plata-floden, eller den vik af Atlantiska oceanen, som emottager vattnet från floderna Uruguay, Parana al Paraguay, inbegripes emellan uddarne St: Maria i Lat. 34° 40' och St. Antonio i Lat. 36° 20' åt öster, samt Colonia och Buenos Ayres åt vester. Landet på norra sidan ända till Montevideo är något högre, annars är kusten på båda sidor af Plata-floden låg, så att mycket sällan motsatta landet från Buenos Ayres synes, der flodens minsta bredd är cira 25 sjömil. Denna flod är uppfylld af sandbankar, som årligen förändras, äfvensom åtskilliga klippgrund finnas der, som ännu ej äro nogare bestämda, och hvad som gör navigationen här ännu farligare, är starka strömdrag, som under loppet af några timmar flera gånger ändra sitt lopp, samt de så kallade Pamperos (vindar från S. V.), som komma på en gång, ofta med orkanlik häftighet, men för hvilka den uppmärksamme sjömannen dock alltid kan hafva tid att taga sina försigtighetsmått. I händelse sådan skulle uppkomma och Montevideo ankarplats ej kunna hinnas, så finnes en tillflykt i Maldonado, hvilket ankarställe är skyddadt

genom ön *Govitti*, på hvars båda sidor man kan passera och ankra med N. V. udden af ön i S. V. på 4 a 5 fr. god hållbotten. Bäst är att gå vestvart om ön med iakttagande för några klippor, som ligga $\frac{3}{4}$ mil N. V. från den, och hvarpå endast skall vara 2 fr vatten; emellan dessa klippor och ön är 6 à 7 fr och straxt vester om desamma och inåt landet 7, 8 à 9 famnar.

Vid angörandet af Plata-Floden, bör man hålla sig på ett afstånd af 2:ne grader från land, — synnerligast emellan April och October månader, då sydliga vindar mest herrska och blåsa stundom med häftighet för 3:ne veckor, — till dess man befinner sig i latitud 34° à $34^{\circ} 30'$, då man styr för angörandet af Cabo S:t Maria i long. $53^{\circ} 54'$, som ej från däck kan synas längre än på sex minuters afstånd. Landet norr om ön är äfven lågt och mycket långgrundt samt lodskotten mycket olika och förvillande, så att, ehuru der ej är någon bestämd fara, en främling gör bäst att ej angöra landet norr om denna udde.

Uti Lat. $34^{\circ} 20'$ ligga 2:ne små klippor helt nära kusten som kallas *Castillos*, den största har utseende af ett fartyg under segel, — vester om dessa är en nödfalls ankarplats.

Vid kustens annalkande får man i god tid lodning. I parallelen 33° utsträcka grunden nära 2 grader från land, och vattnet har en olika färg; i 34° och $1\frac{1}{2}$ grad från land, aftager djupet hastigt till 25 fr. Uti parallelen af *Castillos* är 64 fr mudderbotten $1\frac{1}{2}$ grad ost om dessa klippor, emellan dessa och S:t Maria, grundar det hastigt från 60 till 25 fr och botten förändrar sig till sand i parallelen af S:t Maria, och blifver grofware närmare landet.

N. O. vindar herrska mest på kusten; utom vid månskiften, då emellan November och Mars de förr nämde Pamperos infinna sig, och emellan April och

October månader, S. O. blåser, stundom äfven mycket hårdt.

Med vindarne emellan S. O. och Vest sätter strömmen med otrolig fart nordvart längs kusten, likasom med vindarne emellan Nord och Ost den sätter sydvart.

Efter att hafva igenkänt Cabo S:t Maria, styres för ön *Lobos*, som äfven är låg, hvilken lemnas 2 à 3 minuter till nord i 18 frs vatten och lös mörkblå mudderbotten, och styres för ön *Flores*, och på S. V. delen är ett fyrorn; emellan denna ö och den så kallade Engelska banken håller man sig uti 7 frs vatten med samma slags botten. Norra kanten af Engelska banken, hvars läge ej är riktigt utlagdt i sjökorten (de Spanska äro bäst), ligger i Lat. $35^{\circ} 8'$ och har der endast 12 fots vatten, samt 4 minuter sydligare bryter det med lågt vatten. — Blänkfyrn på *Flores* är 95 fot öfver vattnet och underhålles väl. Från 2 à 3 minuter syd om *Flores* styres väl sydligt för passerande af *Brabas udde*, som är något högre än den öfriga kusten. Man bör ej komma denna udde närmare än i 5 à 4 fr, emedan derifrån utskjuter ett farligt ref; — efter passerandet af denna udde, styres för Montevideo, som är ett högt berg, belägit vester om hamnen, som den formerar med staden af samma namn. Bästa ankarplatsen för en Fregatt är med detta berg i N. V. och Cathedralkyrkan, som har 2:ne torn, i N. O., då man har 3 à 4 fr lös mudderbotten och ligger på 3 minuters afstånd från staden. — På Montevideo har underhållits en stadigt brinnande fyr, 450 fot öfver vattnet, som blifvit förstörd under sednaste årens krig.

Vid seglingen från Montevideo till Buenos Ayres bör all uppmärksamhet gifvas åt lodet och grundloggen; — bästa ledningen är dock i klart väder, Montevideo, som bör hållas i N. O. t. N. och när detta går utur sigte från toppen, upptäckes landet omkring

Punto del Indio i lat. $35^{\circ}16'$ och long. $56^{\circ}59'$, — på samma gång blifver äfven lots-gallioten synlig, som ligger derifrån N. V. 10 minuter, och ombord på den hissas vid solnedgången en lanternefyr. Om ej lots medtagits från Montevideo, fås den här, för att lotsa till Buenos Ayres, hvartill 2:ne kanaler föra, emellan Ortiz och Chico-bankarne, samt emellan den sednare och fasta landet; den första, som är bredast och djupast, begagnas mest; den har emellan 4 à 6 firs djup och mudderbotten.

Från Montevideo går äfven en farled norr om Ortei-banken, längs efter kusten till Colonia, som ej har mera än högst 3 firs vatten, och i denna kanal finnes ännu grund, som ej äro bestämde; — på ett sådant förlorades Engelska kutter-briggen *Phantom* 1843.

Vid uppgåendet till Buenos Ayres kan man äfven passera söder om Engelska banken, hvilket alltid göres vid afgåendet derifrån, — men som denna farled är uppfyllt af sandbankar med olika djup och kusten mycket låg och långgrund, så föredrages vid uppseglandet den norra farleden, der man alltid har rättelse af lodet och botten beskaffenhet, emedan från norra kanten af Engelska banken åt landet, botten är löst mudder, så att i händelse vid angörandet af Plata-floden man ej fått sigte af Cabo St: Maria, och styrande vestvart skulle finna lodskotten visa sand, då man genast bör styra nordvart till dess mudderbotten erhålles, då man är viss att vara i rätta farleden. Likvisst, om vid landets angörande, vinden skulle hålla sig på vestkanten, bör ej tiden förloras med att kryssa upp den norra farleden emot en stark ström, som med dessa viudar alltid löper utåt norr om Engelska banken, men sätter in eller vestvart, söder om densamme; utan i detta fall styra Syd vart till Lat. 36° , då man sedan försöker att komma Vestvart om Archimedes-banken till Montevideo, eller direkte angöra *Punto del Indio*. —

Archimedes bank ligger Vest om Engelska banken och S. 22° O. 20 minuter från Montevideo, och har på det grundaste 27 fir samt rundt omkring 5 à 4 fir vatten.

Kompassens variation har jag funnit vara vid angörandet af Plata-floden 10° à 11° , ökande sig till 13° i Montevideo, 12° på yttre redden af Buenos Ayres samt 14° söder om Engelska banken, allt N. O.

Under stadigt godt väder har vattnet ett någorlunda reguliert stigande och fallande i Plata-floden. S. V. vind gifver högsta vattnet i Montevideo och S. O. vind är den värsta i Buenos Ayres. Jag öfvervar den 28 Maj 1843, en S. O. storm (den hårdaste som, så vidt man kunde påminna sig, hade rasat) på yttre redden derstädes, och ibland 100 fartyg som der lågo, voro vi endast omkring 10 som ej hade fått någon skada — öfver 30 större fartyg voro drifna i land, flera som, ej kunde ligga fast, hade stuckit ifrån sig kettingarne och seglat uppföre floden och der satt i land, 2:ne sjönko, sedan de drifvit tillsammans och arbetat sig i qvaf. Jag hade redan om aftonen förut, då det begynte friska, tagit ned bramstängerna och gjort klart till de svåra stängernas strykning, hvilket äfven under loppet af natten verkställdes, så väl som rårnas nedtagande, så att jag, fri från andra fartyg, med kettingarne på ända red upp mycket väl på 18 fots vatten, som är vanliga djupet på yttre redden.

Buenos Ayres och Montevideo äro egentligen de ställen, hvarifrån skeppningar verkställas; Colonia och Maldonado äro små ställen, mest beroende af Montevideo. Under de sednare årens blokad af denna plats, har Argentinska Regeringen öppnat en liten hamn, något öster om Montevideo, kallad *Buceo*, hvarifrån under samma tid, skeppningar äfven hafva skett.

Som, i anseende till beständiga krigsoroligheter, jag under mina 3:ne sista resor alltid kommit att los-

sa och lasta i Buenos Ayres, är det om denna plats handelsförhållande jag kunnat förskaffa mig noggrannare upplysningar, hvilka jag nu skall taga mig friheten anföra, äfvensom nödiga iakttagelser för befälhafvare å handelsfartyg, som besöka denna plats.

Plata-flodens exportartiklar bestå af: hudar, så väl häst- som hornboskaps, Nutria, Chinchilla, svan, get- och fårskinn, fårull, torkadt kött, tagel, horn, talg, mærg, ben och strutsfjädrar; — de bästa och tyngsta hudarne skeppas för England och Norra Europa, den andra klassen för Frankrike och Genua samt de lättaste till Spanien och Förenta Staterna i Nord-Amerika.

De förnämsta importartiklarne äro: manufakturvaror af alla slag, socker, kaffe, ris, tobak, viner, olja, salt, trädvaror och något jern.

Engelsmän och Fransoser föra hit manufakturer, tillverkade särskilt för stället i öfverensstämmelse med innebyggarnes smak och bruk.

Trädvaror införas mest från Nord-Amerika, och bestå till största delen af bräder, ju bredare desto bättre, emedan allt måste tagas i betraktande att minska arbetet, för de höga dagslönernas skull; dessa produkter lemnas äfven för sådana pris, att vi ej kunna täfla med Amerikanerna om denna handel.

Svenskt jern, ehuru erkändt för bäst, nyttjas litet, utan importerar Engelskt, som fås för billigare pris.

Salt, är en artikel som alltid här kan afsättas, ofta med betydlig förtjenst, efter som tillgång finnes på stället, — det hvitaste och finaste är begärligast.

Fartyg, som lastade, icke draga öfver 11 fots vatten, hafva här företrädet, emedan de genast kunna inkomma på inre redden och der fullasta; — utgifterna för last-bördingarne äro hälften mera till yttre redden.

Hvarje fartygs befälhafvare, så snart han ankommit till yttre redden, skall genast, utan kommunikation med andra fartyg, afgå i land och anmäla sig uti tullvakt-huset, beläget midtför landgångsstället, och der iulemna ett manifest öfver lasten, så väl som öfver ombord varande skeppsförnödenheter, och derefter anmäla sig hos Hamn-kaptenen, då om fartyget kan ingå på inre redden, lots erhålles, som införer och förtöjer detsamma. Ofvannämde manifest skall upptaga hvarje packe med märke och nummer samt namnet på emottagaren, och detta manifest skall öfverensstämma med konnoissemmenterna vid vite af 1000 hårda pjaster och konfiskation af det ej manifesterade godset; — alla smärre artiklar, tillhörande besättningen skola ovilkorligen äfven uppgifvas, antingen som last eller skeppsförnödenheter, och en tid af 24 timmar efter manifestets aflemnande är tillåten för tilläggande af någon artikel, som möjligtvis kunde blifvit utglömd, hvilken dock ej får öfverstiga värdet af 400 hårda pjaster. Tusende hårda pjasters plikt är för kaptenen, om han tillåter någon artikel tagas ifrån fartyget utom skriftlig tillåtelse från tullen.

Härefter skall befälhafvaren jemte sin kommissionär eller dess ombud, anmäla sig hos Kollektören vid tullen för att jemnföra det aflemnade manifestet med konnoissemmenterna.

I händelse något gods skulle blifvit manifesteradt, som ej finnes ombord, erlägges dock införseltull för detsamma.

Ett fartyg kan kvarblifva 8 dagar i hamnen utan att öppna luckorna och afgå till annan plats, och har i sådant fall inga afgifter att erlægga för lasten, utan endast hälften af de vanliga bestämda hamnutgifterna; men skulle någon del af lasten lossas, blifver återstoden underkastad transitotull. Tjugofem dagar äro tillåtna att behålla gods ombord, med undantag

för salt, som kan blifva 40 dagar ombord; efter denna tids förlopp måste det ovilkorligen lossas.

För gods, som vill utskeppas, utan att förut tagas i land, måste tillåtelse från tullen erhållas, förr än den ofvannämde tiden af 25 och 40 dagar är tilländalupen. I sådant fall erlägges tull med $\frac{1}{4}$ del af hvad som skulle blifvit erlagdt om godset hade landats; — allt gods kan åter utskeppas inom sex månader efter dess ankomst, emot tulls erläggande af två procent utaf dess värde på stället, då den för samma gods redan erlagde införseltullen återfås, så snart bevis framlemnas från tullen på det ställe, till hvilket det blifvit utfördt, som bestyrker godsets lossning samt upptager dess märken, nummer och innehåll. Dessa bevis erfordras ej för gods, utskeppadt till någon af provinserna uti den Argentinska republiken.

Införseltullen beräknas sålunda:

Oberedda pälsverk och skinn, tagel, ull, strutsfjädrar, rå talg, horn, torkadt kött, guld och silfvermynt äro befriade från tull.

För qvicksilfver, alla slags maschinerier och verktyg, böcker, gravyrer, målningar, byster, tryckpräsar, silkemanufaktur broderade med guld, silfver eller juveler, ur, guld- och silfverarbeten, kol, saltpetter, krita, byggnadssten, trädprodukter, messing, stål, koppar och tenn uti plåtar och tackor samt jern i stänger eller plåtar och bandjern betala fem procent af värdet.

För vapen, flintor, krut, tjära, beck, tågvirke, ris, silke och silkesmanufaktur erlägges tolf procent.

Möbler, speglar, åkdon, färdiggjorda kläder, skoarbeten, alla slags viner och likörer, cider, tobak, olja, koffertar och klädsäckar, sporrar och stigböglar, pläterade eller försilfrade piskor, filter, pu-

star, alla artiklar af tenn, guitarrer, linfrö, postelin, russin, fikon, ost, bläck och blanksmörja draga 39 procent.

Dricka, macaroni, sadlar, stolar och potäter 54 procent.

För alla slags hattar betalas 13 papperspjaster stycket, och för salt 1 papperspjaster per fanego.

För artiklar, tillättna till införsel, men ej här uppräknade, erlägges 19 procent; — och dessutom för allt gods utan undantag, fyra pjaster för hvarje tusende af artikelns värde.

Följande artiklar äro ej tillättna till införsel: korn, bröd, majs, smör och senap; — hvete och mjöl äro äfven förbjudna utom särskilt tillåtelse från regeringen. — Mjöl är dock tillätet att uppläggas på nederlag för obestämd tid, och att åter utföras utan erläggande af någon tull.

Afdrag för läckage göres som följer, neml.: från hamnar, norr om eqvatorn 10 procent; från sådane belägna söder om eqvatorn sex procent, och från dem, belägna inom uddarne, som bilda inloppet till Platafloden 3 procent. Allt gods, kommande från sistnämde hamnar erlägger $\frac{1}{4}$ del större tull.

Tullen är öppen för förrättningar, från en timme efter soluppgången till kl. 3 e. m.

Utförseltull beräknas:

För alla slags hudar, betalas 1 pjaster i papper för stycket; guld och silfver i mynt eller oarbetadt, är ej tillätit att utföras, men infördt får åter utskeppas inom sex månader, fritt från tull.

För alla landets produkter, som ej blifva specificerade, erlägges 4 procent af dess värde på stället.

Korn, bröd, mjöl, fårull och skinn, beredda skinn och alla slag af landets manufaktur äro fria

från tull. Torkadt kött, utfördt i nationella fartyg, är äfven fritt från tull.

Skeppningar tillåtas från en timme efter dager tills mörkret inträder.

Personer, som ankomma i land, få medföra egna klädespersedlar, men för landande af alla andra slags effekter fordras tillåtelse från tullen.

Hamnavgifter för lastade fartyg af främmande nationer, beräknas: vid ankomsten en pjaster för hvarje registrerad ton, tolf pjaster för sundhets-visiten och en pjaster för hamnreglementet; vid afgåendet en pjaster för hvarje registrerad ton och tolf pjaster för sundhetspasset — allt beräknadt i papper.

Barlastade fartyg, erlägga på in- eller utgåendet, hälften af den vid ena eller andra tillfället för lastade fartyg, bestämda tonavgift.

Lotspenningar till och ifrån inre redden, utan afseende på djupgåendet, äro 150 pjaster, och bruket har dessutom stadgat en gratifikation åt lotsen, vanligen 50 pjaster, allt i papper.

Sjö-lotsen, som på uppgåendet, emottager fartyget vid Punto del Indio, erhåller betalning i hårda pjaster, som följer: För 10 fot *Burgos* 40 pjaster; 11 fot — 50; 12 fot — 60; 13 fot — 70; 14 fot — 90; 15 fot — 110; 16 fot — 130; 17 fot — 150; och för 18 fot 180 pjaster.

Burgos foten är nio procent mindre än den Engelska.

Fartyg, dragande 10 fots vatten och derutöfver, som icke vilja begagna lots, då sådan erbjuder sig, betala icke destomindre halfva lotspenningar. De som draga mindre än 10 fot, hafva frihet att gå utan lots.

Vigten af Buenos Ayres ℔ är $1\frac{1}{2}$ procent mera än det Engelska *avoir dupois*. Ett Quintal innehåller fyra arrobas, en arroba har 25 skålpund och 1 skål-

pund håller 16 ounces. Buenos Ayres alnen eller *vara* håller 34 Engelska tum. En *fanega* innehåller fyra quartillas och en quartilla är $2\frac{3}{4}$ procent mindre än det Engelska Bushel. En *pesada* af torra hudar à 35 ℔ och af salta 60 ℔ .

Köp afslutas vanligen med kredit på 60 à 90 dagar.

Kommissions-arvoden beräknas som följer: försäljningar, af fartyg och gods — 5 procent; af mynt eller arbetadt guld och silfver — $\frac{1}{2}$ procent; ansvarighet vid försäljningar — 2 procent; vid dragandet och endosserande af vexlar — $2\frac{1}{2}$ procent; för emottagande och betalande af penningar, hvaraf ej annan kommission erhållits — 1 procent; för skeppsomkostnader i vanliga fall — $2\frac{1}{2}$ procent; och om förskott begäres — 5 procent; för fordringars uppgörande — 5 procent; frakters afslutande — 5 procent, och för frakters inkasserande — $2\frac{1}{2}$ procent; en procent af tullvärdet beräknas för emottagandet och afsändandet utaf gods.

En procent af tullvärdet beräknas för magasinering af torra varor under 6 månader och för tunga uti trenne månader.

Om Supercargo medföljer fartyget, blifver halfva kommissionsarvodet för försäljning utaf skepp och gods lemnadt tillbaka.

Spanska pjastern har under dessa sednare åren haft ett varierande värde emellan 13 och 16 papperspjaster.

Intresse för kontanta penningar beräknas vanligen efter två procent i månaden.

Kursen på England har under dessa åren varierat emellan $3\frac{1}{2}$ och $3\frac{3}{4}$ pences för papperspjastern.

Frakterna kunna i allmänhet beräknas vara:

Till Norra Europa; för torra hudar 5 £ pr ton af 2240 Engelska ℔ ; för salta hudar $2\frac{1}{2}$ £ pr ton

och för mätgods 3 £ pr ton af 40 kubikfot, samt fem procent avarie.

Till England; för ton, af torra hudar 4 à 5 £ — af salta d:o 2 à 2½ £ och af mätgods 2 à 2½ £ med 5% avarie.

Frankrike; för torra hudar, 80 à 90 francs för 800 kilogrammer samt 10 procent avarie.

Södra Europa; för torra hudar, 18 à 20 pjaster med 10% avarie för ton af 2000 Engelska £.

Förenata Staterna; för torra hudar ¾ à 1 cent. pr £; för salta ½ cent. pr £ och för mätgods 12 pjaster för ton samt 5 procent avarie.

Havanha; för kött, 1 Spansk pjaster med 5 procent för hvarje quintal.

Allt Gods tages ifrån och föres till fartygets sida på godsägarens bekostnad.

6.

Förvaltningens af sjöärendena underdåniga berättelse om de vid Kongl. Maj:ts Flottas särskilda stationer under år 1845 förrättade sjö-expeditioner; dat. den 27 Februari 1846.

Carlskrona Station.

Fregatten Josephine, under befäl af Kommendör-Kapitenen, Kommendören och Riddaren C. H. Ulner, hemkom den 8:de Augusti från Medelhafs-expeditionen, sedan fregatten förut i Stockholm aflemnat de i Livorno intagne marmorpiecer. — Afmönstrade d. 16 Augusti.

Korvetten Carlskrona, under befäl af Kapitenen och Riddaren Friherre E. Ruuth, hemkom d. 18 Juli

ifrån öfnings-expedition med unge Sjö-officerare åt Medelhafvet, och afmönstrade d. 23 Juli. — Korvetten afgick åter d. 9 Augusti under befäl af Kapitenen och Riddaren E. G. af Klint på en lika beskaffad expedition, hvilken ännu fortfar.

Korvetten Jarramas, under befäl af Kapitenen och Riddaren C. Malmborg, afseglade d. 2 Juni till exercise-expedition i Östersjön och hemkom d. 29 Augusti. Afmönstrade d. 30:de s. m.

Korvetten Najaden, under befäl af Kapitenen och Riddaren A. F. Palander, afseglade d. 2 Juni till exercise-expedition i Nordsjön med Kadetter från Kongl. Krigs-Academien. — Afmönstrade d. 1 September.

Exercis-briggen Snappopp, under befäl af Kommendör-Kapitenen och Riddaren H. F. Frick, har varit använd under trenne månader till öfning för skeppsgossarne, på Carlskrona redd.

Krono-ångfartyget Thor, under befäl af Kapitenen och Riddaren J. F. Ehrenstam, har gjort 10 dagars expedition, till försöks anställande med dels fartygets maschineri, dels artilleri.

Kongl. Post-ångfartyget Svenska Lejonet, Efter vinterlag i Norrköping, der fyllnad i besättning ifrån Carlskrona erhållits, afgick fartyget d. 1 Maj, under befäl af Kapiten-Löjtnant Ramsten till Ystad, för att intaga postförings-stationen emellan Sverige och Pomern; återkom till Carlskrona, der det upplades och afmönstrade den 1 November.

Postjakten Postillon har under befäl af Sekund-Löjtnant Sundevall, bestridt postföringen emellan Ystad och Stralsund, från och med Februari till och med April månad; hvarestefter densamme under befäl af Premier-Löjtnant Haverman, varit utrustad i lika ändamål, från November månad, hvilken expedition ännu fortfar.

Last-briggen Harmonien, under befäl af Kapiten-Löjtnanten Ahlgren, har gjort en resa till Cronstadt och derifrån till Stockholm öfverfört en mjöl-last; återkom till Carlskrona d. 13 och afmönstrade d. 17 December.

Last-briggen Två bröder, under befäl af Kapiten-Löjtnanten och Riddaren Lagerstråle har gjort en resa till Cronstadt och der intagit en mjöl-last destinerad till Stockholm, men måst för storm inlöpa till Sveaborg, der fartyget öfvervintrar.

Last-galeasen Pojken, under befäl af Kapiten-Löjtnanten och Riddaren Ågren, har gjort en resa till Stockholm för att afhämta åtskillige, för stationen upphandlade effekter.

Samma fartyg, under befäl af Premier-Löjtnanten Tilosius har gjort en resa till Carlshamn med 230 Centner krut till kastellet derstädes, och vidare afgått till Påskallavik efter 1500 Centner Krut från Fliseryds Bruk.

Samma fartyg, under befäl af Premier-Löjtnanten V. Kleman, har gjort en resa till Cronstadt, der en mjöl-last intagits och transporterats till Stockholm; återkom d. 12 och afmönstrade den 17 December.

Last-galeasen Kronan har transporterat sten och sand från skärgården för fästningsbyggnadens behof.

Last-jakten Svan har hämtat sten och sand från skärgården för varfvets behof, samt sedermera gjort en resa till Köpenhamn och vidare till Kallundborg, der Spanmål blifvit inlastad och förd till Stockholm, hvarest fartyget för vintern upplagts, och hvarifrån befäl och besättning landvägen återkommit till Carlskrona d. 19 December.

Stock-

Stockholms Station.

Ångslupen Nordstjernan, begagnad för tillfälliga resor vid stationen.

Chefs-fartyget Hilda: till sjömättnings-expedition från d. 8 Maj till d. 30 September.

Kongl. Ångfartyget Gylfe gjort transportresor med båtsmän, en bogseringsresa från Norrköping till Carlskrona, samt åtskillige bogseringsresor i Stockholms skärgård.

Kongl. Jakten Esplendian åtföljt kanon-jollsbataljonerna under exersis-expedition i Stockholms skärgård.

Skonerten Experiment använd till exersis uti Östersjön med kanonier, från d. 9 Juli till d. 27 September.

Chefs-fartygen Tycho och Brynolf samt *tvenne bataljoner* bestående af 24 st. kanon-jollar, till exersis-expedition i Stockholms skärgård med kanonier, båtsmän och sjö-beväring. — Inmönstrade den 25 Juni och afmönstrade den 8 Juli.

Skeppsgosse-briggen af Wirsén använd till exersis med skeppsgossar uti Stockholms skärgård från den 3:dje Juli till d. 5 September.

Chefs-fartyget Tycho: expedition till Tullgarn från den 18 Juli till den 14 Augusti.

Ångslupen Nordstjernan: bogseringsresor å sjön Boren.

Last-galeasen Tärnan transporterat ekevirke samt gjort en resa till Cronstadt efter Spanmål.

Lastdragaren Siri transporterat ekevirke och sand.

Ångslupen Neptun gjort tillfälliga resor vid stationen, samt derefter afgången till Götheborg.

Göteborgs Station.

Skonerten l'Aigle, återkommen från expedition åt Medelhafvet d. 6 Juli, afmönstrade d. 10 s. m.

Ett Chefs-fartyg samt En Bataljon kanon-jollar: till exercis-expedition i 2:ne afdelningar med Göteborgs och Bohus läns sjö-beväringsmanskap, från och med den 16 Juni till och med d. 5 Juli.

7.

**Förvaltningens af Slö-ärendena
Kammar-Kontors uppgift å de för
Lots- och Fyrinrättningen i riket
verkställda nybyggnader och repara-
tioner m. m. under loppet af år
1845; dat. d. 14 Februari 1846.**

4:o. Fyrbåkar.

a) *Inom Norra Lots-Distriktet.*

Yttre panelen af bröstmuren på Holmö-Gaddars fyrbåk har blifvit målad med hvit oljefärg; fyrmästare-boställs-husen vid Örskärs och Karsö fyrbåkar hafva reparerats; lanterninen till Djurstens fyr har försedts med innanfenster; papperstaken å boställs- och uthusen vid Svartklubbens och Grönskärs fyrbåkar hafva blifvit öfverstrukne med tjära, hartz och rödfärg, äfvensom den förra båken, jemte boställshuset derstädes, iståndsatt; boställshuset vid Söderarms fyr har brädpanelats samt bestrukits med tjära, hvarförutan husets eldstäder blifvit reparerade; en fyrspegel har iståndsatts för Landsorts båk samt dervarande bonings- och uthus hafva blifvit öfverstrukna med tjära, samt ombyggnaden och förändringen af Grönskärs fyr från stenkols till lentille-fyr af 3:dje ordningen har för-

siggått, så att denna fyr kunnat med förändradt lysningssätt tändas den 1 Augusti sistlidet år.

b) *Inom Södra Lots-Distriktet.*

Taket å Östergarns fyrbåk har blifvit repareradt, samt utklippans fyr försedd med innanfenster i lanterninen. Vid Falsterbo fyrbåk har ett spjelplank uppförts emellan fyren och dertill hörande byggnader, boningshusen blifvit brädpanelade samt papperstaket å fyrmästare-boställs-huset öfverstrukits. — Likaledes hafva papperstaken å fyrmästare- och fyrvaktareboställshusen vid Kullens fyrbåk blifvit öfverstrukne, hvarförutan anbringats en krage af koppar kring kamin-röret till förhindrande af vattnets nedträngning i lanterninen; 3:ne dörrlåsar till fyren hafva reparerats; innanfenster blifvit dels upphaulade, dels iståndsatte för lanterninens behof, samt 8 st. hörnstenar anskaffade för att utmärka fyrens tomtområde. De år 1844 påbörjade fyrbyggnadsarbetena vid Ölands norra och södra uddar hafva sistlidet år fulländats, så att fyrrarne å dessa begge ställen kunde tändas, den förra den 31 October och den sednare den 1 September sistnämde år, — under loppet af hvilket äfven fartyget Cyclop blifvit iordningstaldt, utlagdt samt åter intaget.

c) *Inom Vestra Lots-Distriktet.*

Morups Tänges fyr torn har blifvit hvitlimmadt; jernräckena målade med hvit oljefärg; Altan-betäcknings-stenarne rundtom hela tornet försedda med ny cement-fogstrykning samt början gjord med inhägnande af kronans jord och med planering omkring tornets och fyrens andra byggnader. Carlstens fyr torn har målats ut- och invändigt 2:ne gånger samt fyren bekommit 3:ne nya cisterner af koppar till förvarande af olja. De begge fyr tornen på Nidingen hafva å flere ställen blifvit försedda med ny rappning samt tornets trädluckor iståndsatte och oljefärgmålade. Fyr-

mästareboställshuset å Winga har försedts med nytt tak af bräder med pappersbetäckning, hvilken 2 gånger öfverstrukits samt hafva boningsrummen blifvit till tak och fenster reparerade.

2:o Kännings-Båkar och Sjö-märken.

a) *Inom Norra Lots-Distriktet.*

Stor-Rebbens och Enskärs känningsbåkar samt Bokö märkes-stång hafva blifvit öfverstrukne med tjära och rödfärg, äfvensom nämde stång reparerad; Rönnskärs kapell och Trädgårdsskärs märkesstång kalkfärgade samt Kattvikens sjömärke ånyo upprest.

b) *Inom Södra Lots-Distriktet.*

Prestö, Grimskärs och Gåsö känningsbåkar samt Gjökalfs utkiks-stång och Faluddens sjömärke hafva blifvit öfverstrukne med tjära och rödfärg samt det sednare dessutom måladt. Sandhamns, Eldstens och Magö inseglingmärken samt stenfoten till Landskrona lotsmärke å vallen N:o 1 hafva undergått reparation och en ny flagg anskaffats för Magö märke. Stenkumlet vid Lilla Ekö har blifvit afrappadt. Utkiks-stången på kyrkoberget har flyttats till Härviks lots-plats. Nya lotsmärken hafva blifvit uppreste å Grundet Esten, på Fårösund och å Bungör i Fårösunds södra Gatt, hvarförutan, i stället för Hasselö gamla känningsbåk, en ny blifvit derstädes uppförd. Klippan Dämman har fått en ny märkesstång af jern.

c) *Inom Vestra Lots-Distriktet.*

Appelvikshögs sjömärke har blifvit rödfärgadt; Hållsunds känningsbåk reparerad och hvitmenad åt sjö-, men rödfärgad åt landsidan; 2:ne Stenkummel med träd Kors uppförda vid Alberts och Lilla Sillesund; ett nytt sjömärke upprest på Ulsholme Kalf samt grundena Koppnaglarne och Slägge-grundet försedde med 2:ne korekprickar med tillhörande jernkettingar.

3:o Lots-Stugor.

a) *Inom Norra Lots-Distriktet.*

Taken å lots-uppassnings-stugorne vid Landsort och Sälvesund samt på lotsarnes uthus vid Mem hafva öfverstrukits med tjära och rödfärg. Lots-uppassnings-stugan vid Bredskär har målats med hvit kalkfärg och den vid Jernåsudde blifvit reparerad. Bremöns lots-uppassnings-stuga har utvändigt brädpanelats samt bestrukits med tjära och rödfärg samt har ett nytt spjell blifvit insatt uti spisen i lots-uppassnings-stugan vid Hufvud-skär.

b) *Inom Södra Lots-Distriktet.*

Lots-uppassnings-stugorne i Calmar, vid Skäggenäs, på Ytterön och i Sölvitsborg hafva blifvit öfverstrukne med tjära och rödfärg, samt, af dessa stugor, de å sistnämde tre ställena befintliga, brädpanelade, och Ytteröns stuga dessutom till taket repareradt. På lots-uppassnings-stugorne i Åhus och Malmö hafva taken öfverstrukits samt å den på sednare stället uppförts en skorsten af tegel, — emedan den gamla var af endast jernbleck.

c) *Inom Vestra Lots-Distriktet.*

Hållsunds lots-uppassnings-stuga har blifvit reparerad och Mönsters försedd med ny skorsten samt den andra rappad, hvarförutan sistberörde stugas brädbeklädnad undergått reparation och rödfärgats.

4:o Lots-Båtar.

a) *Inom Norra Lots-Distriktet.*

Krono-lots-båtarne vid Bredskärs, Sandhamns, Landsorts och Dalarö lotsplatser hafva blifvit iständsatte.

b) *Inom Södra Lots-Distriktet.*

En ny Krono-lots-båt har blifvit anskaffad för Slitö lotsplats.

c) *Inom Vestra Lots-Distriktet.*

Krono-lots-båten vid Marstrands lotsplats har upphalats på land tre gånger och blifvit skrapad samt struken i botten med koltjärna.

5:o. Bergringar och Säkerhetsanstalter m. m.

a) *Inom Norra Lots-Distriktet.*

En bergring har blifvit åter fastsatt vid Husarö lotsplats samt 5 st. sådane ringar anskaffade och nedsatte, dels vid Rågö-Gaddar, och dels vid tullplatsen Beten, hvarjemte en stor del af distriktets bergringar blifvit utmärkte med kalkfläckar. Å grundet Saltsäcken vid Dalarö har utlagts en ny jernboj, och de 2:ne trädbojarne å Pamplus i Bråviken hafva undergått reparation samt målats. Förtöjnings-ankaret vid Sandhamn har blifvit omlagdt.

b) *Inom Södra Lots-Distriktet.*

Ett nytt morings-ankare har blifvit utlagdt vid Sandhamns lotsplats.

c) *Inom Vestra Lots-Distriktet.*

Till bojen på Mellanrefvet vid Rosengård har en ny jernketting anskaffats.

Anm. De inom samtliga lots-distrikten befintlige äldre bojar och flaggprickar hafva under löppet af sistlidet år, såsom vanligt, blifvit reparerade samt på förr uppgifne ställen utlagde och derifrån å behöriga tider intagne.

8.

Lotsdirektörens berättelse om under löppet af år 1845 utförda hydrografiska arbeten; dat. den 20 Februari 1846.

Under förlidet år utfördes de hydrografiska mätningarne och undersökningarne, likasom, föregående året, på tvenne särskilde ställen, nemligen å yttre kusten af Östergöthlands och Nyköpings Län samt i Weneru. Resultaten af dessa arbeten äro följande:

1:o. Sjömätningarne i Östergöthlands och Södermanlands Skärgårdar.

Detalj-mätningen börjades vid Aspö och Dromhall, sydvart från Arkö och fortsattes ytter om sistnämde Ö, Gränsö, Björnen och Yxnö, öfver Bråviken till Näfve qvarn, samt vidare till Långholmen, Håldammen, Gräskäret och Häfringe; upptagande samma mätning jemväl undersökningen och upplodningen af hela yttre skärgårdsbandet, så långt till sjöss, som någon anledning varit för handen till undervattens och för sjöfarten farliga grund.

För erhållande af nödige stödje- och rättelsepunkter vid konnekteringen af detalj-mätningen, måste en grafisk triangel-mätning utföras under samma tid, som detalj-mätningen. Denna verkställdes af Kapiten-Löjtnant Olivecrona och tog sin början vid Mesjö i grannskapet af Finnöarne och fortsattes vestvart in åt Bråviken till Norrköping och vidare till Häfringe, hvarigenom en uödigg konnektion med äldre mätningarne kunnat ske. Till förenämde detalj-mätning, som upptager en sträcka af 11 geografiska mil, hafva trenne Officerare, under Kapten-Löjtnant Olivecronas befäl, varit använda och chefsfartyget Hilda från härvarande

Station med en Under-Officer och 24 man varit begagnadt. Början skedde den 8 Maj och expeditionen slutade den 30 September nästlidet år.

2:o. Sjömätningen i Wenern.

Den detalj-mätning, som under sistlidet år fortsattes i Wenern, tog sin början vid föregående årets slutpunkter och omfattar, till hela sin vidd, den stora Lurö skärgården samt Djurö skärgårds grupp, jemte en mils sträcka på Wermlandsnåset, vidare från Björkekullsholmen å Wenerns södra strand, förbi Lidköping, nordhän till Kollandsö, utgörande sammanlagdt en sträcka af omkring nio geografiska mil; af hvilket sednare arbete dock återstår en mindre del lodningar och mätning.

Den geodetiska triangelmätningen, som begynte år 1844, blef under sistlidet år fortsatt af Sekund-Löjtnanten Skogman ifrån Lurö och Djurö skärgård uppåt Carlstad, så att allenast en mindre del observationer återstå för vinnande af en fullständig konnektion emellan båda årens triangelnät. — I anseende till svårigheten att utfinna tjenliga observationspunkter, fordras ännu närmare undersökning, äfvensom, för arbetets fullständighet, en isbas utläggande i trakten af Carlstad.

Till desse mätningar i Wenern hafva trenne Officerare, en Under-Officer och 17 båtsmän varit använde, äfvensom chefsfartyget Makrillen och en större segelbåt dervid begagnats. Expeditionen tog sin början den 17 Maj och slutade den 22 October sistlidne år.

I Sjökartearkivet fortsattes dels renritandet och konnekteringen af sommarens detalj-mätningar, dels ock transporterandet i half skala af redan färdige detalj-mätningar.

9.

Nya dockebyggnaden i Carlskrona.

Enligt den af Förvaltningen af sjöärendena under den 27 Februari 1846 afgifna underdåniga berättelse hafva vid nya dockebyggnaden i Carlskrona följande arbeten under loppet af år 1845, blifvit utförda, nemligen:

Sten, huggen	kvadratfot 18,083:	36.
Jordgräfning	kubikfamnar	300: —
Bergsprängning	„	406: —
Murning	„	427: —
hvar till användes dagsverken af:		
Smeder		1495: —
Timmermän		2105: —
Matrosor		297: —
Båtsmän		25,267: —
Kronoarbetareskarlar		40,148: —
Med de af Rikets Ständer anslagna 133,333 R:dr		
16 sk. Banko äro under de förflutna 4 åren den fastställda arbetsplanen fullgjord, samt derutöfver en betydlig exkavering af femte dockans tomt, dels medelst sprängning, dels genom jordgräfning verkställd.		

