



TIDSKRIFT
i
Sjöväsendet.

21:a Årgången

Häfte N:r 2, 1858

Carlskrona

OM RÄDDNINGSVÄSENDET I SVERIGE, DESS UPPKOMST,
ORGANISATION OCH VERKSAMHET INTILL MAJ MÅNAD,
ÅR 1858.

(Fortsättning från föreg. häfte.)

Uti nådig skrifvelse af den 28 Februari 1856 förordnade Kongl. Maj:t, att då till Kapten-Löjtnant utnämnde C. Kleman, skulle ytterligare och intill dess, i afseende på den föreslagna Inspektörs-befattningen, nådigt beslut fattas, uppbåra det för Inspektören afsedda arvode, emot skyldighet att icke allenast tillse, det räddnings-apparaterne behörigen vårdas, och nödige öfningar anställas med räddnings-manskapet, utan jemväl föra räkning öfver utgifterna för Räddningsväsendet.

Uti skrifvelse af den 16:de Sept. 1856 blef t. f. Inspektören af Kongl. Förvaltningen anbefald att vid sin nästa resa till då varande räddnings-stationer, begifva sig till och undersöka kusten emellan fiskläget Viken vid Öresund och Torekow, samt å hvilka ställen räddnings-apparater företrädesvis voro af behofvet påkallade. Under denna resa, som företogs i början af Oktober månad, hade t. f. Inspektören tillfälle att till Kongl. Förvaltningen få inrapportera om den lyckliga utgången af det första räddnings-företaget vid stationen Målarbusen, hvilket skedde den 8:de Oktober på morgonen under ganska svåra omständigheter. Det förefaller som en försynens skickelse att öfnings-försök blifvit anstådt just dagen förut under enahanda förhållanden, hvarvid t. f. Inspektören endast med högsta möda kunde förmå räddnings-manskapet att gå ut med båten, då de enhälligt ansågo det omöjligt att någon båt kunde berga sig i sådana bränningar och brottsjöar. Då t. f. Inspektören emellertid slutligen lyckades få några med sig och man med förvåning åsåg huru båten med lättbet utgick genom bränningen, knappast tagande ett stänk ombord, förvandlades den förra tveksamheten till entusiasm, och enhällig försäkran lemnades att

nu, sedan de fått se hvad som kunde uträttas med en dylik båt, skulle de ej tveka att med den skynda till skeppsbrutnes räddning. Märkligt nog yppade sig redan påföljande morgon tillfälle för dem att bevisa uppriktigheten af deras löfte, då de med skyndsamhet och raskhet räddade besättningen å den strandade Norrska slupen "Magneten." Det var första gången båtmanskapet skötte sig på egen hand, och är den verkställda räddningen så mycket märkligare, som det ej är det ringaste tvifvel underkastadt, att om ej öfningsförsöket dagen förut föregått, hade, efter all mensklig beräkning, ej någon blifvit räddad, emedan man ej vågat sig ut med räddningsbåten.

De efter denna tid inträffade många strandningar å detta ställe, och dervid verkställda räddningar, utvisa att denna station är af yttersta vigt, och är det endast att beklaga att lokala förhållanden förhindra hastig hjälp, derigenom att båten måste förvaras ungefär $\frac{1}{2}$ mil ifrån stranden, till hvilken vägen leder genom flygsandsfält.

Efter verkställd undersökning af kusten från Viken till Torekow, föreslogos följande räddnings-stationer:

1:o. Vid Fiskläget Viken, *fullständig station* (båt- och raket-apparat) med utsträckning till Hittarp å södra, och till Lerberget å norra sidan.

2:o. Vid Höganäs, *båtstation*, med utsträckning ifrån Lerberget å södra, till Nyhamn å norra sidan.

3:o. Vid Mölle Fiskläge, *raketstation*, med utsträckning ifrån Nyhamn till Kullen.

4:o. Vid Fiskläget Arildsläge, *raketstation*, med utsträckning ifrån Kullen å vestra till Rekekroken å östra sidan.

5:o. Vid Torekow, *raketstation*, med utsträckning till Ramsjö å södra samt till Hofs-hallar å norra sidan.

Utaf dessa föreslagna stationer ansågs den vid Viken och dernäst den vid Arildsläge först böra komma ifråga till upprättande; och sedermera efter hand Höganäs, Torekow och Mölle Läge.

Sedan Kongl. Förvaltningen af Sjö-ärendena anmält ärendet till Kongl. Maj:t och dervid föreslagit att den i Carlskrona färdigbyggda båten skulle förläggas till Viken; och Arildsläge förses med äfven redan anskaffad raketapparat; hvaremot Kongl. Förvaltningen, i anseende till den ringa behållningen å den af Rikets Ständer till rädningsanstalters ordnande anslagna summa, t. v. afstyrkte anskaffning af raketapparat för stationen Viken, äfvensom ansåg att med stationerna Höganäs, Mölle Läge och Torekow skulle anstå intilldess, vid framdeles skeende undersökningar å andra orter, sig visat, hvarest sådana anstalter företrädesvis kunde vara behöflige; lemnade Kongl. Maj:t uti nådigt bref af den 16 Januari 1857 bifall till hvad sålunda blifvit föreslaget, med undantag af hvad som rörde stationen Vikens förseende med raketapparat, hvilket Kongl. Maj:t anbefallt skola ske.

Ordnandet af de båda nya stationerna fortgick med den skyndsamhet, att redan den 23 påföljande April var stationen Arildsläge färdig att tråda i verksamhet, hvaremot stationen Viken, i anseende till den der nödvändiga båtskjulsbyggnaden, ej förr än den 14 September kunde emottaga den för densamma bestämda räddningsbåten jemte tillhörande effekter. Raketapparaten för denna station anlände ej ifrån England förr än i början af December månad, så att stationen först den 22 December, efter då anställdt öfningsförsök med raketapparaten kunde anses fullt ordnad såsom fullständig station, då den likvist alltsedan den 15 September kunnat verka såsom ensamt båtstation.

Det dröjde ej länge innan räddningsapparaterna äfven å denna station skulle visa sig behöfliga, ty redan den 4 Februari 1858 måste man utgå med räddningsbåten till räddning af besättningen å Engelska ångfartyget East-Anglian, som strandat å grundet *Svinbåden*, i närheten af stationen. Den besynnerliga bestämmelsen i Engelska Sjölagen att Befälhavaren å ett strandadt fartyg ej har något vidare kommando öfver fartygets besättning, sedan den en gång räddat sig i

land, var här nära att förorsaka en stor olycka, i det att Kaptenen befälte besättningen att stanna ombord och endast sjelf begagnade sig af den lägenhet som esbjöd sig att med stationens räddningsbåt komma i land. Lyckligtvis bedarrade vådret något sednare på dagen, då den öfriga besättningen, emot Kaptenens order, begaf sig från fartyget uti en af dess egna båtar, till en del inredd såsom lifbåt, och lyckligt uppnådde land.

Vid stationerna Brantevik och Arildsläge har ännu ej räddningsapparaterna ifrågakommit till begagnande; likväl har på den förras yttersta gräns förekommit ett skeppsbrott, hvarvid besättningen å det förolyckade fartyget först efter flera timmars utståndet dödsängest, genom nära nog ett underverk blef räddad, utan att man vid Brantevik hade ringaste kännedom om strandningen. Högst märkvärdigt var det att ingen tänkte på att eftersända räddningsapparaterna vid Brantevik, isynnerhet som vid strandningstället befunno sig Lloyds Agent i Cimbrishamn m. fl. personer hvilka hade kännedom om denna räddnings-stations tillvaro, men som nu, under flera timmars tid, stodo såsom overksammas åskådare, väntande hvarje ögonblick att se fartyget slås i stycken och besättningen försvinna i vågorna.

Uti vidfogade Bil. Nr 4 äro upptagne de räddningsföretag, som förekommit, sedan stationerna blifvit ordnade.

Då det, isynnerhet vid stationen Målarhusen kan förekomma strandningar under sådana omständigheter att, fastän en vanlig skeppsbåt ej kan utan största fara passera sandrefarne, en utaf de på stället brukliga kustbåtarna likväl med lätthet kan utgå till de skeppsbrutnes räddning, hvilken då kan verkställas hastigare än om räddningsbåten skulle användas, blef på förslag af t. f. Inspektören, genom Kongl. Maj:ts nådiga bref af den 16 Januari 1857 stadgad att, då ett dylikt räddningsföretag skedde af det vid stationen anställda manskapet, skulle alla deri deltagande erhålla samma aflöning som då stationens apparater begagnades.

På derom gjord underdånig ansökan behagade Kongl. Maj:ten genom nådigt bref af den 10 November 1857 förhöja årliga arvvedet för t. f. Inspektören ifrån 200 till 400 Rdr Bko, äfvensom på särskildt framställning af Kongl. Förvaltningen af Sjö-ärendena, Kongl. Maj:ten nådigst förunnade honom att beräkna ifrågavarande arvvedes-förhöjning ifrån 1857 års början. Genom föregående nådigt bref af den 28 November 1855 var bestämdt att resetraktamente för t. f. Inspektören, borde utgå efter 7:de klassen i gällande resereglemente.

Med afseende på de vid räddnings-stationerna begagnade apparaterna, nämligen Lifbåtar och Raketapparater, torde böra nämnas, att efter den erfarenhet som hittills hos oss vunnits, begge delarne äro fullkomligt motsvarande ändamålet. Båtarna som hafva cirka 28 fots längd och 7 fots bredd med ungefär 9 tums djupgående då de äro tomta, äro försedda med ett system af hermetiskt slutna lådor af galvaniseradt jernbleck, anbringade i botten och längs sidorna af båten; 4 st. större ventiler kunna öppnas i botten, då båten, genom dessa lådors härningsförmåga, med full besättning ombord likväl ej sjunker till mera än 18 å 19 tums djupgående. Båtarna äro ämnade att ros af 6 man, men dubbel rodd kan äfven användas, eller helst på det sätt, att två man sköta en åra. Till raketapparaten begagnas Denner's 9-pund. raketer, hvilka utföra en lina på omkring 500 almars afstånd. Hittills har allt hvad till den egentliga raketapparaten hör, införskrifvits från England, men då de flesta effekter, med undantag af sjelfva raketerne, torde till lika godhet kunna tillverkas i Sverige, synes det för framtida behof endast vara nödigt att införskrifva raketer. De ifrån England erhållna raketlinorna tyckas ej äga erforderlig styrka, hvarföre på försök en dylik lina nyligen blifvit slagen å Kongl. Skeppsvarvet i Carlskrona, af den bästa, väl finhäcklade hampa som kunnat anskaffas, och är all anledning förmoda att denna lina skall i styrka och godhet öfverträffa de Engelska.

Tabell öfver Räddnings-stationernes verksamhet å Svenska kusterna.

År och Datum.	Stationens namn.	Det strandade fartygets namn.	Fartygets hemort.	Antal räddade.	Medelst hvilka apparater.
1856 d. 5 Okt.	Mälarhusen.	Skonerten Maria.	Blankenese.	5	Vanlig kusbåt.
" d. 8 Okt.	Dito.	Slupen Magneten.	Sognedahl.	3	Räddningsbåt.
" d. 19 Okt.	Dito.	Briggen Rosa.	Colberg.	11	Dito.
1857 d. 15 Okt.	Dito.	Skonerten Alert.	Wisby.	12	Dito.
1858 d. 18 Jan.	Dito.	Slupen Josephine.	Calmar.	5	Vanlig kusbåt.
" d. 4 Febr.	Viken.	Angf. East Anglian.	London.	1	Räddningsbåt.
Tillkommer: " d. 4 Maj.	Mälarhusen.	Skonerten Aurora.	Summa	37	Räddningsbåt.
			Rendsburg.	5	Raketapparat.
				5	
				37	
				5	

Bil. 4.

Enligt förslag af t. f. Inspektören, har ett signalsystem blifvit antaget, hvarigenom misstag böra kunna undvikas då räddning medelst raketapparat ifrågakommer.

De närmare bestämmelserna härvid synas af Bilagan Nr 2, som innefattar Kongl. Förvaltningens af Sjö-ärendena kungörelse om de upprättade räddnings-stationerna, samt hvad som ömsesidigt är att iakttaga då raketapparat förekommer till begagnande.

Det är ej tvifvel underkastadt att detta signalsystem, i händelse det är känt ombord å det strandade fartyget, bör bidraga till lättnad och säkerhet vid räddningen; och skulle det vara obekant för de strandade, så bör sådant snart varseblifvas i land, då man alltid måste kunna gå tillväga, som funnes icke något signalsystem. Uti England är ett dylikt system antaget sedan förlidet års början, och synes allt skäl vara för handen att, så vidt möjligt är, uti alla länder der räddningsanstalter äro upprättade, åvägabringa likstämmighet i förfarande vid räddningsföretagen.

Vid nyss afslutade Riksdag väcktes motion inom Borgarståndet af representanten för Helsingborgs stad, Konsul C. Roth, om ett ytterligare anslag af 30,000 Rdr Rmt till Lif-räddningsanstalters ordnande å Sveriges kuster; och beslöt Rikets Ständer att aflåta skrivelse till Kongl. Maj:t med underdånig anhållan att Kongl. Maj:t täcktes låta vidtaga alla nödiga åtgärder för det föreslagna ändamålets vinnande. Till följe häraf är snart att emotse en betydlig utvidgning af Räddningsväsendet, och de lyckliga resultat som vunnits genom de redan färdiga stationerna, böra vara en borgen för att räddningsanstalterna fortfarande skola uppfylla sin bestämmelse, och dymedelst förtjena att vidare omhuldas af statsmakterna.

C. K.

Kungörelse.

Kongl. Förvaltningen af Sjö-ärendena får till sjöfarandes kännedom härigenom kungöra, att å Skånska kusten blifvit inrättade nedannämnde fyra stationer med anstalter för skeppsbrutnes räddning, nemligen: en vid *Fiskaläget, Brantevik*, beläget omkring $\frac{1}{2}$ mil söder om Cimbrishamn, med raket-apparat; en vid *byn Mälarhusen* å Sandhammars östra kust, med båt och raket-apparat; en vid *fiskaläget Wiken*, 2 mil norr om Helsingborg, med dito dito; och en vid *fiskaläget Arildsläge* på Skeldervikens södra strand, 1 mil ost om Kulløns fyr, med raket-apparat; i afseende på hvilka anstalters användande, då fartyg stranda i närheten af något af dessa ställen, följande till efterrättelse meddelas:

Till de skeppsbrutnes räddande utgår räddningsbåt, der sådan finnes och omständigheterna medgifva dess begagnande; i annan händelse nyttjas raket-apparat, hvarvid, hvad här nedan stadgas, iakttagas bör:

1:o. Sedan, medelst raket, en smäcker lina blifvit utförd tvärs öfver det strandade fartyget, skola de derå varande söka att bemäktiga sig densamma. Så snart detta lyckats och linan blifvit fastgjord, bör sådant till räddnings-servisen i land signaleras på det sätt, att om dagen ställer en man af fartygets besättning sig afsides från de öfrige samt viftar med hatt, hand, flagg eller duk, och om natten affyras ett skott eller en raket eller ock visas öfver relingen något ljus, som straxt åter döljes.

2:o. När å fartyget bemärkes, att en af personerna på stranden, skild från de öfrige, svänger en röd flagga, eller, ifall det är mörkt, ett rött sken visas och derpå döljes, bör raketlinan ombord inhalas till dess ett medföljande stjertblock med inskuren löpare fås ombord.

3:o. Nämnde stjertblock fastgöres vid mast omkring 15 fot öfver däck, eller om masterna äro förlorade, vid hög-

sta säkra delen af fatyget. Då fastgöringen är verkställd, förnyas den i 1:a mom. föreskrifna signalering.

4:o. Då signalen af räddnings-servisen i land bemärks, blifver der en tross påstucken löparen och halad ombord.

5:o. Sistnämnde tross skall å fartyget genast fastgöras på samma ställe, som stjertblocket, dock omkring $1\frac{1}{2}$ fot högre, hvarvid väl efterses, att löparen ej har törnar kring trossen. derefter förnyas åter den ofvan oförmälda signaleringen.

6:o. Sedan folket i land styfhalat trossen och medelst löparen halat ombord på fartyget en s. k. räddnings-stol, hvilken med travare löper på trossen, bör den person, som skall bringas i land, intaga plats i stolen, samt förut gifna signal ånyo upprepas; skolande, då stolen med den deri varande personen blifvit af folket i land dithalad, den räddade lämna stolen och denna återkommit till fartyget, samma ordning, som nu blifvit föreskrifven, iakttagas i afseende på hvar och en af de skeppsbrutne, till dess de samtliga blifvit i land transporterade.

7:o. Skulle, såsom understundom händer, trossen ej kunna styfhalas, måste den person, som skall räddas, halas direkte genom bränningen, i stället för längs trossen. Och är räddningsstolen, i sådant fall, att såsom lifboj anses.

Slutligen erinras, att räddningsförsökets lyckliga utgång till stor del beror derpå, att hvad ofvan är vordet föreskrifvet och isynnerhet allt det, som signaleringen angår, med lugn och noggrannhet iakttages; börande vid räddningstillfällen qvinnor, barn, öfrige passagerare samt hjälplösa personer i land transporteras förr, än fartygets besättning.

Stockholm den 19 Mars 1858.

ETT PASSAGERAREFARTYGS FÖROLYCKANDE.

Under de stormar som förlidne September månad rasade i Vestindien, var ångaren Central-Amerika stadd på resa från Aspinvall till Havannah och New-York med en laddning af guld värd 2 millioner dollars och 474 passagerare, hvilka jemte en besättning af 401 personer af alla klasser, gjorde antalet människor ombord 575 tillsammans.

Då fartyget den 8 September afgått från Havannah med allt väl ombord, syntes väderleken gynnande och vinden var en frisk passad från Nordost. Men påföljande midnatt tilltog kultjon och växte den 41 på förmiddagen till en håltig N. N. O. storm. Det stora, starka fartyget som intill denna tidpunkt betedt sig förträffligt, märktes då hafva sprungit läck, och som sjön gick hög, arbetade det hårdt och krängde starkt åt styrbord. Läckan ökades så starkt, att vattnet kl. 4 middagen räckte upp till ångpannorna och släckte ut elden på lå sida, hvarefter maskinerna stannade.

Nu sattes i gång att langa vatten, hvarvid passagerarne villigt biträdde, och alla man uppställdes på lovarts sida för att borttaga slagsidan. Man lyckades få vattnet ifrån eldstäderna, så att eldningen åter kunde börja; men sjön gick hög, och alla medel att med pumpning, ösande, hissinrättningar och vattentunnor vinna på läckan, blefvo snart otillräckliga, utan eldarne släcktes åter och kunde icke mera tändas.

Som en lekboll för vågorna kastades nu det arma skrofvat, hvars hjulhus och svåra takling gjorde mycket vindfång, ehuru fockrån redan förut blifvit nedtagen i däck. Stormmesan hade blifvit söndersliten af stormen och då man försökte att sätta förstagsseglen för att få fartyget fördevind, blåste de genast ur sina lik. Såsom det yttersta försöket

att få fartyget att ligga upp mot vinden, blef nu fockmasten kapad, fockrån begagnad såsom drifankare, och segelduksstycken uppsatte i mesanmasten, men det tjenade alltsammans till intet, ingen anlofning kunde åstadkommas. Besättning och passagerare arbetade emellertid oafbrutet med att pumpa och ösa hela aftonen och påföljande natten, men i dagningen tilltog stormen ännu håftigare. Allt hvad ihärdighet, sjömanskap och skicklighet kunde göra, för att uthärda stormen och rädda skeppet, hade blifvit gjordt. Vinden rasade ännu, hjälpmedlen voro uttömda, de arbetande voro utsläpade och befälhafvaren motsåg att fartyget skulle gå till botton. Dock var det ännu något hopp; människolif skulle kunna räddas om än fartyg, post och guldlast ginge förlorade, ty de voro i en besökt del af oceanen och något annat fartyg skulle kunna komma i sigte samt undsätta passagerare och manskap, blott man kunde hålla skeppet flott till dess stormen lade sig.

Kaptenen var en Regements-Officer i Nordamerikanska flottan, och lika käck som omtänksam lemnade han genom sina ordres, sitt uppförande och sin ihärdighet ett talande exempel på hängifvenheten för pligten, kristligt sinne och mod. Hans namn var Commander Wiliam Lewis Herndon. Han uppmuntrade de arbetande att återtaga länsningsförsöket. De svarade med ett hurrarop, fruntimren erbjödo sitt biträde, karlarne började arbeta med ifver att hissa upp vattnet tunnvis efter takten af en sjömansång. Flaggen blef hissad upp- och nedvänd, för att gifva hvarje annalkande fartyg underrättelse om deras nödställda belägenhet. Sålunda började de något litet vinna på läckan, men folket var utmattadt af föregående nattens arbete och de förmådde icke hålla ut.

Då stormen ändtligen den 12 middagstiden började aftaga, kom en seglare i sigte, märkte nödsignalen, länsade ned till ångaren, blef prejad, svarade och anropades om hjälp, men kunde ingen lemna utan fortsatte sin kosa. kl. 2 e. m.

syntes briggen "Mariner", Kapten Burt, från Boston på resa från Vestindien till New-York, hörde nödskotten och såg nödsignalerna, höll ned till det sjunkande skeppet och, ehuru själf ganska illa skadad af stormen, beslöt att lägga bi, gick lätt akterom och lofvade upp, men som hans båtar icke kunde vaka i den svåra sjön blefvo ångarens båtar klargjorda.

Det blef nu en svår strid. Hvem skulle Chefen anföra att bemanna dessa båtar, så att de icke skulle, såsom man haft exempel på, blott rädda sig och icke återvända efter flera. Han valde dock med sådan omtänka att ingen båt öfvergaf sin post. Först sändes kvinnor och barn. Hvar båt gjorde 2 turar fram och åter, hvaregenom 100 människor blefvo difförda. Natten började nu inbryta och briggen hade drifvit flera mil i lä samt var så illa medfaren att den icke kunde kryssa sig upp igen. Blott en af båtarna förmådde ro andra gången tillbaka upp till ångfartyget, och denna kom i mörkret så skadad att den icke kunde intaga flera människor, utan blott för att icke öfvergifva kaptenen och de kvarblifna passagerarne, samt dela deras öde. Man kan icke neka dessa män sin gård af aktning och erkänsla, ehuru deras namn icke blifvit antecknade.

När sista båten gått med sin laddning räddade, gick chefen ned i sin hytt och klädde sig i uniform, och då han vanligen hade på mössan ett vaxduksöfverdrag, som skylde galonen, tog han nu bort det, steg derpå upp på hjulhuset, fattade tag i dervarande jernräcke, lät sända upp en raket. När fartyget tog sin sista öfverhaling och sjönk, af-täckte han sitt hufvud, och som den skadade båten kom i närheten just i detsamma, befallde han den hålla undan för att icke neddragas af hvirveln.

I sista stunden tänkte han på deras räddning, men icke på sin egen. Hans läppar förblefvo stumma vid det gräsliga skri, som nu breddes öfver rymden. Af de på vrakstycken kringflytande passagerarne blefvo 49 bergade följande mor-

gon af norska barkskeppet "Ellen," Kapten Johnson, som på 9:de dagen landade dem välbehållna i Norfolk, och engelska briggen "Mary" fann ytterligare 3 man, hvilka blifvit drifna 450 engelska mil derifrån genom Golfströmmen på 9 dagar, under hvilken tid de hållit sig fast på ett af ångarens rofftak, och hvarken haft mat eller dryck, med undantag af en fisk som de, på 5:te dagen, slogo med en åra, och ett starkt regn som föll den 8:de natten. En af dessa arma skeppsbrutne berättar att der i början varit 42 personer som hållit sig fast vid roffen, ehuru den deraf sjönk 2 fot under vattnet. På 4:de dagen hade alla utom 4 omkommit och de kvarliggande ledo mera än som kan beskrivas. På 5:te dagen föllo de in med en af machinisterna i en liten båt, dit 2 af dem begåfvo sig och blefvo bergade, men då de skulle afhemta de båda andra befunnos de hafva aflidit. Af hela besättningen och passagerare på "Central-Amerika" hade således endast 452 personer blifvit räddade, ehuru allt blifvit gjordt som mod och sjömanskap kunnat åstadkomma.

SKEPPSFARTEN PÅ DONAU.

Det smala och farliga passet på Donaufloeden, som är be-
kant för trafikerande under namn af jernportarne, har förli-
det år kommit under arbete af ingenjörer, för att medelst
sprängning förbättras, och som det serdeles låga vattnet i år
underlättar sprängningsarbetet, har det åter påbörjats med
minst 300 arbetare. Sätunda har en klippa, som hade 4 fots
höjd öfver vattnet och stängde såväl vattnet som skeppsfar-
ten, blifvit så fullständigt borttagen, att både ångbåtar och
större fartyg kunna komma öfver stället der den stått. På
ett ställe i floden har man vid upprensningen sunnit flera

hundra kanonkulor, tre ankare och några romerska mynt af koppar och silver.

Men den del af Donau som är den viktigaste och förnämligast upptager de europeiska makternas uppmärksamhet, är utloppet af denna stråkväg genom så många och bördiga länder. Österrike inser vigten af denna väg och har försökt med mycken framgång att tillägna sig den. Det kejsrerliga kompaniet har 400 större och 500 mindre ångfartyg i gång mellan Lintz och Galatz, och Loydkompaniet underhåller äfven en liflig fart från floden till åtskilliga hamnar vid Svarta hafvet och Archipelagen. Under turkiskt beskydd gå en mängd grekiska fartyg upp till Moldauiska hamnar efter spannmål till uppehälle för sitt eget bergiga och förtorkade land. Äfven Frankrike, England och Italien hafva varit tvungna att från de bördiga slätterna kring Donau söka sådana näringsmedel som erfordras för dessa länders behof.

Staden Ibraila kan anses såsom den öfverst belägna ort vid Donau dit seglande fartyg uppgå från Svarta Hafvet. Vid högt vatten kunna de väl gå högre, och skulle kunna uppgå ända till "jernportarne," om der vore någon handelsplats som lönade sig att besöka. Dessutom är farvattnet ofvanför Ibraila mera uppfyllt af bankar och flodbädden ojmnare, hvarföre största mängden fartyg stadnar och inlastar vid Ibraila eller Galatz de produkter från det vestligare landet, hvilka på flåtar ditsöras af Österrikiska kompaniet. Den förra af dessa hamnar ligger 30 tyska mil från flodens utlopp och utgör Wallachiets förnämsta utskopningsort, hvaremot Galatz, som ligger 3 mil nedanför, är Moldaus afsättningsplats för de stora kvantiteter spannmål, byggnadsvirke, talg, hudar och ull, hvarmed 2 till 3000 fartyg årligen sysselsättas.

Donau är nedanför Ibraila 4 till 5 famnar djup i allmänhet, stundom mera än 4 quart mil (minut) bred, samt beräknas att efter föreningen med Sereth och Pruth äfven under torraste årstiden framföra en vattenmassa, motsvarande 49 millioner kubikfot i minuten. Dess vatten delar sig dock

ungefär 45 mil från hafvet i flera grenar, omslutande flera osunda och låga öar, hvilka gemensamt benämnas "Delta" och upptaga en grad i längd utmed Svarta Hafvets kust.

Bland flodmyningarne eller de grenar, hvilka sönderdela Donau-delta, äro 3 egentligen anmärkningsvärde för seglingen, nemligen först den som följer Bessarabiens strand, kallas Kilia-grenen och mottager mera än hälften af flodens vatten. Denna gren är 68 quart-mil lång, inemot 1000 fot bred, och har ett medeldjup af 6 till 7 famnar. Den går tätt förbi Jsmail, Kilia, Wilkowi, bildar der en stor sjö och delar sig derefter i 4 kanaler hvilka med många bifdelningar bildar en mängd, af sandbankar mer och mindre stängda, utlopp i hafvet, derifrån inga större fartyg således kunna passera. Den andra stora grenen flyter från början af Delta mot turkiska byn Tultscha och delar sig ett par mil nedanför uti 2 ärmor kallade Sulinamynningen och St. Georges kanal, af hvilka den sistnämnde synes vara den förnämsta och mest inbjudande för seglingen. Men som baren utanför densamma är grundare än vid Sulina-grenen, är denna, ehuru smalare, och utgörande blott $\frac{1}{3}$ af floden, den hvilken begagnas såsom segelled. Svårigheterna att komma uppföre denna lilla, på sina ställen knappt $\frac{1}{2}$ kabellängd breda, kanal äro så betydliga, att fartyg ofta taga mera än 2 veckor att komma upp till början af detta lopp, dit afståndet från hafvet likväl endast är 45 minuter. Sulinagrenen är från 46 till 23 fot djup, samt full af sandbankar och vrak efter de många fartyg som Grekerne ofta genom bedrägeri sätta bort, och som sedan blifva farliga undervattensskar utan minsta märke öfver vattnet såsom varning för seglare. Farvattnet är der på ömse sidor omgifvet af stora rörbevuxta fält, hvilka sträcka sig hela mil inåt landet, utan att vara afbrutna af någon bebodd holme.

St. Georges kanal är den sydligaste af de 3:ne flodgrenarne. Den har på södra sidan en bergskedja från Tultscha ända till Thalweg, är 54 minuter lång och öfverallt mellan

1 och 2 kabellängder bred, samt vid mynningen nära 4, med en basin om 18 fots djup, hvarest en hel flotta kan finna skydd för vind och sjögång. Men denna mynning har den olägenheten att vara utanföre stängd af en bar om endast 6 fots djup, hvilket dock genom muddring och anlagda sidoyallar skulle kunna fås erforderligt, så att den kunde komma att utgöra en af de bästa segelleder man kan begära.

Som bankarne i Donaufloden oupphörligt förändras, är det svårt att få goda lotsar, såvida de icke oupphörligt äro i farten, såsom på Österrikiska sällskapets fartyg. Andra fartyg äro illa utsatta under en resa på floden. När dess vatten är högt, kunna lotsarne på nedra Donau taga sig fram, men som de vanligen blott känna till den del af floden der de bruka fara, händer det nästan alltid att de äro obekanta med en del af det farvatten som de åtagit sig att lotsa öfver, samt göra misstag derigenom att det bankarna ändrat sig sedan de sist undersökte dem. Som strömmen betydligt ökar farten under nedseglingen, måste man derunder vara ytterst försigtig och hålla lodet i gång. Ibland finner man en ränna som grundar upp, så att man måste segla tillbaka; och isynnerhet är det svårt, när sådana rännor gå snedt öfver floden, och man måste beräkna strömsättningen tvärs på lifvet. Skulle man vid sådana tillfällen råka stöta, så kan fartyget anses utan hjälp förloradt.

För att göra farten på Donau säker, borde ordentliga lotsstationer der inrättas, och vakthusen på Wallachiets strand numreras, så att de kunna tjena till märken för de farliga ställena, hvilka nu genom strändernas enformighet icke kunna angifvas. Det vore äfven af vigt att hafva vattenmärken, angifvande vattenhöjden på några af de viktigaste passagera af floden, så att fartygens befälhafvare och lotsar visste hvad de kunde påräkna, eller hvilka förberedelser erfordrades för att komma fram. Genom sådana åtgärder skulle faran och svårigheterna af seglingen på Donau mycket förminska, men för närvarande är floden lem-

nad i naturtillståndet utan de vanligaste hjälpmedel af konst och styrelse, för att underlätta sjöfarten.

Vid nyåret brukar isen lägga sig, och det stundom så hastigt att handelsfartyg, som icke i tid passat på att komma i vinterhamn, hafva kommit i kinkigt läge. Då isen bryter upp genom flodvattnets stigande högre upp, så kommer den nemligen i så stora massor med den häftiga strömmen, att den förstör allt hvad den möter.

En ytterligare svårighet möter skeppsbefälhafvaren på Donau genom det prejeri för hvilket han der är utsatt. Det är nemligen vanligt att i Konstantinopel antaga en lots, som af dervarande skeppsklarerare förses med kontrakt mot en afgift af 8 dukater. Sådana lotsar hafva präktiga rekommendationer och försäkras vara pålitliga, men vid ankomsten till Donau befinnas de fullkomligt obekanta icke blott att manövrera fartyget, utan med farvattnet, så att det händt att de stannat vid Reni, hvilket de misstagit för att vara Galatz. De bruka sjelfva förlita sig på det manskap, som antages vid Sulina för att hjälpa besättningen att trecka uppföre. På nedgående är det oftast nödvändigt att lossa en del af lasten, för att få fartyget öfver grunden vid Sulina. Den vid stället obekante skepparen kan nu af listiga lotsar, skeppsfurnerare och deras anhang lätteligen öfvertalas att ingå på sådant ackord, som ställets konsul af brådska eller okunnighet i ämnet godkänt, men som sedan befinnes vara dubbelt högre än det pris, för hvilket omlastningen i sjelfva verket blir utförd.

En van Donaufarare gifver derföre följande råd till dem, som vilja akta sig för prejeri i dessa trakter.

1:o. Antag lots vid Sulina, men med vilkor att han icke har något att göra med bordingarne.

2:o. Förhyr inga sådana förr än vid Tultscha på nedgående, hvarest man är i tillfälle att få veta vattenlaget på de grundaste ställena. Skulle inga bordingar finnas der, så kan

man efter få dagars väntan alltid påräkna att de komma från Sulina. Sålunda slipper man att betala mera än för tillfället fordras af andra.

3:o. Det vore behöfligt att genom lastegarens försorg någon person medföljde på bördingarne, för att tillse lasten, enär det icke är sällsynt att en del deraf borttages innan den återlemnas till fartyget utanför baren.

De örlogsfartyg, som tillbragt förlidne vinter upp i Donau, hafva uppsökt de för ström och is bäst bevarade ställen, nemligen de turkiska skonerterna i skydd af berget vid Tultscha, ett par franska ångbåtar utanför Galatz, o s. v. Två engelska ångfartyg, två österrikiska och ett sardinianskt utgjorde de öfriga.

UNDERRÄTTELSE OM JAPAN.

Genom den amerikanska eskader under kommodor Perry, som besökt Japan för att avsluta handelstraktat med detta förut för Europeer tillstängda land, har man fått åtskilliga upplysningar om det inre förhållandet och ordningarne der. Hvad man i allmänhet kan loferda är den stora renligheten, och enkelheten, den goda polisuppsigten, förvaringsmedel mot eldsvådor, anläggningar för att afföra rännstenarnes innehåll under gatorne och mycket som icke öfverallt träffas i de bäst ordnade europeiska samhällen.

Endast tempel och större byggnader hafva tegeltak, men de mindre få åtnöjas med torfbetäckning. Väggarne äro af väl hopfogade plankor, hvarpå finnas skjutluckor och inom dessa pappersfenster. Men taken räcka långt utom dessa väggar, så att der bildas skjul antingen för varor eller för hushållsgöromål.

Staden Hakodadi, som på japanska språket betyder läd-
bod utan att man kan uppgifva anledningen, är den ort som

blifvit egentligen anvisad till europeiska fartygens landningsplats. Den ligger på ön Yesso och är dess största stad, med undantag af Matsmai, som ligger omkring 5 svenska mil vestligare, och är förenad med Hakodadi medelst en förträfflig väg der en liflig trafik råder.

Då man inkommer i hamnen mötes ögat af en utmärkt vacker utsigt. Staden sträcker sig en half svensk mil utmed foten af en hög bergudde, bildande trenne hufvudsakliga spetsar med en höjd af 600 till 1000 fot, hvilka ofta äro betäckta med snö. Slutningarne äro upptill beväxta med en och annan tall och några buskar, men vid höjningen från slättlandet finnes en yppig grönska, lunder af cypresser, lönnar, fruktträd, korinther och persikor, hvilka bilda en behaglig kontrast mot de kringliggande nakna bergen. Staden synes sålunda kringskydd af ett härligt landskap, medan rundt omkring på afstånd framstår en vild och dyster natur.

Den halfö på hvilken Hakodadi ligger, har en påfallande likhet med Gibraltarklippan och är på lika sätt förenad med fasta landet medelst ett lågt, sandigt näs, sparsamt beväxt med grönskan af några köksträdgårdar, bortom hvilket ligger stenbrott uti de hårda af vulkanisk kraft splittrade klipporna. Halfön ligger vid sundet Tsugara, som skiljer Nipon från Yesso, hvilket utgör en ytterligare likhet med Gibraltar, liksom den rymliga vik, som bildar hamnen.

Hakodadi räknar mera än 4000 hus, till största delen belägna vid den långa med stranden löpande förnämsta gatan, samt några tvärgator mot slutningen af bergen. Gatorna skära hvarandra i räta vinklar, äro 30 till 40 fot breda, omsorgsfullt macadamiserade och försedda med såväl öppna rännstenar för att mottaga takdropp och regnvatten, som täkta kanaler derunder för att bortleda detta till hafvet. Trottoarerna äro väl stenlagda, men som inga hjuldon begagnas på gatorna, äro dessa i torrt väder äfven fotgängares vanliga väg, helst de hållas utmärkt rena genom ständig spolning och sopning. På korta afstånd äro trädskrank med grindar, hvil-

ka om dagartie hållas öppna, men nattetid stängas. Innevå-
narne äro i alla Japanska städer med sådana skrank fördela-
de i vissa rotar, hvar och en styrd af en embetsman, kallad
Ottona, som är ansvarig för ordningen inom distriktet, och
dessutom äro dessa förmän ansvariga för hvarandras goda
uppförande. På ena sidan af gatan äro kurar för vaktkarlar,
hvilka skola förhindra oordningar och gifva brandsignaler, me-
delst att slå på plankstumpar, till detta ändamål hängande på
pöster i gat hörnen och försedda med små tak öfver.

För att ständigt hafva tillgång till vatten för eldsläckning,
finnes på hvarje hustak en tunna, skyddad med omlindad halm,
hvilket på afstånd ser något besynnerligt ut, liksom vore det
beklädda skorstenar. Det i dessa tunnor förvarade vatten är
anordadt att medelst tillhands varande qvastar stänkas öfver
spåntaken vid utbrytande våld. Dessutom finnas trädcister-
ner utmed gatorna och brandsprutor alltid i beredskap, men
dessa sprutor äro såvida sämre än våra, att de sakna luftbläs-
sa och således gifva en ojevn stråle.

På gatorna herrskar mera stillhet än i våra städer, deri-
genom att inga vagnar eller åkdon skramla på stenslägning,
inga varor utbjudas genom rop, säljare söka icke tilllocka sig
hunder, och ingen bullersam folkmassa synes till. Endast för-
löpare till någon hög embetsman höres tillropa folket att ned-
kasta sig för hans annalkande herre, någon dräng kan skrika
till sin envisa packhäst eller ox, samt en och annan smeds
hammare afbryta den stillhet, som likväl åtföljes af det sysslän-
de och den flitiga verksamhet som tillhör en stor handels-
stad. Hela driften af lastade hästar framtåga långsamt på ga-
terna, handratets jakter ligga till ankars i hamnen, talrika båt-
tar skynda öfver viken och många rikt klädda japanesiska
herrar, förande tyenne svärd vid sidan, vandra högtidligt fram-
åt eller rida på kostbart utstyrd hästar.

Husen äro mest envänings med gaffarne mot gatan så-
som i gamla tyska städer, men taken gå sällan högre än 12
alnar öfver marken. Japanskt trädarbete är aldrig måladt,

ochuru det inomhus stundom är oljadt eller fernissadt. Som
regn och fuktig luft tydligen inverkar starkt på det omålade
furuvirket, får hela staden derigenom ett mera förfallet
utseende, än dess ålder skulle tyckas föranleda. Innan ett
hus bygges, packas jorden derunder jemnt och golvet upp-
höjes ett par fot deröfver, med lemnadt rum såväl framspre
som utmed ena sidan, att tjena till passage. Öfver dörren
fästes en gudabild, en tryckt bön, eller ett såsom amulett
skrifvet papper, hvilket skall skydda huset mot olycka. Golf-
vet är belagdt med hvita mattor, på undersidan fodrade med
halm så att de äro mjuka och tjocka. Deras dimensioner äro
bestämde genom lag till 3 ½ fots bredd, men flera hoppasas
så nått att de se ut som ett stycke. På dessa mattor sitta
folket då de äta, handla, röka eller samtala med sina vänner,
derpå ligga de om natten utan att afkläda sig, men med en
matta till täcke och ett stycke träd till huvudgård.

Det inre af husen är enkelt, men alltid ytterst rent och
nått. Pappersfönsterna och de skjutskärmar hvarmedelst hu-
sen afdelas, äro ofta målade med landskap och fåglar, samt
sidorna med granna tapeter, hvilka liksom våra stora kartor
kunna hoprullas och förflyttas. Möblerna äro serdeles knapp-
bändiga, enär de vanligen bestå af ofvannämnde mattor samt
nödiga hushålls-redskap och kärl. Stolar begagna Japaneser-
ne blott vid högtidliga tillfällen, hvarföre de som finnas äro
klumpiga, öfverklädda med groft läder, och så gjorda att de
kunna fällas ihop som våra tältstolar. De utländska sände-
budeningo dock obeqväma armstolar och deras biträden så-
ten öfverdragna med rött tyg. Det brukas af allmänheten
i Japan att sitta med korslagda ben, men som detta anses
simpelt, bruka ståndspersonerna att knäböjande sitta på fot-
tarna. Bord brukas vanligen icke, utan Japaneserne sitta på
sina mattor hvar för sig, då de äta från lakerade bricker,
en fot upphöjda och 1 ¼ tum i fyrkant. Dessutom begagna
de vid måltiderna några lakerade koppar, skålar och porsläs-
kärl, de oumbärliga pinnarne och stundom en sked af brändt

ler. Soppan dricka de ur skålen, sedan de med pinnarne fattat de deruti flytande fiskbitarne. Thekittlarne, som alltid äro tillreds öfver kökselden, bestå af silver, messing eller elffast lera. Denna dryck tillagas såsom hos oss, men mycket svag och vanligen utan socker, ehuru främlingarne fingo sådant. De bättre husen eldas, ehuru ofullkomligt, medelst metall-fyrugnar med brianande trädkol, flyttade från rum till rum allt efter behof. Men i de smärre kojorna der utrymmet är trångt och intet utlopp finnes för röken, är detta värmingssätt ännu svårare att utbärda. Folket synes derföre lida mycket af vintern, och håller sig då inomhus insvept framför kolelden.

Vid de flesta husen i Hakodadi fanns en gård med ut-hus, kök och stall, samt ofta en liten trädgård med litet grönsaker, blomster, träd och buskvexter. De rikare innovånarne visa sin smak och tillgång genom vackra trädgårdar och parker, men dessa döljas af höga plank för de förbigående, hvilket utvisar en böjelse att sluta sig inom sig sjelfva och ett värderande af hemmets bekvämlighet.

TRANSPORT-ÅNGAREN "SARAH SANDS" BRAND.

En fruktansvärd eldsvåda öfvergick "Sarah Sands," under hennes resa till Ost-Indien från Portsmouth, med befälet och större delen af 54:de regementets soldater, hvilkas räddning tillika med fartygets besättning må räknas, till en af de mest underbara, då man tager i betraktande, att, under en svår storm, branden varade förtärande i 16 timmar, lemnande af hela akterskeppet kvar, endast bordläggningen som ett tomt, skröpligt skal.

"Sarah Sands" var ett skrufångfartyg, byggt af jern med omkring 2000 tons drägtighet och användt till resor mellan Liverpool och Amerika. Befraktadt nu af Ostindiska kompaniet i ändamål att öfverföra trupper till Calcutta, lemnade det Portsmouth den 16 sistlidne Augusti, fördt af Kapten Castle med en afdelning af 54:de regementet, som med befäl samt några qvinnor och barn utgjorde 386 personer, under Öfverste-Löjtnant Moffatts befäl.

Resan tyckes hafva varit gynsam tills den 11 November, då fartyget uppnått 44° sydl. latitud och ostl. longitud 56° (vid pass 400 minuter från Mauritius.) Omkring kl. 3 eft. middagen nämde dag bemärkte det manskap, som vistades akterut på trossbotten, brandrökslukt, som ögonskenligen kom från hålskeppet under dem och var i hastigt tilltagande. Kapten Castle derom underrättad anbefallde undersökning i rummet under trossdäck, då det till allas förundran och förskräckelse upptäcktes att eld uppkommit i den der stufvade lasten.

Det är uppgifvit att största delen här af utgjordes af för-rådspersedlar tillhörige staten. Packe efter packe upplångades för att söka rätt på stället, hvarifrån elden härledde sig; men innan kort blef röken så qväfvande, att den hindrade allt vidare arbete i rummet. Det oakadt uppstod ingen viltervalla, hvarje befallning åtltyddes af manskapet med lugn och oförsagdhet, fartygets fart stoppades. Öfverste Moffat sågs ifrigit rådslå med Kapten Castle om sättet att dämqa elden, medan besättningen var sysselsatt att berga seglen och lägga fartyget fördevind. Andra utträckte sprutslangorna och handade dem ned till folket under däck, äfvenså påskrufvades slangen till den så kallade arbetsmaskinen; oakadt alla dessa ansträngningar syntes snart huru fåfängt alla bemödanden voro, att hindra eldens framfart.

På fartygschefens inrådan, befalte Öfverste Moffat sitt manskap att kasta öfver bord all deras ammunition, och man lyckades snart nog uttömma styrbords krutdurk; men resten af krutet, förvaradt i babords, gaf anledning till stor oro.

Fartygets aktra del var nästan redan omöjlig att nalkas, till följe af den massa rök och den starka hetta, som der rådde öfverallt. Öfversten vädjade då till sitt folk och hemställde om någon skulle, såsom frivillig, vilja framtråda och våga försöket att klara undan den hotade durken. Flera raska karlar anmälte sig och lyckades hjeltmodigt framtränga till durken och tömma den med undantag af en eller två centner. Det var i snnning vågadt arbete, flera voro dervid nära att sätta till lifvet; öfvervåldigade af röken och hettan föllo de omkull och befunnos sanslöse, när de uphalades på öfra däck. Straxt derpå bröto lågorna ut genom underdäcket och spridande sig långs efter hyttorna, satte allt skyndsamligen i brand.

Det blåste nu hårdt och Kapten Castle, som insåg det farliga i fartygets belägenhet, lät med ens göra båtarne klara till nedfiring, och utan olyckshändelse blefvo de satte i sjön. Trupperna mönstrades på däck, ingen försökte att rusa till båtarne, utan hvar och en lystrade till kommandoorde med samma punktlighet, som på en parad. Öfverste Moffatt tillkännagaf för dem, att Kapten Castle ej misströstate om fartygets räddning; men att för deras egen säkerhets skull voro det rådligast hålla båtarne under rodd färdige för oförmodade fall. Qvinnor och barn nedfirades i lifräddningsbåten, hvarefter den anbefalles lägga ifrån i afvaktan på vidare order. Alle man tog nu i verk med att sammansätta flottar af förrådsspiror etc., så att på kort tid voro tre dylika sammanfogade, tillräcklige att derpå rädda större delen ombord varande personer. Kapten Castle lyckades få tvenne af dessa i sjön och den tredje lades tvärskepps färdig att skjutas ut vid första vink. Emellertid hade elden förödande framträngt; hela kajutan, salongen m. m. voro i en enda låga och omkring kl. 9 slogo lågorna ut genom öfra däck samt löpte upp långs mesantacklingen. Genom Kapten Castle's omtänksamhet att lägga fartyget mot vinden, fördes lågorna och röken akteröfver, hvarför och mycken oro uppstod för den händelsen, att det ej så kunde bibehållas, utan möjligen

falla af för den, då allt vore förloradt och undergången oundviklig. Under denna oroväckande ovisshet, förnams en skräckfull knall, troligen uppkommen vid de krutcentners antändning, hvilka måst kvarlemnas i bagbords durk och hvilkas exploderande nu sprängde ut babords läring. Från stormasten till aktern var allt nu en massa af eld. Kapten Castle närde ännu förhoppningar, likväl i sina yttranden till truppernas befälhafvare, dolde han ej huru svagt hoppet var, att rädda fartyget. Lyckligtvis motstod det aktra vattentåta tvärskeppskottet eldens inverkan, hvarför ock alla ansträngningar här förenades för att hålla den kall. Frivilliga truppfördelningar aflöste hvarandra bemödande sig att utestänga elden från förskeppet. I denna sakernas ställning förflöto flera timmar.

Ehuru man hämmade elden nere i fartyget, kom den uti stormastens tackling. Mr Welch, förste styrmannen, åtföljd af några soldater antrade då genast upp och lyckades med genomdränkta filtter släcka, efter mycken möda och först sedan ett par af råerna voro förstörda. Bortåt klockan 2 följande morgon hade man den tillfredsställelsen se elden aftaga. Lågorna drefvos så småningom tillbaka och vid daggroningen var det släckt öfverallt. Först då framstod klart och tydligt huru skoningslöst elden förödt. Af hela akterskeppet återstod knappast skalet och dessutom stod en annan fara för dörren. Stormen fortfor och för den höga sjön stampade och rullade skeppet häftigt, ständigt intagande vatten genom läckan som krutets antändning förorsakat på babords läring. Det hade 15 fot vatten i hål och hastiga medel måste anlitas att förhindra sjunkning. Alla man sattes till pumparne och att genom ösande länsa. Kapten Castle, som fruktade att aktern skulle falla ut, lät försäkra den med två kablar lagne under bottnen och ansatte.

Största svårigheten var att utestänga vattnet som försade in genom läringen. Med reservsegel och filtter proppades, tillräckligt så var tilltäpptes. Under morgonen för-

märktes ej att stormen ville aftaga och vid hvarje slingring kastades vatten-cisternerna, hvilka kommit lösa, fram och åter i rummet. Skeppets brydsamma ställning och vindens fortfarande styrka tvungo till ihållande arbete vid pumparne och länsningen; först klockan 2 e. m. kunde den båten, hvari qvinnorna och barnen blifvit satte, lägga till och dessa tagas ombord, äfvenså återvände de öfrige båtarne, hvilka fått tillsägelse hålla under rodd medan elden varade, med undantag af giggen, hvilken under natten blifvit fylld och sjunkit, likväl blef båtbesättningen bergad, genom en af de andra båtarna. Det återstående af dagen och påföljande natt ända till aftonen den 13:de sysseltattes alle man med att pumpa och hålla fartyget läns i rummet, då det lyckades besättningen att försäkra aktern och få fartyget att styra. Det hade då drifvit ned så långt som till 13° 12 sydlig latitud. Kapten Castle tillsatte alla segel, samt styrde på Mauritius, hvilken hamn, till allmän glädje, angjordes 8 dagar derefter och der deras förundransvärda räddning gjordes stort uppseende. Truppens befäl yttrar sig i särdeles smickrande ordalag, om det sätt, hvarpå kapten Castle gick till väga vid ett så pröfvande och maktpåliggande tillfälle.

Efter de sista underrättelserna qvarlågo 54:de regementets befäl och manskap i Mauritius, i afvaktan på ett fartyg att öfverföra dem vidare till destinationsorten.

"Sarah Sands" var högt assureradt hos Lloyd's.

I en Portsmouth-tidning inhemtas vidare om detta fartyg följande:

Konstruerad och byggd för omkring 12 år sedan af Mr. J. Grantham*) från Liverpool, var den snart sagdt den första sjögående ångbåt af jern. Särdeles omsorg nedlades vid tillverkningen af de vattentäta tvärsskeppskotten, hvilka jemte hennes goda bordläggning också nu blefvo egentliga medlet för möjligheten att rädda fartyget och der om bord varande menniskolif.

*) Hvilken just afslutadt ett högst värdefullt arbete om byggnad af jernfartyg, åtföljdt af plancher,

Att detta ångfartyg på sin väg till Indien med trupper, ej helt och hållet förgicks, är åter ett ytterligare bevis på fördelen af att bygga af jern i stället för af tråd, synnerligen för fartyg ämnade till truppers förande eller transportskepp. Hade detta fartyg varit byggt af tråd, skulle med visshet hela aktern brunnit opp och det derpå efter alla menliga beräkningar sjunkit, med man och allt, då de deremot nu hade för sina lifs bergning och den lyckliga utgången att tacka den jernbeklådna som omslöt dem, hvilket gjorde det möjligt för Kapten Castle att rädda fartyget, genom sin utmärkta sjömannakunskap, mogna ondöme, besinnning och outtröttlighet, understödd af truppernas disciplin och ordning, så förtjenstfullt uppehållen af deras befäl.

H v a r j e h a n d a .

Engelska Skruflinieskeppet Hero som nyligen gått af stapeln i Chatham har blifvit byggt, efter Amiral Sir Balwin Walkers plan, af föreståndaren för skeppsbyggeriet på Chatams varf Mr. Laire, och är ett af de ståtligaste fartyg af sin klass. Dess längd mellan perpendiklarne $234\frac{1}{2}$ eng. fot; utvändiga bredden $55\frac{1}{2}$ fot; djup i rummet $24\frac{1}{2}$ fot; mätande $3148\frac{1}{2}$ tons. Bestyckningen är bestämd till 34 st. 8-tums kanoner om 9 fots längd på undra batteriet; på det öfra 34 st. 32-pund. kanoner om $9\frac{1}{2}$ fot; samt 22 st. 4 fot kortare 32-pund. kanoner och 4 st. 10 fot lång 8-tums eller 68-pund. kanon på öfra däck. Maskiner om 600 nom. hästkrafter äro under insättning vid Sheerness.

I Juni skulle *Fregatten Mersey* aflöpa på samma varf. Den är byggd för fortgående, får 4,000 hästars maskin och 40 kanoner.

För Franska Kejsarens räkning bygges en ångjakt kallad L'Aigle, som blir ett mästerstycke i skeppsbyggnadskonst, får en längd af 350 fot och 500 hästars ångmaskiner.

Neapolitanska flottan består af 16 seglande och 29 ångfartyg, tillsammans förande 746 kanoner. *Sardinianska flottan* eger 6 seglande och 12 ångfartyg med 316 kanoner.

Ångkorvetter för Brasilien. Vid Thames bygges nu 8 st. såkallade kanonångslupar för Brasiliansk räkning, samt 2 st. i Frankrike. Hvar och en skall föra 6 kanoner och hafva 200 mans besättning. Läringsbåtarna inrättas med Cliffords nedfirningsapparat.

SAMMANDRAG AF ÅTSKILLIGA KONGL. BREF, FÖRORDNINGAR, GENERAL-ORDER M. M., UTGÅNGNE FRÅN SJÖFÖRSVARS-DEPARTEMENTET.

(Kongl. Bref.)

Den 9 April. Att de Sekund-Löjtnanter som tjenstgjort å Korvetten Najaden under sista expeditionen och icke åtnjuta lön på stat erhållit 50 proc. förhöjning å Sjöaflöningen.

S. d. Att Ångkorvetten Orädd får begagnas till hemtransport af Norra Hallands och 1:sta Bohus, samt afhemtande af Södra Hallands Båtsmans-Kompanier.

S. d. Att Chefsfartyget Hilda vid Götheborgs Depôt får försäljas eller slopas.

S. d. Att för Officer, som hädanefter innan han fyllt 65 år, varder förflyttad på Flottans Reservstat, bestämmes lönen på denna stat till beloppet af den lön med tjenstgöringspenningar och förhöjning för derunder begripen spannmål, som uti den intill 1857 års slut gällande aflöningsstat finnes be-

städd för hans innehafvande lönegrad; dock att sådan, utöfver nuvarande pensioner för den frånträdde beställningen, förhöjd lön icke må utgå längre än till och med det år, då innehafvaren deraf uppnår 65 års ålder, hvarefter lönen nedsättes till lika belopp med pensionen, afvensom under den tid, dylik lön åtnjutes, dess innehafvare skall sjelf vidkännas utgörandet af de deraf belöpande såväl utskylder till Staten som pensions- och gratialsafgifter, hvilka begge sednare afgifter skola vid den flottans station, hvarå han är placerad, af lönen på vanligt sätt innehållas och från stationen tillsändas vederbörande Pensions-Cassa; kommandes det under den 25 Febr. 1852 för Flottans Reserv-stat utfärdade Nådiga reglemente att i öfriga delar äga full tillämplighet på de Officerare, som hädanefter med här ofvan omförmälda förhöjde löner på nämnda stat förflyttas, samt att i sin helhet blifva för dem gällande, så snart, vid förskrifven lefnadsålder, de förhöjda lönerna frånträds.

Den 16 April. Att Sekund-löjtnant J. C. A. d'Ailly erhållit transport till Flottans Mekaniska korps.

S. d. Att Sekund-Löjtnant F. A. Palander erhållit tre års tjenstledighet jemte Resestipendium, för att ingå i Kongl. Stor-Brittanisk Örlogstjenst.

S. d. Att ett af flottans ångfartyg från Stockholms station får användas, af Fyr-Ingeniören, för undersökningar å Gottska Sandön, Vestra Kopparstenarne, samt till utläggningen af prickarne å Finn- och Grundhullegrunden.

S. d. Att af de till ön St Barthelemys förvaltning afsedde medel, ersättning skall lemnas för af Korvetten Lagerbjelke derstädes lemnad ammunition m. fl. effekter.

(General-Order.)

Den 4 Maj. Kongl. Maj:t har i Näder hefallt, att Kapten J. B. Kleman skall, efter fullgjordt uppdrag, återresa till Carlskrona.

S. d. Att Premier-Löjtnanten Grefve M. E. A. Lewenhaupt skall under Premier-Löjtnanten Friherre B. O. Stackelbergs sjökommendering och tillsvidare tjänstgöra i Sjöförsvars-Departementets Kommando-expedition.

Den 5. Att Premier-Löjtnanten och Riddaren Aug. Hjelmstjerna skall såsom Adjutant medfölja Chefen för Sjöförsvars-Departementet under dess förestående resa till Norrige.

S. d. Att när underrättelse erhålles att H. K. H. Hertiginnan af Östergöthland blifvit förlöst, salut skall ofördröjligen gifvas från Kungshalls batteri i Carlskrona och från Kungsholms fästning, med 96 skott i händelse af en Prins och med 48 skott i händelse af en Prinsessa, samt att med ett lika antal skott skall saluterats då "Te Deum" i anledning af H. K. H:s nedkomst afsjunges.

Den 11. Att Kapten-Löjtnanten A. J. Rosengren skall i stället för insjuknade Kapten-Löjtnant A. S. Krusenstjerna tjänstgöra som Sekond å Fregatten Eugenie under dess förestående expedition.

S. d. K. M:t har i Näder befallt, att Ynglingen A. C. Landgren må såsom Extra Kadett, på egen bekostnad, medfölja Korvetten af Chapman under dess nu förestående expedition.

S. d. Kongl. Maj:t har i Näder beviljat Kapten-Löjtnanten W. M. Elers 3 månaders tjänstledighet att till helsans vård resa utrikes.

Den 14. Kongl. Maj:t har i Näder tilldelat Svärdsmedaljer åt nedannämde förtjent manskap vid:

Carlskrona Station.

Matrosen vid 1:sta Komp. N:r 25 Carl Johan Carlson, Båtsmannen vid 3:dje Blekinges Artilleri-komp. N:r 425 Gustaf Petterson Boman, Båtsmannen vid 5:te Blekinges Komp. N:r 425 Petter Svensson Stillberg, Båtsmannen vid 1:a Gottlands Komp. N:r 24 Johan Niklas Dykare, Båtsmannen vid 1:a

Bohus Komp. 231 Anders Andersson Dahlberg, Båtsmannen vid Norra Hallands Komp. N:r 60 Cornelius Petterson Friman och Soldaten vid Marin-Regementets 1:sta Komp. N:r 30 Carl Fredrik Andersson Sabel.

Stockholms Station.

Sjökorporalen vid 1:sta Södermanlands Komp. N:r 35 Johan Adam Berg, Sjökorporalen vid 1:sta Norrlands 1:sta Komp. N:r 406 Magnus Myskja och Sjökorporalen vid 1:sta Norrlands 2:a Komp Carl Fredrik Thunberg Thunholm.

Den 17. Kongl. Maj:t har i Näder befallt, att under Kommendör-Kaptenen och Riddaren J. Lilliehööks sjukdom, Kommendör-Kaptenen och Riddaren S. L. Hasselberg skall tillsvidare förvalta Stationsbefälhafvare-embetet och derjemte fortfarande bestrida Varfs-Chefs-tjensten.

Den 20. Kongl. Maj:t har i Näder beviljat Under-Löjtnanten vid Flottans Mekaniska Korps O. Hult ett års tjänstledighet för att i egna angelägenheter vistas utrikes.

Den 21. Kommendör-Kaptenen och Riddaren A. Lagerstråle 2 månaders tjänstledighet att till helsans vård resa inom riket.

Den 25. Sekund-Löjtnanten K. C. Petré 4 års tjänstledighet för att i egna angelägenheter vistas utrikes.

Den 27. Premier-Löjtnanten C. G. von Otter 4 månaders tjänstledighet för att i egna angelägenheter vistas utrikes.

Förändringar inom Kongl. Maj:ts Flotta.

Befordringar.

Den 18 Maj. Till Revisor i Sjömilis-Kontoret: Kammar-skrifvaren C. W. Rehn.

Den 29 Maj. Till Kommendör: Kommendör-Kaptenen J. Lilliehöök; till Kommendör-Kapten: Kaptenen P. F. Haver-

man; till Kapten: Kapten-Löjtnanten *O. G. A. Herképe*; till Kapten-Löjtnanter: Premier-Löjtnanterne *E. Odelstjerna*, *F. E. Gjerling* och *C. O. L. Fries*; till Premier-Löjtnanter: Sekund-Löjtnanterne *G. B. Helleday*; *F. A. Facks* och *A. C Schön-meyer*; till Sekund-Löjtnanter: Ynglingarne *G. A. Frick* och *H. G. Nordenskjöld*.

Den 15 Juni. Till Kommendör: Kommendör-Kaptenerne *E. A. Printzensköld*; till Kommendör-Kaptener: Kaptenerna *J. B. Kileman* och *A. W. Lavén*; till Kaptener: Kapten-Löjtnanterne *A. G. R. von Feilitzen* och *B. J. Adalborg*; till Kapten-Löjtnanter: Premier-Löjtnanterne *A. F. Ringheim*, *C. A. Fischerström*, *F. Thorsell* och Grefve *C. C. Horn*; till Premier-Löjtnanter: Sekund-Löjtnanterne Friherre *F. W. von Otter*, Friherre *C. G. Oxenstjerna*, Friherre *G. J. W. Åkerhjelm* och *A. L. C. Zielfelt*.

Förordnande:

Den 29 Maj. Till Lots-Löjtnant och Chef för Luleå Lots-fördelning: Öfver-Styrmannen *C. F. Espelund*.

På Flottans Reservstat öfverflyttade:

Den 29 Maj. Kommendören, Friherre *G. E. Ruuth*.

Den 15 Juni. Kapten-Löjtnanten *F. G. Du Rietz*.

Afsked:

Den 4 Juni. Premier-Löjtnanten *G. B. Helleday*, med rättighet att utan lön i Flottan kvarstå.

Dödsfall:

Sekund-Löjtnanten, Friherre *G. Stackelberg* den 15 Mars.

Regements-Skrifvaren *B. G. Lennman* den 17 Juni.

Kapten-Löjtnanten *A. W. Hultén* den 8 Juli.

