



**TIDSKRIFT**  
i  
**Sjöväsendet.**

15:de Årgången

---

Häfte N:r 3, 1852

---

---

Carlskrona

## RÄDDNINGS-ANSTALTER FÖR SKEPPSBRUTNE Å DANMARKS KUSTER.

”Nyt Archiv for Søvæsenet”, Anden Række Nr 37, innehåller en utförlig redogörelse för hvad i afseende på frälsning af menniskolif vid skeppsbrott å Danmarks kuster blifvit tid efter annan vidgjordt. Behofvet af särskilda räddnings-apparater har i synnerhet visat sig nödvändiga å Jutlands vestra kust, der strandens beskaffenhet är sådan, att icke medelst vanliga medel någon säker hjälp kunnat erbjudas skeppsbrutne. En enskild person, Herr C. B. Claudi, beboende en gård nära hafvet på denna kust, och som ofta varit vittne till månget sorgligt skeppsbrott derstädes, äfvensom sjelf deltagit i flere räddnings-försök, var den förste, som gaf anledning att man med större intresse och verksamhet omfattade denna viktiga sak. Enskildt hade han redan åren 1838 och 1839 sökt anskaffa räddnings-apparater från England; korresponderade i sådant afseende med personer i detta land, gjorde sjelf en resa dit, ingaf vid hemkomsten Förslag till organisation af Räddnings-väsendet, men hvilket likväl ej ledde till andra resultat, än att en, sedermera olämplig befunnen, räddnings-båt byggdes och placrades vid Harboøre. 1847 skänkte Frimurare-Logen en bättre konstruerad båt, som stationerades vid Harboøre, der den med framgång flere gånger blifvit använd, äfvensom en raket-apparat, stationerad vid Klitmøller. Konung Christian VIII lemnade 5000 Rbdr till anskaffande af räddnings-apparater på Jutlands vestra kust, och en del af denna summa användes till inrättande af 2 fullständiga stationer. Vid Flyvholm stationerades nemligen förenämnde båt, jemte en raket-apparat, och för Tuskiær-stationen byggdes en båt, för-

sedd med Cortes lufttåta cylindrar, samt placerades äfven en raket-apparat. — Slutligen år 1849 tog Regeringen saken omhänder. En Kommission utnämndes, hvilken ägde att anställa försök och ingifva Förslag till organisation af Räddnings-väsendet å de ställen af kusterna, hvarest skeppsbrotten äro af så farlig beskaffenhet, att särskilda räddningsapparater anses nödvändiga. Detta Förslag öfverlemnades till Inrikes-Ministeriet i Februari 1850. Deri förordades, såsom hufvudsakliga apparater, användandet af *Dennets 9-pundige Raketter*, och *Räddnings-båtar*, som icke kunna sjunka.

Med tillhjälp af raketterna kastas en smäcker, löst slagen 9-garns lina, fastgjord vid rakettspöet, öfver det förolyckade fartyget. Derefter påstickes i land en  $3\frac{1}{2}$  tums tross, vid hvars ända ett block är fastgjordt, hvarigenom bugten af en smäcker-lina löper. Ändan af denna lina är fästad vid räddnings-stolen, hvilken med sin kaus vandrar på  $3\frac{1}{2}$ -tums-trossen. Denna tross uthalas nu med tillhjälp af linan till fartyget, och fastgöres ombord, helst så högt som möjligt, på det att stolen må gå fritt öfver brännin-garne. Stolen kan nu, medelst den smäckra linan, hvilken löper igenom det ombord fastgjorda blocket, halas fram och åter längs trossen, och på detta sätt är kommunikation mellan land och fartyget åvägabragd.

Landgrunden på vestra kusten af Jutland bilda sig, alltifrån Skagen till omkring Hanstedholm, i 3 ref, samt derifrån sydhän — i två ref. Å den nordliga sträckningen stranda fartygen i allmänhet på mellersta refvet, — och der endast två ref finnas, på yttre refvet; i begge händelserna äro raketternas kastvidd tillräcklig att uppnå vraket. Oaktadt detta kan antagas som regel, kunna likväl undantag äga rum på flere ställen, dels derföre att refven, hvilka bildas af lös flygsand, flytta sig, dels emedan grunden på vissa ställen sträcka sig längre ut från land. På dessa ställen,

äfvensom ofta till och med då linan, förmedelst raketten, kunnat bringas ombord, blir tillhjälp af en räddnings-båt nödvändig. . . . . En "fullständig" station bör derföre äga både raket-apparat och räddningsbåt.

Räddnings-båtarne äro försedda med ett system af lufttåta tråkistor i botten, för öch akter, äfvensom på sidorna under tofterna. Kistornas bärighet är i medeltal beräknad till 6,138  $\mathcal{E}$ . Ventiler äro anbringade i botten af fartyget, hvarigenom det länsar sig, när det fylles med vatten ofvanifrån. Med öppna ventiler och besättning i båten stiger vatt-net endast till 17—18 tum, hvilket icke öfverstiger bottenkistorna, så att manskapet således icke får fötterna våta, åtminstone förr än vatten ofvanifrån fyller båten. Tom, ligger båten 9 tum djupt. Dessa fartyg äro konstruerade till 26 fots längd, men då man önskade stäfvarne högre och mera fallande, blef längden mellan stäfvarne 30 fot. Bred-den är 7 fot, och båtens vikt, luftkistorna inberäknade, är i medeltal 2,200  $\mathcal{E}$ .

De föreslagna stationerna äro:

1. Skagen — räddnings-båt och raket-apparat.
2. Kandestederne — d:o d:o.
3. Hirtshals d:o d:o.
4. Lönstrup d:o d:o.
5. Lökken d:o d:o.
6. Blokhusene d:o d:o.
7. Slette Strand — raket-apparat.
8. Lill Strand d:o.
9. Handstedholm — räddnings-båt och raket-apparat.
10. Klitmøller — raket-apparat.
11. Nordre Vorupøre — räddnings-båt och raket-apparat.
12. Vestre Agger — raket-apparat.
13. Agger Canal — räddnings-båt.
14. Tybo Røn — raket-apparat.
15. Flyvholm — räddnings-båt och raket-apparat.

16. Tuskiær — räddnings-båt och rakett-apparat.
17. Væddersøe Klit — rakett-apparat.
18. Sønder Lyngviig — räddnings-båt och rakett-apparat.
19. Nymindegab — rakett-apparat.
20. Hennestrand d:o.
21. Blaavandshuk — räddnings-båt och rakett-apparat.

Vid bestämmandet af dessa stationer har man haft för afsigt att apparaterne skulle kunna användas längs kusten på begge sidor om stationerna, hvarföre dessa sednare blifvit valda ungefär med lika afstånd från hvarandra, så vidt sådant med undvikande af olägenheter kunnat ske.

Till en fartygs-station hör följande redskap :

- 1) En räddnings-båt, med åror, dragg, ror, fånglina &c.
- 2) En vagn, för båtens transporterande längs kusten <sup>1)</sup>.
- 3) Ett muradt skjul, hvori båten med tillbehör och öfriga till stationen hörande apparater förvaras.
- 4) Två st. 3  $\frac{1}{2}$  tums trossar, hvardera af 100 famnars längd.
- 5) Korkgördlar för manskapet.

Till en rakett-station hör följande redskap :

- 1) En sats af Dennets 9-pundiga raketter, bestående af 12 stycken <sup>2)</sup>.
- 2) Ett stativ, hvarifrån de kastas.
- 3) Två kistor, hvori rakett-linorna, hvardera omkring 700 alnar lång, äro uppskjutna.
- 4) Två mindre kistor, till raketternas transporterande längs kusten.
- 5) Facklor.

<sup>1)</sup> Räddnings-båten står alltid på denna vagn i sitt skjul.

<sup>2)</sup> Kommissionen anskaffade rakett-apparaterna från England, sedan flere försök förgäfvos gjorts att förfärdiga dem i Köpenhamn. Man har likväl icke slagit ur hågen att sjelf tillverka sådana, helst de misslyckade försöken gjordes under krigs-åren, då allas krafter måste anlitas för andra ändamål.

- 6) En räddnings-stol af kork-ringar med lina och block.
- 7) En liten låda med perkussions-fångror, stifter för att fastgöra rakett-spöna vid raketterna &c.
- 8) En bundt lunta; och  
i händelse stationen derjemte icke har räddnings-båt :
- 9) Två st. 3  $\frac{1}{2}$  tums trossar, hvardera om 100 famnars längd.

Hvad personalen vid Räddnings-väsendet beträffar, antogs att densamma borde utgöras af: En *Inspektör* med befäl öfver det hela, hvilken, utom skjuts-ersättning och rese-traktamente, borde erhålla 800 à 1000 Rbdr årligen; *Uppsyningsmän* vid stationerne, hvartill Tull-embetsmän och Strandfogdar kunde utses. Dessa skulle erhålla 50 Rbdr årligen, utom 1 Rbdr för öfnings-dagarne, och 2 Rbdr, då räddnings-försök ägde rum.

Vidare borde folk till båtarnes skötande anställas, neml.: 12 man till hvarje station, och 4 som reserv. Detta manskap ägde att bland sig utvälja en förman, hvars kommando de underkastade sig. Vid förefallande öfningar borde manskapets aflöning utgå med 4 mark till hvar och en dagligen, samt vid räddnings-försök fördubblas, äfvensom dessutom ytterligare tillökning lemnas dem, som utmärkt sig.

Vid de stationer, hvarest både räddnings-båt och rakett-apparat fanns, kunde båt-besättningen användas äfven för rakett-apparatens behof. Vid en rakett-station borde anställas 4 man jemte Uppsyningsmannen. — Nödiga hästar för räddnings-båtens och rakett-apparatens transporterande borde likaledes genom ackord betingas. — Öfningar för manskapet två gånger om året föreslås.

Omkostnaderne för anskaffandet af apparater för de projekterade stationerne beräknades till 24,784 Rbdr. Aflöningen samt utgifter för öfningar och apparaternes underhåll ansågs årligen uppgå till 4,083 Rbdr.

Slutligen afgaf Kommissionen utkast till "Instruktioner för Inspektören, Uppsyningsmännen och manskapet".

Sedan Förslaget blifvit förelagdt Riksdagen i början af 1850, bestämdes att till Räddnings-väsendets disposition skulle utgå första året 10,000, och andra året 15,000 Rbdr.

Under loppet af samma år försattes de fyra stationerna, vid Skagen, Kandestederne, Lökken och Sönder Lyngvig, i komplett skick; vid 1851 års slut voro alla föreslagna stationerna försedda med räddnings-redskap, så att de kunde träda i verksamhet.

Sedan Kommissionen började sina åtgöranden hafva tre lyckade räddnings-försök förefallit, hvarvid tre fartygs-besättningar blifvit frälsta under omständigheter, som gjort annan hjälp omöjlig. Vid dessa tre tillfällen användes raketter. Äfven en af räddnings-båtarne har lemnat prof på sina egenskaper, då man under så svår pålands-storm, att ingen annan farkost kunde gå till sjös, med densamma begaf sig ut för att undersöka ett strandadt fartyg, der likväl ingen människa påträffades, samt vidare rodde längre ut till sjös, hvarvid båten bergade sig väl.

Ytterligare har Kommissionen fäst på uppmärksamheten på, att sjöfarande böra underrättas om dessa räddnings-stationers tillvaro på Jutlands vestra kust, emedan okunnighet härom kan göra räddnings-försöken ändamålslösa. Man erhöi nemligen kännedom om, att vid ett af de ofvan uppgifna räddnings-försöken, besättningen på det förolyckade fartyget icke förstod meningen med raketternas kastande, och då detta skedde nattetid, upptäcktes ej linan ombord förr än på morgonen.

Ett förslag till bildande af 5 stationer å Bornholm har äfven blifvit uppgjort och till Ministeriet inlemnadt, men någon stadfästelse derå är ännu ej utfärdad.

(Insändt.)

#### I ANLEDNING AF "TANKAR OM GRUNDERNA FÖR ORGANISATIONEN AF SKÄRGÅRDS-FLOTTANS DEBARKERINGS-TRUPPER".

**M**å det först tillåtas oss att nämna, det vi, med de små förändringar, vi här nedan antyda, gilla författarens till tankar om grunderna &c. åsigt, men vilja nu till behjertande framställa våra tankar om samma ämne, dock utan att på något vis påstå dem vara enklare och bättre än de först-nämnde.

Författaren till "Tankar om grunderna &c." har anmärkt, att Skärgårds-Flottans stridskraft kan indelas i "Artilleri-styrka och Trupp-styrka". Om man antager denna indelning, blir första frågan: hvilken af dessa båda styrkor anses vara hufvudsak? Författaren till tankarne har ansett det vara "bombkanonen inom relingen". Nästa fråga blir då, huruledes trupp-styrkan bör användas. Bör den användas såsom en styrka agerande för sig sjelf (så tyckes författaren se den) eller såsom blott ett bihang, ett medel att göra artilleri-styrkan starkare?

Vi för vår del anse den vara blott ett medel, och vilja nu förklara orsaken till denna vår förmodan. Författaren till tankarne åberopar historien om Arméens Flottas Finska krig. Äfven vi vilja använda den såsom stöd för vår åsigt. Det var egentligen aldrig Ryska Skärgårds-Flottan, som fördref vår Skärgårds-Flotta; de fiendtlige tiraljörerne voro de, som förorsakade våra förluster. Således måste det i ett

blifvande krig blifva hufvudsak att söka motverka ett sådant förhållande. Vi behöfva således äfven landstignings-trupper att kunna använda emot fiendens. Men för att kunna bestämma de grunder, efter hvilka besättnings-styrkan å Skärgårds-fartyg bör indelas till landstignings-trupp, måste man först taga i betraktande det ställes natur, hvarest de komma att användas.

Utan att vilja inlåta oss i yttranden om eller huruvida det är rätt eller icke, att utsätta 60 man för fiendens eld, för att få en kanon användbar emot densamma, eller nämna något om den ringa och kanske fullkomligt förfelade erfarenhet, man lyckas få under öfnings-expeditioner i fred, så vilja vi, med antagande af den utaf författaren till grunderna bestämda besättnings-numerär, såsom den viktigaste frågan anse denna: Huru kommer vår Skärgårds-Flotta att användas?

Den kommer att begagnas såsom ett skydd för vår landt-armés flygel, eller såsom en förmur för fasta landet. Om den användes att skydda en armés flank, tro vi det ej ens komma i fråga, annat än högst undantagsvis, att en afdelning af Skärgårds-Flottan skall nödgas skicka alla sina landstignings-trupper i land på *fasta landet*, för att med dessa stöda en armés flygel. Återigen, såsom en förmur för fasta landet, tro vi det ej behöfvas annat än mindre afdelningar landstignings-manskap, för att dermed intaga och besätta öar och holmar, på hvilka Skärgårds-fartygen stöda sina flyglar. Vi antaga äfven, att, då en ö eller holme blifvit af landstignings-trupperne besatt eller eröfrad från fienden, man då bör gå framåt med fartygen; äfvenså, att då fienden slagit eller tagit våra landstignings-trupper, man då bör med Flottan draga sig tillbaka, för att ej lida större förluster. Vi antaga äfven, att striden med fartygen kan komma att föras ute på så stora fjerdar, att t. ex. en hel bataljon erfordras för att sträcka en linea öfver densamma.

För att nu kunna bestämma, efter hvilka grunder landstignings-truppen bör indelas, vilja vi först anmärka, att vi anse det vara hufvudsak, att artilleri-styrkan, som egentligen är Skärgårds-vapnets "robur", ej göres mindre verksam på det ena fartyget än på det andra; vi anse äfven dess verksamhet minska derigenom, att besättnings-styrkan å det ena fartyget är mindre än på det andra, så att vid framryckande eller tillbakadragande det ena fartyget antingen icke hinner med, blir efter eller måste låta artilleriet hvila, medan folket sköter årorna. Vi anse ej heller det vara rätt, att en indelning af Skärgårds-vapnets landstignings-trupper bör göras, under förutsättande att sjelfva fartyget, der kanonen är, bör "under vanliga omständigheter kunna förtöjas i ett sund", eller med draggar hållas klara från stranden, utan hafva vi alltid ansett denna indelning böra göras så, att fartygen alltid voro lika starka, det ena som det andra, för att antingen kunna fullfölja en af landstignings-truppen vunnne fördel eller, genom ett verksamt motstånd, minska en dem hotande motgång; således, att det icke tages flere man i land ifrån det ena fartyget än det andra. Men, invänder någon, man kan ju taga alle man från t. ex. 2:ne fartyg i en bataljon, ty desse behöfvas ej nu, och skicka folket i land. Derpå kunna vi blott svara, att vi antagit det vara krig, och då kan man icke den ena stunden (utom i högst sällsynta fall) säga hvad som behöfves eller icke behöfves den andra. Men man kan ju då, säger någon, taga ett så stort antal från t. ex. 4 fartyg, ty derigenom äro de ej urståndsatta att kunna göra tjenst; de hafva visserligen mindre besättningar, men kunna dock skötas. Emot detta hafva vi intet annat att invända, än att besättningarne å en del af fartygen äro i större förhållande utsatte för fiendens eld än besättningarne å de andra, och förlusten af en man ombord å ett af de mindre bemannade fartygen är en större förlust än den af en man ombord å ett af fartygen med fulltalig besättning; äfvenså blir natur-

ligtvis det förra fartyget förr oanvändbart än det sednare. Dertill kommer vårt påstående, att i krig kan aldrig bestämmas, om ett fartyg i striden blott kommer att behöfva använda en viss styrka och icke något derutöfver. Dessutom tro vi oss icke mycket bedraga oss, om vi antaga, att de strider, Skärgårds-vapnet numera hufvudsakligen kommer att utkämpa, ofta komma att ske med 2 bataljoner Kanonslupar, oftare med en och oftast med sex à åtta stycken. Vi vilja visst icke härmed påstå, att ju icke större antal kommer att användas på en gång, men det blir dock högst sällan.

Hvad vi här ofvan nämnt är blott för att bestyrka vår åsigt, att man bör anse artilleri-styrkan vara hufvudsak, på så sätt, att alltid tillräckligt folk finnes ombord för att kunna föra den fram eller tillbaka, alltsom tillfället kräver. Till följe af de här ofvan uppräknade orsaker, ville vi, att lika mycket folk toges från hvarje fartyg. Det är sant, att landstigningen och ombordryckningen derigenom försvåras, men vi tro det dock ej i olägenhet öfverträffa den händelse, att, under drabbning, det ena fartyget i artilleri-styrka är det andra underlägset. Älvensom man bör komma ihåg, att en slup kan bättre, utan uppstående trängsel och oreda, taga ombord 20 man, än 40 af andra slupars landstignings-trupper; mindre afdelningar kunde gå i sluparnes jollar ombord till sina respektive fartyg. Vi anse derföre den föreslagna enheten af 40 man på hvarje slup vara för stor; vi ville bestämma en mindre enhet, t. ex. 20 man, men vilja också, i sådana fall, der man kunde vara fullkomligt säker om att ej behöfva använda större framdrifnings-kraft, gifva dessutom 10 man i reserv för hvarje slup, men desse fingo ej annars än under sådana omständigheter lemna fartyget.

Således ville vi bestämma landstignings-truppen till att utgöra 20 man och 1 Korporal från hvarje slup. En Officer från den ena slupen i hvarje pluton och en Under-Officer

från den andra. Dessa sednare under alla förhållanden, så att alltid en Officer qvarstod ombord å ena fartyget samt en Under-Officer på det andra. Från hvarje fartyg skulle således komma 22 man i land; ombord blefve då 38 man, och om 12 af desse åtgå till kanonens betjenande, återstå 26 man, hvilka, efter 2 man om hvarje åra, skulle bemanna 12 åror eller 6 på hvarje sida, ty 2 voro alltid befäl, antingen 1 Officer och 1 Korporal eller 1 Under-Officer och 1 Korporal. I händelse af behof kunna nu borttagas 10 man eller 5 åror, återstå således, ifall fartyget behöfver röras, 14 man eller 7 åror, eller, i händelse det ej behöfver röras, 28 man, befäl och underbefäl inberäknadt, till relings-försvär, hvilket ej tyckes vara för mycket å ett fartyg af omkring 44 fots längd. Vi tala icke nu om Kanonjollar, ty vi anse dem i sitt nuvarande skick och med sin nu bestämda bestyckning vara alldeles odugliga såsom något sjöförsvär.

Hvad författaren till grunderna vidare yttrar om kompani-indelningen gilla vi, men hemställa, om det ej vore bättre att hafva 3 kompanier; hvarje kompani uti 4 plutoner, så att hvarje divisions landstignings-manskap utgjorde ett kompani. Ett sådant kompani skulle bestå af 88 man med befäl och underbefäl, men kunde ökas till 128, om nöden tvingade. Vidare skulle hvarje pluton indelas i 4 tropper, med 2 reserv-tropper, hvilka skulle få sina nummer i följd med de andra. Hvad landstignings-truppernes uttagande af för- och akter-rodde beträffar, öfverensstämma våra åsigter med författarens till tankar om grunderna, liksom med hans öfrige derstädes gjorde framställningar.

Må det likväl tillåtas oss att, innan vi avsluta denna lilla artikel, få göra en hemställan om, huruvida den taktik,

som nu följes inom vår Skärgårds-Flotta, är den rätta? om det ej vore bättre att, i stället för en bataljon eller 12 slupar, antaga en division eller 4 slupar böra utgöra enheten? Man bör taga i betraktande, att i de krig, hvori vår Skärgårds-Flotta deltagit och utmärkt sig, hafva fartygen vanligtvis legat förankrade, och sällan rört sig i linie med större antal än 6 à 8 (det har visserligen inträffat, men ej ofta), och dertill bör läggas, att vår nuvarande Skärgårds-Flotta är, och blir mera för hvarje år, bestyckad med bombkanoner. Den så kallade kalla kulan har icke med sig de bipersedlar af speglar med sina band m. m., som bomben har; således var det icke i allmänhet farligt, att med så många slupar ligga nära hvarandra för-ut, då blott kulan begagnades; nu deremot, då bombens speglar ryckas ifrån densamma under utskjutandet och kastas ända till 180 alnar rätt fram ifrån kanonen och nästan lika många åt sidan, i diagonalen till en kvadrat med 180 alnars sida, så tyckes det vara temligen obehagligt för folket ombord å den ena slupen, att höra och se den andras förstörelse-medel flyga i deras närhet eller kanske till och med öfver deras hufvuden, ty att hålla linie med 12 kanonslupar eller jollar har, under de sednare årens öfnings-expeditioner, aldrig lyckats; huru mycket mindre skall det då lyckas under kulors och bombers hvinande samt årors sönderspringande? Dertill kommer, att hvarje kanonslup nu inom sig hyser tillräckligt många spräng- och perkussions-bomber för att kunna spränga sig sjelf i luften och fullkomligt nedtysta de båda på sidorna liggande sluparnes eld. Hvarför vi här ofvan sade: "de sednare årens öfnings-expeditioner", är, att det icke är så särdeles längesedan man började utskicka en hel bataljon för att öfvas.

Orsaken dertill, att vi tro, det man hädanefter ej kommer att använda så många slupar tillsammans, är, att då sluparne förut användes, ansågos de vara de, oberoende af väder och vind, rörligaste fartyg, man då kände; nu der-

emot, sedan ångan användes såsom drifkraft, är slupen betydligt underlägsen, mot hvad den förut var, de stora fartygen. När vi säga de stora fartygen, mena vi blott ångfartyg; om någon säger oss, att man i skärgård (annars än då något eller några fartyg måste offras för flere andras räddning), utan särdeles gynnande omständigheter, med seglande fartyg skulle anfälla en väl förlagd Skärgårds-Flotta, den anse vi vara allting annat än klok. Det vill med andra ord säga, att vi anse oss i ett blifvande krig blott få att göra med en förståndig fiende, och en sådan sänder bestämmt blott ångfartyg mot vår Skärgårds-Flotta.

Vet man nu härtill, att vårt, under några år begagnade, reglemente är fullkomligt likt Infanteri-reglementet, som nog i och för sig sjelf är bra (förmoda vi), men som alldeles icke duger att använda på kanonslupar, hvilka ej, som Soldaten, vid ett kommando-ord genast kunna verkställa det, utan behöfva tid dertill, så faller det vi ofvan nämnt om taktiken så mycket mera i ögonen. Vi vilja blott som exempel tala om, när en bataljon kommer på dubbel kolonn och skall rycka upp på linie, då stadgar reglementet, att, när kommando-ordet eller signalen är gifven, man genast använder full rodd för att komma fram (när hela rodden användes, kan en slup i godt väder fås upp till en fart af 4,5 knop). Vidare säger reglementet, att när slupen kommer en half fartygs-längd bakom linien, kastas om rodd för att stoppa fart, men då har slupen så stark fart, att den skjuter fullt ut en fartygs-längd framför linien; derpå rör man akter-öfver och så för-öfver; alltnog, det åtgår minst 3 à 4 minuter, innan slupen kan börja någon verksam eld; 3 à 4 minuter synes visserligen icke vara någon tid, men 3 à 4 minuters tid för hvar och en af de 10 sluparne i en bataljon är dock något; vi antaga, att riktpluton alltid är på sin plats, färdig att gifva eld. Under en tid af 30 à 40 minuter kan en ångbåt hafva hunnit långt och gjort mycket.



Personer, som sett dessa långsamma manövrer, hafva undrat, hvarföre man ej använde Kavalleri-reglementet på kanon-slups-bataljonen, ty dertill fordrades ändå större hastighet. Detta är blott sagdt om kanon-slups-*bataljonen* såsom afsedd att hufvudsakligen vara ett rörligt försvar, ty för divisionen, som blott är en tredjedel af den förra, behöfves blott en tredjedel och knappt det af den tid, som bataljonen erfordrar, för att fullborda en manöver. Det kan nog hända, att man efter lång öfning skulle kunna få en bataljon att väl och med den, för en sådan, största möjliga skyndsamhet utföra de flesta manövrer under lungt och vackert väder; men i krig har man beklagligtvis icke att räkna på öfvadt folk och godt väder, när man behöfver.

Den, som varit i tillfälle att se, huru väl en kanonslup skjuter, samt huru långsamt och oordentligt en manöver med bataljonen i allmänhet försiggår, tycker det dock vara orätt, att en så användbar artilleri-styrka skall begagnas på ett så dåligt sätt. Derföre hafva vi kommit att tänka på, om det ej skulle kunna gå an att minska besättningarna till hälften, bestämma ett ångfartyg för 4 eller 8 slupar samt anse sjelfva slupens användande böra hufvudsakligen ske såsom ett flytande batteri. Dermed mena vi, att slupen förankrades på lämpligt ställe och ansågs såsom ett slags fältverk; om orsaker yppades att den behöfde rycka fram, så äro 30 man tillräcklige, under vanliga omständigheter, för att, under eld, röra den; hvad man förlorade derigenom, att 30 man borttogos, och således sluparne icke kunde *ros* så långa sträckor, vann man derigenom, att ångfartyget förflyttade den hastigare till det ställe, der de behöfdes, och såsom fördel kunde anses, att folket icke behöfde börja drabningen efter att, medelst rodd, hafva uttröttat sig. Landstignings-truppen gick fullkomligt bort; men skulle det icke gå an att sätta en del Infanteri-trupp ombord på slupen, för att dermed öka besättnings-styrkan och göra land-

stigningar, om de behöfdes? Så har man förut gjort, och Ryssarne hade alltid under Finska kriget Infanteri-trupp ombord på sina slupar.

Med detta vilja vi endast försöka förklara vår åsigt, det vi tro Skärgårds-vapnet i nästa krig mest komma att användas som ett slags fältverk och ångbåtarne såsom dess belägrare. *Efter* ett krig kan bestämdt afgöras, huru användbart det ena eller andra slaget af fartyg är.

Denna lilla uppsats, som började med anmärkingar emot en i Tidskrift för Sjöväsendet införd skrift "om grunderna för organisationen af Skärgårds-Flottans Debarkerings-trupper", var aldrig ämnad att blifva hvad den nu är. Vi ville blott visa vår åsigt om saken, hvilket aldrig kan skada, ty derigenom att en sådan fråga öfverväges från olika håll, borde en reglementarisk bestämmelse aldrig kunna blifva ensidig. Ännu hafva vi intet reglemente bestämdt för Skärgårds-Flottans exercis i alla dess enskildheter, men vi hoppas få ett. Ifall uppmärksamhet kunde, genom dessa anmärkingar, väckas hos förståndige och i facket erfarne män, så att de yttrade sina tankar, skulle det gläda oss. Vi hoppas likväl, att det ej blir något föråldradt, man eruar framställa; äfvensom att man ej försöker göra Flottans Officerare sådana, att sjömännen säga dem vara för mycket infanterister för att kunna räknas ibland sjömän, och infanteristerne att de äro för mycket sjömän för att kunna räknas ibland infanterister; man synes nu vilja hafva dem till litet af hvarje, och oduglige för sin egentliga bestämmelse. Tiderna äro förändrade, allting har gått framåt, allt förenklas, utom Flottans reglementen, de äro desamma, och användas på samma sätt som för 20 år sedan. Må derföre män af vapnet gripa sig an, samt hvar och en i sin stad söka verka för det allmänna bästa, på det vår Flotta må blifva lika ansedd i Sverige som i andra länder, der Svenske Sjö-Officern

är nödgad skyla de fel och brister, vi hafva i våra reglementen, och kan ej, såsom andra nationers Sjö-Officerare, lägga fram desamma och säga: till följe af dessa bestämmelser är här så, som ni ser det vara.

N. N. N.

(Insändt.)

PAA HVAD MAADE INDRETTES MARINENS MATERIELLE  
PAA DET HENSIGTSMÆSSIGSTE ?

**D**ette Spørgsmaals Besvarelse er siden Dampkraftens Anvendelse bleven vanskeligere end forhen, og for at kunne besvare det fuldkomment udfordres Søekrigerens Kundskaber og Erfaringer samt tilstrækkelig Kjendskab til Landets Kyster, Handel m. m. — En Stat kan ikke anvende hvilken som helst Sum paa sit Forsvarsvæsen, og dettes Indretning bliver derfor ogsaa afhængig af de Midler, som kunne anvendes derpaa. For de fattigere Lande bliver Spørgsmalets rette Besvarelse altsaa af endnu større Vigtighed end for de større Stater, der uden Betænkning kunne skride til Anskaffelsen af de kraftigste Krigsmaskiner, og for de forenede Kongeriger, der have større Skibsfart i Forhold til Folkemængden end nogen anden Stat paa Jorden, og som saaledes trænge til et saavidt muligt kraftigt Søeforsvar, bliver det af den alleryderste Vigtighed. En offentlig Discussion om denne Gjenstand mellem Marinernes oplyste Officierer kan ikke andet end virke gavnligt i den antydede Retning, og for at bidrage til at der ved disse Discussioner, som jeg haaber ikke ville udeblive, kan blive taget det nødvendige Hensyn til Skibenes kostbarhed, fremsættes følgende :

Dersom man tager en almindelig Fregat eller Corvet bygget saaledes som hidtil har varet brugeligt uden Dampmaskiners Anvendelse, og dette Skibs Deplacement, naar det er tomt, er = D Kubikfod, saa findes Omkostningerne ved dets Bygning i Norge at udgjøre omtrent følgende :

For Skraag med Master, Rundholter og Baade . . . 5 D. Spr.  
 For Takkelage, Seil och Inventarium . . . . . 2,1 D. „  
 For Artillerie med Alt Tilhørende . . . . . 1,3 D. „

Tilsammen 8,4 D. Spr.

Endvidere kan det antages, at dersom alla Kanonerne til et Skib tilsammen veie K. Skaalpund, saa koster dette Skibs hele Artillerie omtrent 0,2333 K. Spr. Dampmaskiner kunne antages at koste omtrent 225 Spr per Hestkraft. Vil man for en bestemt given Sum bygge et Skib med Dampkraft, maa paa Grund af Dampmaskinernes kostbarhed Udgifterne for Skraag, Takkelage, Inventarium og Artillerie blive mindre end om ingen Dampkraft anvendes; men det kan antages, at Skibet, enten det gives en større eller mindre Dampmaskine, kan gives omtrent lige gode Seilegenskaber. Ligeledes bør Skibet kunne indtage Proviant til sin Besætning for lige lang Tid.

Der bliver da Spørgsmaal, om man for en given Sum skal bygge et Skib uden eller med Dampkraft og i sidste Tilfælde om Dampkraften skal være større eller mindre.

Et Exempel vil rimeligviis bidrage til at tydeliggjøre Sagen; jeg vil derfor antage, at en stor Corvet skal bygges for en Sum af omtrent 153000 Spr. Hele Skibets kostende uden Dampkraft er efter ovenstaaende = 8,4 D. Spr, altsaa

$$\frac{153000}{8,4} = 18214 = D. \text{ Man faar da:}$$

Skraag, Master, Rundholter, Baade = 5 D = 91070 Spr.  
 Takkelage, Seil og Inventarium . . = 2,1 D = 38250 „  
 Artillerie med Tilbehør . . . . . = 1,3 D = 23676 „

Tilsammen 152996 Spd.

Divideres Artilleriets Kostende 23676 Spr med 0,2333 faaes alle Kanonernes Vægt omtrent 100000 Skaalpund, som f. Ex kan fordeles paa 20 Stkr 30-Æ:dere à 5000 Æ.

Vil man bygge et Skib med Dampkraft maa dets Construction, for at Dampkraftens Anvendelse skal blive nogen-

lunde fordeelagtig, nærme sig Dampskibenæs. — Dersom man nu for den samme Sum vil have et Skib med Dampkraft, der for denne i Stille skal kunne gjøre  $5\frac{1}{2}$  à 6 Miles Fart, har jeg ved Beregninger fundet følgende Resultat.  $D = 17850$ . Altsaa!

Skraag &c. = 5 D . . . . . 89250 Spr.  
 Takkelage og Inventarium som for et almindeligt  
 Seilskib hvis  $D = 12500$ , altsaa  $2,1 \times 12500$  26250 „  
 Dampmaskiner paa 80 Hesters kraft.  $80 \times 225$  18000 „  
 Artillerie med Tilbehør . . . . . 19500 „

Tilsammen 153000 Spr.

Divideres 19500 med 0,2333 faaes Kanonernes Vægt = 83566 Æ som, fordeelte paa samme Slags Kanoner som før, giver 16,7 Stykker.

Vil man have Dampkraften saa stor at Farten skal blive  $8\frac{1}{2}$  à 9 Mile i Vagten for Damp i Stille, bliver Regningen som følger.  $D = 14000$ :

Skraag &c. = 5 D . . . . . 70000 Spr.  
 Takkelage og Inventarium som for et Seilskib  
 hvis  $D = 11000$ , altsaa  $2,1 \times 11000$  . . . . . 23100 „  
 Dampmaskiner paa 220 Hesters Kraft . . . . . 49500 „  
 Igjen til Artillerie . . . . . 10400 „

Tilsammen 153000 Spr.

Divideres 10400 med 0,2333 faaes Kanonernes Vægt omtrent 44580, som, fordeelte paa 30-Æ:dere à 5000 Æ:s Vægt, giver paa det Nærmeste 9 Stkr.

Kan det antages, at Artilleriet i alle tre Tilfælde bliver lige godt indrettet, maa dets Virkning kunne sættes i Forhold til Omkostningerne, og man faaar da følgende Resultat:

	Omkostning	Egenskab som Seilskib	Fart for Damp.	Artilleri-virkning.
1:e Tilfælde	Lige	Alle	0.0.	2.27.
2:e D:o	for alle	tre	5.75.	1.87.
3:e D:o	tre.	lige gode.	8.75.	1.00.

Til endvidere Oplysning meddeles en Sammenstilling af fire Krigsdampskibes Dimensioner. Skibene tilhøre forskellige Nationer og ere konstruerede af forskellige Personer uden at Constructeurerne vides at have havt nogen Conference med hinanden.

Nationalitet . . . . .	Engelsk.
Klasse . . . . .	Fregat.
Navn . . . . .	Arrogant.
Løbet af Stabelen Aar . . . . .	1847.
Armatur. Batteriet . . . . .	{ 22—32- $\bar{x}$ :s à 56 Ct. 6—68 — 65 „
Skands og Bak {	16—32 — 32 „ 2—56 — 85 „
Vægt af alle Kanoner tillsammans . . . . .	230000 $\bar{x}$ .
Vægt af et skarpt Lag (Eng. 32- $\bar{x}$ :r regnet til 30, 68- $\bar{x}$ :r til 60 og 56- $\bar{x}$ :der til 50)	1600 $\bar{x}$ .
Besætning . . . . . Mand	450.
Proviant for Dage . . . . .	112.
Vand for Dage . . . . .	100.
Nominel Hestkraft . . . . .	300.
Virkelig Hestkraft — H . . . . .	682.
Indtager Kul for Timer . . . . .	—
Længde i Vandlinien = L Fod . . . . .	194.25.
Brede paa Tommeret. VL = B Fod	43.06.
Dybde fra Vandlinien til Spunningens Overkant paa $\bar{x}$ = d Fod . . . . .	17.5 ?
Dybgaende Agter . . . . . Fod	19.182.
Styrlastighed „ . . . . . Fod	0.486.
$\bar{x}$ -Spantets Areal = $\bar{x}$ . . . . .	537.7.
Deplacement paa Tommeret = D . . . . .	74900.
D:o paa Klædningen . . . . .	78841.
Seilareal = S . . . . .	19519.
Angiven Fart for Maskinen — v . . . . .	8.26.
Deplacement i Forhold til det omskrevne Parallelepipedum $\frac{D}{LBd} =$ . . . . .	0.5117.
$\bar{x}$ -Spantets Areal i Forhold til det omskrevne Parallelogram $\frac{\bar{x}}{Bd} =$ . . . . .	0.7136.
Brede i Forhold til Længde $\frac{L}{B} =$ . . . . .	4.511.
Dybde i Forhold til Brede $\frac{d}{B} =$ . . . . .	0.4064.
$\bar{x}$ -Spantets Areal i Forhold til Seilareal = $\frac{S}{\bar{x}} =$ . . . . .	36.3.
Er H = a $\bar{x} v^3$ , saa er a = $\frac{H}{\bar{x} v^3} =$ . . . . .	0.00225.

Svensk. Corvet. Gefle. 1848.	Dansk. Corvet. Thor. 1851.	Norsk. Corvet. Nidaros. 1851.
2—60- $\bar{x}$ :s 10000 $\bar{x}$	12—30- $\bar{x}$ :s 4000 $\bar{x}$	6—60- $\bar{x}$ :s 6000 $\bar{x}$
2—60 — 6000 „		
4—30 — 5000 „		
52000 $\bar{x}$ .	48000 $\bar{x}$ .	36000 $\bar{x}$ .
360 $\bar{x}$ .	360 $\bar{x}$ .	360 $\bar{x}$ .
160.	150.	140.
84.	70.	84.
42.	49.	42.
300.	260.	200.
300 ?	400.	240 ?
168.	168.	168.
163.68.	160.	168.
30.32.	30.	30.
13.2.	13.	12.
15.45.	15.25.	15.1.
1.02.	1.6667.	3.5.
319.2.	317.44.	270.52.
35905.	32714.	28745.
37900.	34557.	30487.
8838.	9608.	8512.
8.75.	9.5.	—
0.5481.	0.524.	0.4753.
0.7976.	0.814.	0.7501.
5.398.	5.333.	5.6.
0.4353.	0.4333.	0.4.
27.69.	30.3.	31.46.
0.0014.	0.00147.	—

Dersom Skibes Modstand forholdt sig som  $\otimes$ -Spanternes Arealer, saa skulde Tallet a angive den fordeelagtigste Construction eller den fordeelagtigste Propeller, og altsaa Gefle, for hvem a er mindst, have den bedste Construction eller bedste Propeller; men da Modstanden ikke forholder sig som  $\otimes$ -Spanternes Arealer, oplyser Tallet a egentlig intet. Det samme er Tilfældet med Tallet  $\frac{s}{\otimes}$ ; thi for den norske Brig Lolland er dette 50.88, for det norske Dampskib Nordcap 26.55 og for den norske Skonnert Slepner 46.53. Disse tre Skibe seilte omtrent lige godt rundt, men Bidevind seilte Slepner bedst, dernæst Nordcap og saa Lolland.

Ved Hjælp af Tallet a at bestemme et Dampskibs Fart bliver derfor altid usikkert, men antages det for Nidaros at være det samme som for Gefle och Hestekraften kunde sættes 240 naar Gefles sættes 300, findes Nidaros' Fart at skulle blive omtrent 8.6 Mile i Vagten,

Disse Skibe give ingen Veiledning til at bedømme om den tobladige eller fleerbladige Propeller er at foretrække, heller ikke om Uleilighederne ved Indretningen til den tobladige Propellers Opheisning opveies af den dermed forbundne Fordeel. Denne Fordeel synes at bestaae i:

- 1) Propelleren hindrer ikke Farten under Seilads, naar den er opheist.
- 2) Propelleren er noget lettere end den fleerbladige.

Den fleerbladige fæste Propeller har følgende Fordele:

- 1) Den tillader at bygge et stærkere Skib.
- 2) Den hindrer ikke, ved nogen Brønd, Brugen af Kanonerne i Agterportene.
- 3) Den er altid færdig til Brug.
- 4) Den fordrer intet Maskinerie til Opheisningen.
- 5) Den er brugelig om et Blad eller to brækkes.

Hvormeget den faste Propeller hindrer Skibet i sin Fart for Seilene vides ikke, men det synes ikke at være mange Procent. I de fleste Tilfælde er maaske saaledes den fleerbladige Propeller at foretrække, især da det vel tør antages, at Chefen på et Krigsskib i Krigstider altid i Søen vil lade Propellern blive paa sin Plads, om den end er indrettet til at opheise.

En anden Opgave, om hvilken jag i min Stilling ikke skal vove paa at framsætte nogen Mening, men som trænger til sin Lösning af Sagkyndige, er hvorvidt Skibenes Armering med Bombeskyds bør udstrækkes.

Endvidere fortjener det at tages under Overveielse af Sagkyndige, om Dampkraft med Fordeel kan anvendes paa Skjærgaards-fartøierne. I den Anledning anføres følgende: De nye norske Kanonjoller have 29 Mands Besætning. Om 12 Mand med tilhørende Proviant och Vand borttages, kan der indsættes en Dampmaskine med Kul for 24 Timers Forbrug, paa 4 à 5 Hesters kraft, og for denne vil Jollen rimeligviis kunne gjøre en Fart af mellem 4 og 5 Mile i Vagten. Jollen vil da koste omtrent 950 Spr mere end uden Dampkraft, men der vil under Udrustning opstaa en betydelig Besparelse i Folkenes Underholdnings-udgifter. Maskinerne kunne naturligviis ikke komme under Vandgangen.

H. A. Sommerfeldt.

## Hvarjehanda.

*Atlantiska Ångbåts-farten år 1851.* Från Liverpool, Havre och Bremen till New-York hafva förlidet år fullgjorts 135 reguliera resor fram eller åter, med ångfartyg, upptagande i tid tillsammans 1643 dagar, 14 timmar och 33 minuter, hvilket motsvarar  $4\frac{1}{2}$  år. Dessa resor, upptagande per medium 12 dagar hvar, hafva fullgjorts af 14 fartyg, så att  $9\frac{1}{4}$  resa per år kan räknas för hvarje.

Samma antal seglande fartyg hade icke medhunnit mera än 42 sådana resor på ett år, då man räknar 3 turer för hvart och ett, och dessa ändå visst icke bestämda till längd eller ankomst-tider.

Som Havre och Bremen blott begagnat 2 ångfartyg hvardera till dessa kommunikationer, hafva dessa jemförelsevis icke kunnat gå så ofta som på linien mellan Liverpool och New-York, hvarest 10 ångskepp funnits. Dessa 10 hafva fullbordat 95 resor, hvilket utgör nära 2 reguliera förbindelser i veckan. För att åstadkomma någonting dylikt med segelskepp, hade mera än 30 sådana erfordrats, och dessa varit underkastade alla de äfventyr, som en obestämd och af omständigheter eller väderlek helt och hållet beroende segling är underkastad, hvarigenom ingen viss tid för afgång eller ankomst kunnat bestämmas.

I afseende på sådan noggrannhet tänker man också aldrig på att bestrida ångfartygens fördel framför seglande paketer. Men i afseende på liflig förbindelse mellan afskilda orter, stå de lika mycket framom de seglande, emedan ett fartyg med ångkraft medgifver på ett år så mycken kommunikation, som på annat sätt af ett fartyg endast skulle kunna utföras på tre eller fyra.

*Koppar till förhydning.* I Paris har, på Regeringens befallning, undersökning blifvit gjord rörande orsaken till den olika varaktighet, som man funnit koppar-förhydningen ofta förete, helst den, under de sista 20 åren, varit betydligt mindre än under föregående tider. Genom kemisk analys af den Engelska kopparn, som sednast begagnats, är utrönt, att denna innehåller en stor myckenhet arsenik, hvilken ej har förmåga att länge emotstå saltvattnets inverkan. Man har derföre anledning förmoda detta vara orsaken till den öfverklagade olägenheten. Förhydning med koppar från Sverige, Norrige och Ryssland har bibehållit sig vanligen i 6 år, under det att sådan från England har måst förnyas efter 2 års begagnande. Denna upptäckt kan således ej undgå att inverka förmånligt på underhålls-kostnaden för Statens så väl som enskildes fartyg \*). (La Marine.)

*Strider på Slafkusten.* Den Engelska eskader, som blockerat Lagos, beslöt att den 24 sistl. December göra ett anfall, och sände derföre sina småfartyg öfver barren, åtföljda af Ångfartyget "Bloodhound". Dagen förgick under skärmytsling och undersökande af flodens stränder, derifrån Negrerne sköto med mycken säkerhet på de ankommande. Följande dag, som var Juldagen, användes till förberedelser, för att kunna medföra uti barkasserne 600 Negrer af Kung Atakois undersåter, hvilka erbjudit sig till hjälp. Att under striden kunna urskilja dessa från fienderne, fästades en vit linneremsa om deras hals.

Den 26 kl. 4 på morgonen öppnades anfalllet af "Bloodhound" och båtarne från "Penelope", "Sampson" och "Teazer". Den förstnämnde fick svar från de talrika fiendtliga batte-

\*) Likasom den ej kan undgå verka förmånligt på de nämnde ländernes produktion och export af ifrågavarande metall.

rierna, hvaraf dock ett snart tystades af bomber. Emellertid hade "Teazer" råkat på grund, och utsattes derunder för elden från 20 kanoner. En landstigning verkställdes då, och mot en håftig gevärs-eld, togs med bajonetten ett batteri och förnaglades, men Engelsmännen måste derefter retirera, hvarvid de förlorade en båt, utan att kunna återtaga den. Många man förlorades dervid, och äfven flere Officerare blefvo illa sårade. Sedan emellertid batterierna blifvit tystade och "Teazer" genom flodvattnet kommit af grund, steg man ånyo i land, och förnaglade fiendens kanoner, men öfverfölls dervid af så håftig gevärs-eld från bakhåll, att man nödgades draga sig tillbaka.

Påföljande dag, då Ångfartyget "Vulcano" och Briggen "Waterwitch" förstärkt eskadern, börjades bombkastning och en förfärlig eld, så att ena fiendliga Chefens hus uppbrändes och batterierna vid Konung Kosokos hus kunde anfallas. Den 28 fann man staden evakuerad, då den togs i besittning; 57 kanoner förstördes, den tagna båten återficks, och Atakoi återuppsattes på thronen.

Den Engelska styrkan, som deltagit i detta anfall, utgjorde 300 man, af hvilka 90 förlorades i döde och sårade, deraf på Penelope 14 döde och 62 sårade.

## FÖRÄNDRADE OCH NYTILLKOMNE FYRAR OCH SJÖMÄRKEN.

(Forts. från sid. 29.)

### Ryssland.

*Mohrnsund.* På östra sidan af farvattnet äro uppsatte följande sjömärken med derpå varande qvastar: 1) Svart på banken V. om Stapelboten; 2) Hvit på Worms S.V. ref; 3) Svart på 8 fot djupa sandbanken V. om Kumorn; 4) Svart och 5) Hvit på södra ändan af Tschuloks ref, som sträcker sig sydvardt från Kumorn.

*Ekhholm.* Fyr, stillastående på N.V. udden af ön, ny af sten i stället för den gamla af trä. Höjd öfver marken 72 fot och öfver vattnet 101 fot.  $59^{\circ} 41' 6''$  N.,  $25^{\circ} 48' 58''$  O.

### England.

*Morte Stone* (Bristol-kanalen). Svart tunneboj, märkt Morte Stone, för att utmärka belägenheten af en klippsträcka, som sträcker sig från Morte point till norra kusten af Devonshire. Bojen ligger på 9 famnar, vid lågt vatten springtid, cirka  $1\frac{1}{2}$  kabellängd N.V. från yttersta ändan af klippan. Pejlingar: Lundy fyr torn V.t.N.  $\frac{1}{2}$  N.; Hartland point V.t.S.  $\frac{1}{2}$  S.; Bogy point S.V.  $\frac{3}{4}$  S.; Bull point O.  $\frac{1}{4}$  S.; Morte point S.O.

*Morte Rock* (Ilfracombe). Svart boj med stång och kula på yttersta hörnet af Morte Rock.

*Sea Reach* (Themsens). Svart boj, märkt Yantlet, på 3 famnar vid lågt vatten springtid, vid V. ändan af Yantlets Flats. Pejlingar: St Marys kyrka S.V.  $\frac{1}{2}$  S.; Blyth-båken N.V.t.V.  $\frac{1}{2}$  V.

### Skottland.

*Gremsa* (Orkney-öarne). 2:ne Fyrar, på ön Gremsa: 1) Stillastående röd; höjd 115 fot, synvidd 10 mil;  $58^{\circ} 56' 9''$  N.,  $3^{\circ} 16' 33''$  V.; lysar från S.O.t.O. till

S.O.  $\frac{1}{2}$  S.; nära Stromness visar denna fyr ett nästan hvitt sken från S.S.O.  $\frac{1}{2}$  O. till V.S.V. 2) Stillastående vit; höjd 55 fot, synvidd 7 mil; lyser från O.  $\frac{1}{2}$  S. till V.  $\frac{1}{2}$  N. nordvardt öfver. Fyrarne ligga i S.O.  $\frac{1}{4}$  O. och N.V.  $\frac{1}{4}$  V. från hvarandra. Fyrarne öfverens föra genom det vestra inloppet till Hoy sound, i farvattnet emellan Bows farliga skär vid Hoy strand och Kirk skär vid Stromness strand. När man styrt denna kurs till  $\frac{1}{2}$  mil nära den låga fyren, på omkring 8 famnar vatten, skymmes hastigt den höga fyren af landet, och det är då tid att hålla emot Stromness strand, hvarefter den höga fyren snart blir synlig.

#### Norra Amerika.

*Cape-Race* (Newfoundland). Båk; sexkantig pyramid med rund kula öfver. Den är, inberäknadt kulan, 65 fot hög öfver marken och 205 fot öfver hafsytan. Pyramiden är 22 fot vid basen och kulan har 9 fots diameter. Båken är vertikalt randad vit och röd och kulan röd.

*Bridgeport*. Hamnfyr, stillastående, med rödt sken. Höjd öfver vattnet 23 fot. Från båken på Cows pejlas fyren N.O. 3 mil.

*Carysfort* Fyrskipp, hvilket en tid varit stationerad vid Carysfort Riff, är förlagdt till Brentons Riff, Rhode Island, och visar 2:ne hvita fyrar.

*San Francisco*. På den yttersta telegraf-stationen vid Dunkelwerden hissas en lanternan, som visar ett blått och gult sken. Från midten af barren, på 6 famnars djup, pejlas: Fyren O.N.O.  $\frac{1}{2}$  O.; Alcatras och Fort-Head öfverens.

*Cape Pine*. Fyr.  $46^{\circ} 37' 12''$  N.,  $53^{\circ} 34' 42''$  V.

*Cap Latour*. Fyr, omvexlande med  $15^s$  blink och 34 à  $25^s$  förmörkelser. Tornet är fyrkantigt och hvitt, med en svart kula åt sjön.  $43^{\circ} 26' 9''$  N.,  $65^{\circ} 23' 7''$  V.

*Apalachicola*. Fyrarne på Dog Island, Cap St George och Cap San Blas äro af storm förstörda och kunna ej före hösten 1852 blifva ersatta.

(Forts.)

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

(Kongl. Bref.)

Jan. d. 22. K. M. har i Nåder tillagt afsidne t. f. Bataljons-Läkaren vid Flottan Spolanders enka en gratifikation af 33 *Rb.* 16 *Å.* B:ko.

S. d. K. M. har tillagt Garnisons-Läkaren å Dalarö Fästning Broman en gratifikation af 66 *Rb.* 32 *Å.* B:ko för biträde med Läkare-vård åt Lotspersonalen vid Dalarö och Landsort.

S. d. K. M. har beviljat 420 *Rb.* af anslaget till extra utgifter på 5:e hufvudtiteln, till bidrag vid tryckningen af en ny upplaga af Ehrenstams Lärobok i det praktiska af Sjö-artilleri-vetenskapen.

S. d. K. M. har gillat Förvaltningens af Sjö-Ärendena insända förslag rörande fördelning bland Lotspersonalen af de i 1851 års Stat i sådant afseende till gratifikationer afsatte 7,500 *Rb.* B:ko.

S. d. K. M. har utnämnt och förordnat Kanslisten i Svea Hof-Rätt, vice Häradsbördingen C. A. Sundin att vara Sekreterare och Auditör vid Flottans Station i Stockholm.

Febr. d. 7. K. M:s utfärdade Nådiga föreskrifter med afseende på mönstring och möte i år med Blekinge Läns Beväringens-manskaf.

(General-Order.)

Febr. d. 2. K. M. har tillåtit, att ett vid Flottans Station i Stockholm tillhörigt mindre Ångfartyg eller annat lämpligt fartyg får af Stockholms Läns Hushållnings-Sällskap begagnas under detta och nästkommande års seglations-tid, för att dermed fortsätta undersökningarne med afseende på fiskerierne i Stockholms Skärgård.



- Den 12. K. M. har beviljat Premier-Löjtnanten vid Flottan A. V. Zethelius 8 månaders tjänstledighet, för att såsom Befalshafvare idka ångbåtsfart å inrikes farvatten.
- Den 14. K. M. har beviljat Kapten-Löjtnant W. Cramér 8 månaders tjänstledighet, för att å inrikes orter föra Svenskt ångfartyg.
- Den 18. K. M. har beviljat Premier-Löjtnanten Frih. A. R. Leuhusen 8 månaders tjänstledighet, för att såsom Befalshafvare å ångfartyg idka inrikes sjöfart.
- Den 20. K. M. har beviljat Sekund-Löjtnanten Frih. Oxenstjerna 3 års tjänstledighet, för att idka in- och utrikes sjöfart.
- S. d. Sekund-Löjtnanterne Carpelan och Arvidsson skola fortfarande tjänstgöra under Chefen för Sjökartekontoret samt delta i blifvande Sjömåtnings-expeditionen till Byelvens uppmätning.
- Den 23. K. M. har beviljat Sekund-Löjtnant E. S. K. Peyron 1 års förlängd tjänstledighet, för att tjänstgöra å någon af de med Sverige i vänskapligt förhållande varande främmande makters Örlogsflootta.
- Den 24. K. M. har befallt, att vapen-öfningarne för Blekinge Läns Beväring-manskap skola börjas den 17 nästk. Juni och fortfara i 14 dagar, in- och utrycknings-dagarne inberäknade. Om styrkan blir för stor att exerceras på en gång, skall den indelas i 2:ne afdelningar, då den 1:a inrycker i lägret den 17 och utrycker den 30 Juni, och den 2:a inrycker den 1 och utrycker den 14 Juli.
- S. d. K. M. har befallt utrustning vid *Carlskrona Station* af Fregatten Josephine, Korvetten Jarramas och Korvetten Svalan till 3 månaders expeditioner, Korvetten Najaden till 10 månaders vinter-expedition, Linieskeppet Fäderneslandet till exercis-skepp på Carlskrona redd, Briggen Snappopp till Skeppsgosse-exercis och Ång-Korvetten Thor för att,

- om behöfligt, kunna sändas till sjös; samt vid *Stockholms Station* af 2 bataljoner Kanonjollar med tillhörande Chefsfartyg, en Bombkanon-slup och en Landstignings-Kanon-slup till en månads expeditioner, Briggen af Wirsén till Skeppsgosse-exercis, lämpliga fartyg till en månads rekognoscerings-expedition samt Ångfartygen Gylfe och von Sydow för att, om behöfligt, kunna sändas till sjös.
- S. d. K. M. har beviljat Premier-Löjtnant C. S. v. Krusenstjerna 6 månaders tjänstledighet, för bevakandet af enskilda angelägenheter.

---

### *General-Order.*

*(Carlskrona Station.)*

- K. M. har i Näder förordnat Kommendören och Ridd. C. Lagerberg att innevarande år förrätta General-mönstring inom 2:a Distriktet af Flottans Båtsmanshåll. (Den 28 Febr.)
- K. M. har under den 25 Februari fastställt Reglemente för Dess Flottas Reserv-Stat. (Den 17 Mars.)
- Premier-Löjtnant V. Ringheim emottager Chefskapet för 3:e Blekinges Artilleri-Båtsmans-Kompani. (Den 20 Mars.)
- Kaptenen och Ridd. P. E. Ahlgren emottager Chefskapet för 3:e Matros-Kompaniet den 1 instundande April, och förestår detsamma tills vidare. — Det till utrustning anbefallda mindre fartyg, bestyckadt med mörsare och bombkanon, blifver Kanon-Skonerten von Essen. (Den 24 Mars.)
- Kongl. Post-Ångfartyget Svenska Lejonet, hvilket bör ankomma till Stralsund i behörig tid för att derifrån med post till Ystad afgå den 29 April, erhåller följande besättning: *Chef*: Premier-Löjtnant W. H. Sylvander; *medkommanderad Officer*: Sekund-Löjtnant W. H. Servais; Under-Officerare 2, Timmerman 1, Matrosar och Jungmän 7, Båtsmän 8, Skeppsgossar 2. Summa 22. (Den 27 Mars.)

K. M. har i Nåder befallt, att Kommendör-Kaptenen och Ridd. J. H. Röö skall f. o. m. den 1 nästk. Maj tjenstgöra på Flottans Station i Carlskrona. — Till tjenstgöring vid Flottans Station i Stockholm äro beordrade Sekund-Löjtnanterne D. L. Heilborn, Frih. C. A. Wachtmeister, G. V. Helleday och A. L. Zielfelt. (Den 31 Mars.)

*(Stockholms Station.)*

Premier-Löjtnanten Grefve Taube bestrider tills vidare Adjutants-tjensten hos Kommendanten, efter Sekund-Löjtnant Klingspor, som blifvit beordrad att tjenstgöra vid Göteborgs Station. (Den 16 Februari.)

## *Förändringar inom Kongl. Maj:ts Flotta.*

### *Befordringar :*

Den 19 Februari. Till Kammarsskrifvare på Stockholms Station : T. f. Kammarsskrifvaren A. B. Forsgren.

Den 25 Februari. Till Kommendör-Kapten : Kaptenen och Ridd. A. F. Palander ; till Kapten : Kapten-Löjtn. och Ridd. C. B. Lilliehöök ; till Kapten-Löjtnant : Premier-Löjtn. V. Kleman ; till Premier-Löjtnant : Sekund-Löjtn. C. A. L. Fries ; till Löjtnant vid Flottans Mekaniska Korps : Under-Löjtnanten derstädes N. G. von Heidenstam.

### *Utnämningar :*

Den 6 Mars. Till Befälhafvande Amiral i Carlskrona : Kontre-Amiralen m. m. Friherre C. R. Nordenskjöld.

Den 10 Mars. Till Prost öfver Amiralitets-Församlingen i Carlskrona : Amiralitets-Pastorn D. Ringius.

### *Transport :*

Den 11 Mars. Till Flottans Reserv-Stat öfverflyttad : Kommendör-Kaptenen och Ridd. J. W. Richnau.

### *Afsked :*

Kongl. Förvaltningen af Sjö-Ärenderne har under den 13 Februari bifallit Kanslisten hos Varfs-Chefen vid Stockholms Station, Vice-Auditören B. J. V. Rundqvists gjorda anhållan om afsked från nämnde befattning.

