



TIDSKRIFT
i
Sjöväsendet.

22:a Årgången

Häfte N:r 4, 1859

Carlskrona

NÅGRA ANTECKNINGAR FRÅN GENUA OCH TOULON.

— — — — Den 15 Juni lågo i hamnen vid Genua färdige att afgå till Adriatiska hafvet, Sardinska skruffregatterne "Victor Emanuel" och "Carl Albert", framdrifne af 450 hästkr.-maskiner och bestyckade med 46 kanoner; samt 4 andra armerade ångfartyg, bland hvilka en korvett på 16 kanoner. Fartygen voro i godt skick och väl hållne, så ock besättningarna, till hvilkas beklädnad äfven hörde regnkläder. Under byggnad på stapel voro: en ångkorvett och 2:ne skruffregatter; de sednare, 232 fot långa, skulle bestyckas med 40 kanoner. Den ene af fregatterne var färdig att gå i sjön, och byggnaden af alla tre var börjad inom de sista 3 åren. Uti dockan i arsenalen, låg ännu en af de 4 små franska ångkanonsluparne, af hvilka tre redan voro hela transporterade landvägen till Lago di Maggiore. Man tog dem på land genom att från sjön pumpa vatten in i dockan till samma höjd som dockans kanter, hvarintill lades en svår präm med vattentätt däck, samt derpå spiror å hvilka fartygen sedan upphaltes. Galerslafvar vora nästan de enda som arbetade i arsenalen, ej allenast med smides- och släparbeten samt virkes transporterande, utan ock med sjömaning och rårs påtackling m. m. Sjöfolket deremot exercerades med kanoner utom, och handvapen uti sina kaserner, som voro höga och rymliga. Kojerne, som utom filter äfven hade madrasser, voro stufvade uti jernställningar, och emellan desse och väggarne, sträcktes de om aftnarne. En ny arsenal anlägges nu i Spezzia för de Sardinska örlogsfartygen, som der skola uppläggas i stället för i Genua,

Från Toulon afgick den 18 Juni, 3-däcks-skrufskeppet "la Bretagne", på hvilket Amiral Romain-Desfossés hissat sin flagg. Skeppet medförde 3 landstigningspråmar af jern, som stodo

på kant i kobryggan emellan främsta skorstenen och stormasten, samt 4 af tråd fastsurrade utombords, liknande vanliga färjor. De voro så stora, att de täckte 4 kanonportar i längd samt 2:ne i höjd; de båda främsta voro placerade emellan fock- och storrösten samt hade sin undra reling i höjd med 2:dra batteriets öfverkant och den öfra vid bastin-gaget; de båda aktra, emellan stor- och kryssrösten, lågo emellan öfra batteriets öfver- och 2:dra batteriets underkant, alla hvilande på tvärstråfvor, uppburne af vid sidan fästade stöttor, samt surrade med jaglinor genom kanonportarne och öfver relingen. Hvardera af de 7 som skeppet förde tycktes kunna rymma omkring 300 man. Två-däcks-skrufskuppet "Redoutable" förde en sådan pråm på vardera sidan. Dessutom bogserades af "la Bretagne" och 3:ne andra krigsfartyg 9 kanonslupar ("Canonniers") af hvilka de 2:ne största, som hade 3 master med rår, endast på fockmasten buro 4 st. 50-pund. kanoner som kunde sättas vid sidan, när så behöfdes, och dessutom hade 2:ne portar genom det höga tvärsskeppsbröstsvärn af ek, som, beklädt med fyradubbel jernplåt, stod för-ut, något lutande akteröfver. De 2:ne dernäst i ordningen voro skonertacklade och hade 2:ne kanoner, samt de 4 återstående en mast, och blott en 30-pund. *refflad* kanon. Alla hade ofvanbeskrifne bröstsvärn, samt skrufångmaskiner. De minsta gå endast emellan 3 à 4 fot djupt samt göra 9 knop, de större göra endast 6 à 7. De båda första klasserna af dessa fartyg voro fula, och nått och jemt påkostade så mycket arbete som var aldeles oundvikligt, med synbara märken efter skarfyxen i däck och sidor, och alla endast grundmålade. 22 af dessa fartyg uppgåfvos vara afgångne till Adriatiska hafvet, utom flytande batterierne och öfrige krigsfartyg.

"La Bretagne" hade på öfra batteriet 4 trereflade kanoner som ej voro svarfvade utanpå; desse stodo långt för-ut. Projectilerne till dem voro spetskulor, med 3:ne vingar af någon mjuk metall. De trereflade kanonerne ansågos hafva

stort företråde framför de tvärefflade. Uppsättning och förlikning sulto på venstra sidan, och på uppsättningen fanns ett rörligt sigte att flytta åt sidan vid skjutning på långa afstånd, allt efter som erfarenhet om kulans sidoafvikning visat det nödvändigt. Två-däcks-skeppen hade endast 2 af dessa kanoner, som hade sin plats längst för-ut på öfra däck. Inga af dessa kanoner på skepp eller fregatter voro för kammarladdning, endast de på de små kanonsluparne. Man erkände kammarladdningsgevärens företråde framför vanliga, men ansåg dem ej praktiska, i händerna på besättningar, som under ett krig ej äga nog öfning att begagna dem. Ett vapen tillhörande deras beväring är dolk.

Utan att vara försedd med introductionsbref till någon, men till följe af begäran att i egenskap af Svensk Sjöofficer få bese deras skepp och fartyg, lemnades tillfälle dertill med utmärkt beredvillighet, och sålunda, åtföljd af en eller flere officerare, besågs hvarje vrå på de fartyg som hade varit någon tid i tjänst; men i afseende på de nyss utrustade, var man litet förbehållsamare. För att riktigt få se allt, och dertill anmodad, åtföljde jag Chefen på skrufskuppet Donauwerth, då han inspekterade skepp och besättning vid "klart skepp till drabbning." Han började på trossbotten, med att låta göra upprop med durks- och kullangnings-manskapets skyldigheter, emottog sedan, då batterierne inspekterades, rapport af hvarje kanonkommendör (som då stod med ryggen vänd mot kanonen) huruvida alla voro närvarande, eller hvilka af kononbetjeningen som saknades. Under inspektionen bar besättningen sina vapen på sig, men dessa bortlades vid exercisen. Han frågade dessutom sjelf flere af besättningen (t. ex. "2:dre man till venster" eller "4:de man till höger") om deras skyldigheter, samt rättade dem som glömde något, tillsägande Seconden om ändringar som borde göras. Han gjorde, i få ord sagdt, en verklig inspektion. Rapport om att batterierne voro klara, lemnades genom trumhvirflar, åtföljde af 3 enkla slag för undra batteriet, 2 för öfra samt

4 för däck; de öfrige rapporterna lemnades Chefen genom Seconden. Återkommen på hytten, behöll Chefen befälet och lät först gifva eld med styrbords sida på ett mål som han nämnde; (befallningen repeterades af en Underofficer genom ropare till batterierne), derefter bemanna andra sidan; så dublera, bemanna babords sida, sedan kalla antringsmanskapet; detta allt under pågående eld. Sedan antringsfolket återsändts till sina kanoner, kallades det till eldsläckning, då vatten langades till babords halfdäck och sprutan sattes i gång. Klockan 11 var exercisen slut, som blifvit fortsatt utan ett ögonblicks hvila. I krutdurkarne, som voro rymliga och försedda med krutkanistrar, funnos äfven cisterner för dricksvatten. Perkussionsbomberne voro ej i trädlådor, af skäl som uppgafs vara, att de togo mindre rum, och kunde bäras af en man. "Donauwerth" hade 14 st. 80-pund. bombkanoner på undra batteriet, med hvilka äfven kunde skjutas massiva kulor. De andra kanonerne voro af gammal konstruktion, och förlikningsfötterne på dem fasthöllos endast genom ringar kring långa fältet, tätt förom tapparne.

Såväl "Donauwerth" som "Breslau", voro ursprungligen konstruerade till segelskepp, men hade redan fått ångmaskiner och endast så mycket blifvit förlängda som var nödvändigt för propellern och dess brunn. Hyttor och trossbotten voro upplyste genom stora, tätt sittande ventiler, så placerade, att man vid ljuset från dem mycket väl kunde både läsa och skriva, hvilket annars ej öfverallt är fallet. Propellern (Mangin's) på detta skepp hade 6 blad, af hvilka de 3 öfra såväl som de undra sutto rätt bakom hvarandra med omkring en fots afstånd dem emellan. Ställde vertikalt under segling, ansågs den icke särdeles inverka på fart eller styrning.

På fregatterne "Foudre" och "L'Imperatrice" sades de hafva 4 blad och på samma sätt placerade. Maskinerne på "Breslau" och "Donauwerth" voro 450 hästkr., för hvilka de kunde göra 11 knop. Maskinrummen voro höga och svala, öfverallt endast betäckte med järntrall, samt hade dessutom

ventilatorer från däck. Alla ångpannorne stodo med eldstäderna midtemot hvarandra, lemnande dem emellan en gång långskepps. De skola hädanefter göras alla lika stora, för att kunna passa på hvilket fartyg som helst, hvarvid endast flere anbringas till starkare maskiner; och för att vid blotta åsynen af en panna kunna såga hur mycken kraft man med den kan åstadkomma, äro eldstädernes antal så afpassade, att för hvar och en af dem beräknas 30 hästkr. Der ofvannämnde system är rådande, är lätt att ersätta en skadad ångpanna, genom att taga en sådan från hvilket annat fartyg, som helst, utan att behöfva vänta på en långvarig, stundom i behofvets ögonblick, omöjlig reparation. Maskinerne uppgåfvos vara mycket lätthandterliga, och man sade att den på "Foudre", utan kommandot "klart"! blifvit på 5'' omkastadt från rätta vägen, till back.

Alla fartyg i denna eskader voro i ordning och med folket klädt till kl. 8 hvarje morgon. Emellan kl. 9 och $\frac{1}{2}$ 10 hvarje förmiddag inspekterade Seconden alltid någon viss sak; så t. ex. en dag backar, bord och bänkar, allt upphängt; en dag, artilleriet och alla vapen; en annan, båtarne och så vidare. Vid samma tid mönstrades alltid i tur 20 mans saker, af divisionsbefälet. Sekonden gjorde äfven på vissa tider klädmönstringar, och någon gång gjordes dessa äfven af Chefen. För hvarje karl fanns en tryckt bok, uti hvilken hans klädrulla fördes, äfven upptagande aflöningen för månad, samt huru mycket penningar han fått ut, så ock åtskilliga af hans allmänna skyldigheter. Denna bok åtföljde alltid hans saker.

Officerarne gjorde sjöyakt natt som dag, och exercis hvarje eftermiddag som ej var anslagen till fartygets eller folkets ekonomi. Äfven om nätterna gjordes stundom klart skepp och utskickades armérade båtar. Segelexercisen gick mindre bra; dervid slarfvades och seglen blefvo mindre väl beslagne. Öfverbramarne upptogos på samma gång folket antrade upp för seglens lossgöring, och deras segel föllo med

råerne i kryss, på samma gång som alla de andra seglen; vid beslagning togos de ned, och hvarenda man utom mårsskepparen, antrade i däck. En förmiddag lossgjordes och beslogos seglen 4 gånger på en timma, under hvilken tid folket fick äntra upp och ned 8 gånger. En af fregatterne, som blef efter för mycket, fick följande morgon kl. emellan 9 och 10 straffexercis med segel, och derefter kl. 10 begynna den för dagen bestämda exercisen. Vid exercis med kanoner, voro alla Officerarne närvarande, men vid exercis med segel, rårs och stängers skiftande, fördes befälet af vakt-hafvande Officeren. Om exercisen var sträng, lemnades dock folket deremellan mycken frihet, så väl ombord som genom permission i land. Besättningarna voro i allmänhet väl beklädda, samt utmärkt rena och snygga. Betydliga skiljaktigheter syntes uti ordningar och hållning på en del fartyg, synnerligast på dem som transporterade trupper och fångar.

Flere Franska och Sardinianska fartyg, hade nåt under klyfvarbommen, från nocken najadt till gajarne, och stundom äfven till deras däfvertar, för att i det emottaga klyfvarn när den nedhaltes. Låsegelsgodset var öfverallt iskuret, låseglen ofta i rösten. Sidolantärnorne, med blåckskärmar på insidan, sutto å främsta läringsbåts-däfverternas nockar, och under förmarsen hängde 2:ne lantärnor; alla voro på sin plats natt som dag. Smäckra kettingar, hängande i bugter, voro najade till bultar, ett par fot öfver vattengången, från låringen till bogen, för båtars upphalning. När skeppssprutan skulle föras i land, lyftes den uti en enkel jernställning med axlar, på hvilka hjulen till landstignings-lavetterne passade; särskildt tillbringare fordrades, men ombord gick en slang omedelbarligen från sprutan i sjön.

Med ett tillståndskort från Amiral Hamelin, Franska Sjöministern, var tillträde till varfven beviljadt. Uti Arsenal Mourillon stodo på stapel upphalte 2:ne linieskepp som skulle förlängas och förses med ångmaskiner, 2:ne nya skrufskepp, snart färdiga att gå i sjön, samt 2:ne hvarandra alldeles lika

fregatter "L'Invincible" och "Gloire", på hvilken sednare arbetade omkring 230 man. För- och akterskepp voro, äfven öfver vattnet, mycket skarpa och hvarandra nästan lika, samt akterstäfven mycket litet fallande. Botten var som vanligt tätförtimrad, så ock från topplimmernas öfverkant till ett par fot under vattenlinien. Garneringsplanörne, liggande diagonalt, möttes med sina öfra ändar vid nollspantet och diagonalskenorne lutade motsatta vägen. Däcksbalkarne kring maskin och skorsten voro något öfver halfva sin längd af dubbel jernplåt, öppna vid ändarne upp och ned, för att gripa om de båda från sidorne kommande trädbalkarne till hvilka de äro bultade. Fartygets öfre tätförtimrade sidor, beklädas med jernplåtar, smidda efter trädmodeller, som först blifvit passade efter sidan. Den öfre delen af denna beklädnad är 3,8 dec. tum och den undra 4,05 dec. tum tjock. Till följe af plåtarnes tjocklek, och böjda som de äro kring de skarpa stäfvarne, kan omöjligen någon kula intränga längskepps, och de försök man gjordt hafva visat att 16 kulor måste träffa på alldeles samma punkt, för att kunna bräcka en sådan plåt, om den träffas vinkelrätt. Däcket är äfven af jern, men af endast 0,35 dec. tums tjocklek, för att skydda mot skraskott, och äfven på detta, ligger ett vanligt däck af träd. Portar finnas på batteriet för 40 st. 50-pund. kanoner, samt för 4 på däck. Maskinkraften uppgafs blifva 950 hästk. Vid påsegling mot ett annat fartyg, väntar man såväl af hastigheten som af skeppets skarpa, jernbeklädda bog, oerhörda följder. I Brest begagnas äfven fartyg efter samma ritning.

Det system som införts för att göra en ångpanna passande öfverallt, skall äfven, så långt möjligt är, tillämpas på segel och rundhult. Sålunda skall förmårsseglet på ett skepp af första rangen passa till stormårssegel på det närmast i ordningen derunder; ett linieskepps kryssmårssegel till stormårssegel på en korvett, eller förmårssegel på en fregatt; fockmasten på det största, till stormast på det dernäst i ord-

ning; och på samma sätt skall förhållandet blifva med all rundhult, hvilken, ej såsom hittills, skall märkas med eget och fartygets namn dit det hörer, utan endast med nummer, utvisande dess dimensioner. Härigenom kunna defekter utan kostnad och besvär kompletteras, på samma gång man alltid kan vara i tillfälle att slita ut hvad som möjligen annars, obrukadt, skulle blifva förlegadt.

Förhållandena inom Franska marinen göra, att Office-rarne kunna hålla ett godt bord, och hafva tillfälle att inrätta lifvet i sina gunrum särdeles trefligt. Från mera än ett sådant skickas nu från Officerare af olika ålder och grad, många helsningar till fordna skeppskamrater i Svenska flottan.

R.

DEN NYA JERNKLÄDDA ÅNGFREGATTEN.

Följande artikel ur Times, innehållande åtskilliga intressanta uppgifter rörande den under byggnad varande jernångfregatten.

Engelska Regeringen har visligen bestämt sig för att bygga ett fartyg af smidt jern, med ångkraft, armeradt som ett krigskepp, men derjemte ämnadt, att kunna segla skepp, äfven de af största slag, i sank. Kontrakt om byggandet af denna, den moderna krigskonstens förfärliga machin, är uppgjort med Thames Jernskeppsbyggeri-Kompani, och bearbetningen af det jern som dertill kommer att användas, är redan så långt kommen, att man med säkerhet kan antaga, att fregatten redan i Juni månad år 1860 kan vara satt i sjön och under rustning. Fartygets dimensioner äro: största längd 380 fot, bredd 58 fot, djup i rummet 44 fot 6 tum och drägtighet 6,177 tons. Toma skroftet ensamt är beräknadt att väga 5700 tons. Maskinerne, om hvilka vi en an-

nan gång skola lemna närmare beskrifning, äro af Penn & Söner, och af 1250 hästyr. Vare nog sagdt att maskinens jemte pannors vikt är 950 tons, hvartill kommer kol, likaledes 850 tons, samt slutligen artilleri, master, tackling och förråder 1100 tons. Totalvigten blifver således omkring 9000 tons, hvilken oerhörda massa, om så erfordras, beräknas kunna framdrivas genom vattnet med en fart af 16 knop.

Det är svårt att gifva en idé om den utomordentliga styrka i sammansättningen, som man hoppas åstadkomma. Kölen, eller rättare sagdt, den del till hvilken spanten äro fastbultade, utgöres af plåtar, smidde af skrotjern, 1 $\frac{1}{4}$ tum tjocka och 3 fot 6 tum djupa; härifrån utskjuta de masiva T-formade spanten, tillverkade i delar af 5 fots längd och 2 fots tjocklek, sträckande sig till vattenlinien, på 5 fot när, der skyddsplåtarna begynna. Distansen, spanten emellan, är endast 3 fot 8 tum, men närmast kölen, till 40 fot derifrån, endast hälften. Der skyddsplåtarna begynna, minskas spantens tjocklek med hälften eller till 9 tum. Till spanten förbultas en diagonalbordläggning af teak, 1 $\frac{1}{2}$ fot tjock, och först der utanpå komma skyddsplåtarna. Hvarje sådan plåt är 15 fot lång, 4 fot bred och 4 $\frac{1}{2}$ tum tjock; de hafva blifvit tillverkade af puddladt jern, härdadt eller ohärdadt skrotjern, och man är nu i Portsmouth sysselsatt att pröfva hvilka som bäst emotstå den förfärliga kraften af en 68-pund, kula. Skyddsplåtarna sträcka sig i höjd med öfra däck. Trossbotten blir af träd, med 24 fots höjd öfver kölen. Batteriet, 9 fot öfver trossbotten, blir helt och hållet af jern, men klädt med träd; öfra däck blir äfvenledes af smidt jern och beläget 7 fot 9 tum öfver batteriet. Alla däcken hvila på väldiga däcksbalkar af smidt jern, bultade till spanten. Längs hela skeppet, från för till akterstäf, löpa på hvarje 5:te fot, tjocka jernskenor, bultade till balkarne; dessa åter äro förbundne med diagonalskenor, som ger det hela utseendet af ett groft jern-nät. Skyddsplåtarna äro icke ämnade att skydda fartyget till sin fulla längd, utan blott den armerade delen, eller omkring

220 fot af breddsidan. Bestyckningen utgöres af 28 st. 100-pund. Armstrongs kanoner på batteriet, samt på däck af 4 sidokanoner och 4 kanoner i svänglavetter, alla af samma slag; tillsammans 36 kanoner, hvarje sändande sin 100-pund. kula nära 6 Engelska mil. Hvarken bogen eller akterskeppet har några skyddsplåtar, deremot äro dessa delar klädda med smidda jernplåtar af 1 $\frac{1}{2}$ tums tjocklek, fästade på en bordläggning af teak, 2 fot tjock, således erbjudande ett motstånd som få skott torde genomtränga. Men för att godtgöra denna om också blott skenbara svaghet, äro så väl försom akter-skepp så tillräckligt indelade i vattentäta afdelningar, att det bör kunna betraktas med fullkomlig likgiltighet, äfven om några kulor skulle finna sin väg igenom sidan. Dessutom äro för- och akter-skarpen genom svära jernskott skiljda från den af tjockaste jernplåt skyddade delen af fartyget, så att, äfven om dessa delar af skeppet blifva totalt bortskjutne, skulle likväl resten, eller det egentliga krigsskeppet återstå lika starkt och ogenomträngligt som någonsin, erbjudande ett skydd af 24 tum teak, beklädt med 5 tums plåt, mot hvarje skott. Båda stäfvarne äro likväl till den grad starkt sammanbundne genom en fullkomlig väf af jernskenor, korsande hvarandra i alla möjliga direktionser, att en sådan händelse aldrig bör kunna komma ifråga. På den af Thames Jernskeppsbyggeri-Kompani till Amiralitet insända ritning, visar bogens form fullkomligt formen af halsen och bröstet på en simmande svan, hvars under vattnet liggande bröst, utgör den del som är ämnad att törna mot ett fiendligt skepp. På Amiralitetets modell till detta fartyg bildar förstäfven en trubbig vinkel, hvars spets är strax under vattenlinien, hvarofvan den drager sig tillbaka. Denna ovanliga form kommer likväl att döljas genom ett löst skägg af träd, med tillhörande ornament, hvilket gör fartygets utseende snarlikt en fregatt af första storleken. Meningen är utan tvifvel att dölja dess rätta karaktär, men häruti torde man svårigen lyckas; eller tror man att någon Sjö-Officer skulle misstaga sig på

ett fartyg af 6000 tons, nära 400 fot långt och takladt som tredäckare, fastän det har blott 14 kanoner på sidan. Är det ej högst troligt, att en mängd fotografiska afbildningar, öfver detta fartyg skola finnas tillgängliga, så snart det väl är färdigt? och uti fiendliga flottor komma sannerligen icke sådana att saknas, lika litet som bestämda ordres, att om möjligt undvika ett så beskaffadt fartyg. Blotta idéen att försöka maskera ett fartyg så olika alla andra, är orimlig, när dertill kommer att detta är det enda i sitt slag som flyter på vattnet. Om man bland andra skepp i linien ej genast anmärkte dess närvaro, så lärers dock vid drabbningens början dess förfärligt förstörande verksamhet icke underlåta att göra sig kännbar. Den jernklädda fregattens sätt att anfalla, antages blifva: att söka törna på sin motståndare, helst på bogen eller låringen, hvarvid egen besättning bör draga sig tillbaka så långt som möjligt för att vara skyddad för egen tackling, som ovilkorligen ramlar vid stöten. En half skeppslängd från motståndaren stoppas maskinen klart till backning, för att klara vraket innan detta sjunker. Man antager att ett lineskepp, träffadt akterut, bör gå till botten inom 3 minuter. Bogsprötet blifver af jern och ihåligt, samt så inrättadt att det kan dragas inombords och skyddas vid klart skepp till drabbning; likaledes äfven ankrarne, på det att faran att fastna vid vraket måtte undvikas. Ännu återstår förklaring, huru egen takling som belamrar däck skall kunna klaras, samt den ytterst vigtiga saken huru propellern, midt upp uti allt detta, skall kunna hållas klar och brukbar. Skrofvets kostnad blir omkring 200,000 L., maskinernes 75,000 L. samt utrustningen ytterligare 45,000 L. eller tillsammans 320,000 L. Kan man blott påräkna hälften af hvad man lofvar sig af detta fartyg, så blir det nationen billigare än ett dussin lineskepp, och vi hoppas att inom kort få tillkännagifva höga vederbörandes beslut: att ännu ett till af samma sort skall sättas på stapel.

HYDRAULISK UPPHALNINGSBÄDD ("SLIP,") I CRONSTADT.

Vid de flera olika metoder att upphala fartyg på land, har en hög grad af mekanisk skicklighet blifvit framkallad, och man har patenter dertill uttagna så tidigt som 1682, dels på lutande bäddar, dels på pontoner. Vid dessa sednare förekommer dock den olägenheten, att då fartyg, som äro hvad man kallar ryggbrutna, ställas på en horisontel bädd, lida de till förbindningen. Men hvarje af dessa metoder eger dock sina fördelar, och hvilken det på någon gifven ort bör blifva mesta skäl att använda, beror på lokala förhållanden.

Denna omständighet föranledde, att i Cronstadt befanns fördelaktigast att anlägga en lutande plan, hvartill belägenheten af den dertill utsedda plats var lämplig, ehuru äfven dervid förekommo svårigheter, hvilka blott genom utmärkt byggnadsskicklighet blifvit besegrade.

Inloppet till denna bädd består af tvenne stendammnar, hvilka utskjuta i hamnen så att de innesluta en bädd af 800 fots längd, af hvilka 580 under vattenytan. Hela denna längd är belagd med 6 svåra jernvägar, på hvilka en slåde om 2000 tons skall vandra. Denna slåde består af en medelköl om 200 fots längd, 32 tums bredd och 12 tums höjd, uppburen på två rader jernrullar med 12 tums diameter, om 97 i hvardera raden, samt 2 st. sidokölar på hvardera sidan, uppburna af 34 dylika rullar eller hjul, så att dessa 6 ställ rullar löpa utefter de förut nämnda jernvägarne, och äro så förenade medelst jernförbindningar, att de bilda en slåde om 200 fots längd och 30 fots bredd. På hvar sida ligga 40 armar, hvarje om 2 tons vikt, på hvilka stora timmerkilar löpa, så att de bilda det underlag som passar efter fartygets boltten, och kan med lätthet ansättas medels takel.

Till denna ofantliga slåde hafva 5200 kubikfot ekvirke blifvit användt, i förening med nära 400 tons jern. Långsmedelkölen står en rad hydrauliska prässar af kort slag men stor kraft, och alla förenade medelst ett rör. Innan dessa prässar nedföras under skeppskölen, pumpas de upp till viss höjd och afstängas från tillhörande pumpar, så att fartyget, i stället för att ställas på en fast köl, kommer att hvila på de nämnda prässarne, hvilka foga sig efter de ojemnheter skeppskölen kan ega, genom den medelst röret dem emellan fortfarande förbindelsen.

Sjelfva upphalningen af släden med sin ofantliga börda af ett krigsskepp om 2000 tons, utföres medelst tvenne kettingar, bestående af ömsom enkla och dubbla länkar, gjorda af det finaste plattjern, så att de kunna bära mycket större frestning, än som på dem kan användas. Dessa kettingar ensamt väga omkring 40 tons. Det är första gången flata länkar blifvit till sådant bruk begagnade, och de anses vida öfverträffa vanliga runda.

Kraften meddelas genom en stor hydrostatisk präss, liggande horisontelt utefter medelkölens förlängning. Cyllindern har en iavändig diameter af 15 tum och 16 fots slag, samt väger nära 12 tons. Trenne metallpumpar mata denna oerhördt stora hydrostatiska maskin, drifna af en 40 hästars ångmaskin med högtryck. Samma ångmaskin drifver äfven en utvexling, inrättad att hala den toma släden upp eller ned för bädden.

Alla maskinerna och jernarbetena till denna stora anläggning, äro utförde af Mr H. Grisell i London, hvilken åtagit sig uppsättningen deraf, med vilkor att han skall hafva inseendet vid det första fartygets upphalning och utsättande.

Ehuru ingen kostnad blifvit sparad att göra detta verk till det bästa af sin sort, så befinnes likväl total-kostnaden ganska liten, och man förundrar sig öfver att engelska regeringens icke kommit att anlägga sådana upphalningsbäddar på

kronans varf, då i många fall ett skepp dermed skulle kunna uppdragas, rengöras och åter utgå inom 24 timmar, hvarigenom den ojemnförligt större kostnaden att intagas i dockan, skulle kunna undvikas vid mindre reparationer.

(Insändt.)

OM ÖRLOGSFARTYGS UTSÄNDANDE TILL AFLÄGSNA FARVATTEN FÖR HANDELNS SKYDD OCH BEFORDRAN.

Under sist förflutna Riksmöte väcktes en motion på Riksdarhuset, som, om densamma vunnit Statsmakternes bifall, otvifvelaktig, utom sitt egentliga ändamål, äfven skulle för vår flotta varit af största vikt, både genom den ökade öfning som personalen skulle erhållit, och äfven derigenom att örlogsvapnet hos nationen skulle vunnit allmänna erkännande, till följe af den stora nytta handeln deraf hämtat. Jag menar här motionen: "att örlogsfartyg måtte stationeras på sådana utländska platser der Svenska handeln har sina största intressen." Motionen föreslog fem sådana stationer, nemligen: 1:o Vestindien och östra kusten af Amerika, 2:o Stilla Hafvet, 3:o China och Australien, 4:o Ostindien och 5:o Medelhafvet. Å hvardera af dessa stationer skulle alltid finnas ett Svenskt örlogsfartyg, som än skulle ligga stilla i någon af stationens förnämsta hamnar, än kryssa å de stationen tillhörande hafven, för att bevaka Sveriges handel, skydda dess handelsfartyg samt avsluta nya handelstraktater m. m. I motionen begärdes 540,000 Rdr, som jemte något bidrag af anslaget för exercis med flottans bemanning ansågs för ändamålet tillräckligt.

Det torde ej kunna bestridas att detta skulle för vår handel vara af största nytta, genom den säkerhet och trygghet hvarmed handelsfartygen skulle navigera under skydd af

krigsfartygens kanoner. Också är jag öfvertygad att ingen lifligare än våra skeppsredare och handelskaptener kunnat önska framgång åt denna så viktiga motion. Hvar och en som gjort sig bekant med en aflägsen sjöhandels natur, inser nog samt alla de olägenheter och svårigheter, skeppsredare och kaptener hafva att bekämpa äfven då allt går lyckligt och väl, och huru stora, ja ofta ööfvervinneliga dessa blifva, då någon motgång tillstöter. Sådana motgångar kunna vara af många slag, såsom t. ex.: mindre haveri, sjuklighet hos befäl och besättning o. s. v. Vore deremot svenska örlogsfartyg stationerade på de i motionen föreslagna platserna, så skulle dessa svårigheter betydligt minskas. De väl och starkt bemannade örlogsfartygen skulle vara skyldiga att på alla sätt bispringa ett i betryck varande handelsfartyg, vara behjplige vid reparationer efter mindre haveri, lemna undsättning af folk till besättningar; ja äfven i ett så svårt fall som att både kapten och styrman å ett handelsfartyg vore otjenstbare, skulle fartyget ändock icke behöfva uppskjuta sin resa, enär annan befälhafvare och styrman kunde erhållas från örlogsfartyget.

Utom denna direkta hjälp, skulle handeln i sin helhet af örlogsfartygens utstationerande draga den största nytta. Handeln med aflägsna länder blefve nemligen icke allenast tryggare derigenom att örlogsmännen skulle bispringa handelsfartygen i nöd och skydda den från korsarer; vår direkta handel med dessa aflägsna länder, skulle äfven, genom dess ökade säkerhet, ernå en vida större utsträckning än för närvarande. Härigenom borde för fädernesland-t uppstå en lifligare sjöfart och en, i förhållande dertill, större pekunier vinst, hvarjemte statsverket skulle af handeln erhålla en förökad inkomst, som inom en troligen ej långt aflägsen framtid torde rikligen ersätta de anslagna 540,000 Rdr. Det är känt att en ej ringa del af vår transatlantiska handel går öfver England. Engelsmännen hämta och upplägga i sitt land stora förråder af transatlantiska varor, hvilka de sedan med

större eller mindre vinst, sälja till svenska köpmän, som gemenligen sjelfva från England afhämta dem. De svenska köpmännen måste således först betäcka de engelska för inköps- och transportkostnad, samt dertill ytterligare betala ett, troligen ganska drygt, kommissions-arvode. Om vi deremot sjelfva med svenska fartyg gingo till aflägsna platser och der uppköpte samt direkte hemförde våra varor, så skulle vi icke allenast inbespara provisionen till Engelsmännen, utan äfven draga en ytterligare vinst deraf att svenska fartyg, hvilkas inköpspris är ringare och hvilkas besättningar gå för lägre hyror än de engelska, kunde göra transporten för billigare pris; hvarjemte omlastningen i alla hånseenden undveks.

Delta vore en direkt vinst för hvarje köpman som med egna fartyg hämtade sina varor på produktionsorten. En ännu större vinst skulle dock svenska handeln i sin helhet kunna draga häraf, derigenom att den ökade beröringen med och kännedomen om dessa aflägsna länder; emellan fäderneslandet och dessa, öppnade nya allt mera tilltagande relationer och affärsförbindelser, frambringande större tullinkomster samt inom landet uppväckande häg till stora och vidsträckta handelsaffärer. Fortfara vi deremot att på samma sätt som hittills sköta vår aflägsna sjöhandel, sätta vi oss i ett allt större och större handelsberoende under England, ett beroende som redan är tillräckligt stort och i alla afseenden långt ifrån önskvärdt.

För att dock så vidsträckta och direkta handelsförbindelser med långt aflägsna länder, utan allt för stora svårigheter, skola kunna tryggt och ostördt fortgå, är det nödvändigt att i närheten finnes en väpnad svensk myndighet, i stånd att skydda svenska medborgares lif och egendom. Jag vill här blott anföra ett par exempel på nyttan i detta afseende af ett örlogsfartygs närvaro: Om ett handelsfartyg ankom till en aflägsen ort, och under resan fartygets besättning gjort sig skyldig till oordningar och fel af ett eller annat slag, skulle befälhafvaren med sina klagomål kunna vända sig till

chefen på örlogsfartyget för att genom dennes åtgöranden till lydnad söka återföra de brottslige; eller om dessa skulle vara flera och det vore att frukta att de, så snart örlogsfartygets närhet ej längre hölle dem i respekt, ånyo skulle återfalla i sina oordningar, borde de orolige kunna tagas ombord på örlogsfartyget, der de alltid lättare kunna hållas i ordning, samt handelsfartyget, om så erfordrades, erhålla ny besättning från det förra. Det är känt att våra skeppsredare ofta tillskyndas betydliga förluster genom orimliga restrictioner i handelsförhållanderna på vissa platser, och äfven genom mindre redligt beteende af agenter och kommissionärer, hvilka gifva handelskaptenerne falska uppgifter och debitera dem allt för högt, utan att dessa, obekanta med språket och förhållanderna på stället, kunna upptäcka och ännu mindre förhindra dylika bedrägerier. Funnes deremot på platsen allt som oftast ett Svenskt örlogsfartyg, borde dettas chef till en viss grad kunna förhindra bedrägerierna, derigenom att han, som genom ett längre uppehåll på stället med detsamma vore bekant, skulle varna handelskaptenerne samt göra dem uppmärksamma på de försigtighetsmått som borde iakttagas. Hos ställets myndigheter, till hvilka en örlogskaptan alltid hade tillträde, och hvars ord dessa säkerligen med aktning skulle höra, enär örlogskaptanen här vore att anse som sin Konungs representant, skulle han både kunna och äfven vara skyldig att göra kraftiga påminnelser emot allt som för Svenska handelns fria gång lade hinder i vägen. Om oroligheter inträffade på en aflägsen plats och ett Svenskt örlogsfartyg befann sig i närheten, skulle örlogsfartygets närvaro och indytandet af dess kanoner ofta vara i stånd att skydda både Svensk egendom och äfven Svenska medborgare, hvilka sednare, om faran vore öfverhängande, tills vidare kunde tagas ombord på örlogsfartyget. Ett örlogsfartygs ständiga närhet skulle derjemte vara en god och behöflig kontroll på en del konsulter att riktigt och nitiskt fullgöra sin pligt.

Dock, skola de utstationerade örlogsfartygen kunna öfva ett så vidsträckt inflytande, är det nödigt att cheferne, genom lag, erhålla stor och bestämdt utstakad myndighet angående deras förhållande till det som rörer handel och sjöfart. Saknaden af en sådan lag, likasom af en förbättrad sjölag i allmänhet, har alltför länge varit känbar för att icke snart behöfva afhjelpas. Visserligen äga vi utom vår föräldrade och för nationen helt och hållet opassande sjölag, åtskilliga författningar rörande handel och sjöfart, men dels afhandlar — mig veterligen — ingen af dem chefernas å örlogsfartyg förhållande till den allmänna sjöfarten och handelsmarinen, dels äro dessa författningar så spridda att det möter stora svårigheter och erfordrar ett vidlyftigt studium att om dem erhålla om också endast en yttlig kunskap. Tillsättandet af en komité af lagkunnige och sjömän, för att uppgöra förslag till sådana lagar, synes både önskligt och behöfligt. Flere af de större sjömakterne äga deremot bestämda och för nutiden passande lagar i dessa ämnen, hvaribland här företrädesvis må nämnas England, hvars sjölag "The merchant shipping act" är så nyligen utfärdad som år 1854, och på ett ställe innehåller det hufvudsakliga af hvad såväl en örlogssom handelskapten behöfver känna rörande rättsförhållandena till sjö, äfvensom deras ömsesidiga rättigheter och skyldigheter.

Såsom ytterligare styrkande hvad jag häröfver framställt, tillåter jag mig anföra följande utdrag ur en afhandling som under titel: "Med anledning af en på Riddarhuset väckt motion om örlogsfartygs stationerande på utländska platser till handels skydd och befordran", år 1857 utgafs i Stockholm.

"I Aftonbladet för den 19 Maj 1855 är infördt ett bref, underteckadt af sju Svenska sjökaptener, af följande lydelse:

Konstantinopel den 28 April 1855.

Till ärade Redaktionen af Tidningen Aftonbladet Stockholm.

Undertecknade taga sig härmed friheten anhålla det Redaktionen godhetsfullt i sin resp. tidning ville låta vederbö-

rande veta huru bedröfligt ställt det här är med Svenska ambassaden i allmänhet och konsulatet i synnerhet.

När en sjökaptan hitkommer är han nödsakad att, såvida han ej talar Franska eller Italienska (hvilket sällan är händelsen), anlita en tolk som talar något Engelska, för att åtfölja sig till konsulatet, och har han då ej annat att göra än förlita sig på denne, som vanligen ej söker annat än att sätta oss i omständigheter då minsta anledning finnes dertill, såsom t. ex. i händelse af haveri, hvilket sednare tyvärr numera ej sällan inträffar, sedan skeppsfarten så betydligt tilltagit på Konstantinopel och Svarta hafvet; man räknar sällan mindre än 50 à 60 Svenska och Norska fartyg ständigt här, och ofta i hundratal.

Då någon kapten ber konsuln om en protest eller något annat viktigt dokument öfversatt på något för honom begrippligt språk, hvilket man skulle tycka vara konsulns skyldighet, svarar konsuln att kaptenen får låta öfversätta det hvar han behagar och denne får då ofta betala 2 à 300 francs för att få öfversatt endast några rader.

En Svensk kofferdikaptan från Hernösand hade troligen ej vid hemkomsten härifrån för cirka 4 à 5 månader sedan, blifvit förlustig sitt fartyg, om han hade haft en konsul som hade bistått honom med goda råd och upplysningar vid uppgöringen af hans haveri.

För några dagar sedan hafva flera Norska kaptener förenat sig och öfversänt en klagan till sitt departement angående samma förhållande.

Delta torde vara tillräckligt för att öfvertyga Redaktionen om huru verkliga förhållandet är.

Högaktningsfullt etc.

Denna skrifvelse uppdragar bedröfliga förhållanden som dock tyvärr icke äro egna för Konstantinopel, men som både der och på öfrige orter vore omöjliga om ett örlogsfartyg låge i hamnen eller ofta besökte den. Om man också icke

så särdeles fäster sig vid den förökade utgiften af några hundra piaster för att få papper och dokumenter öfversatta, så måste man dock fästa sig vid svårigheten att få årliga uppgifter.

Med hvad förtroende skall en skeppsredare sända sin skeppare till en ort, der han vet honom sakna allt stöd och derigenom lätteligen kunna falla i händerna på personer, som finna sin uträkning uti att trakassera honom? Hvarken assurans eller andra försiglighetsmått äro här tillräckliga; ty en försummad formalitet eller bristen på tillräcklig handledning kan ofta förorsaka en protest från assurancesbolaget."

Likaledes innehåller Aftonbladet den 7 Mars 1859.

"En korrespondent från Buenos Ayres af den 27 sistl. Dec. som skrifer till Berlingske Tidende, rörande Danska kommersiella och konsulats-angelägenheter, omtalar att Danmarks konsul för ögonblicket saknades och omnämner med de största loford Svenska konsultn, Herr Billberg, samt huru önskvärdt det vore om Danmark, likt Sverrige och Norrige, ägde aflönade embetsmän till konsulater i stället för köpmän, äfvensom att Svenska konsulatet i Buenos Ayres fått ökad betydighet genom de flera Svenska och Norska örlogsmän som legat på Buenos Ayres redd, och tillstyrker på det varmaste att Danmark ville följa sina grannars exempel att till handelns skyddande utsända örlogsmän."

Många flera skäl skulle visserligen kunna anföras för att visa behöfligheten af Svenska örlogsfartygs utstationerande till handelns skydd och befordran, dock må det här anförda vara nog, isynnerhet som afsigten med denna lilla uppsats endast varit att upplifva minnet af förut omförmälte motion, samt att uttrycka en önskan att samma motion ånyo, så utförligt och tydligt motiverad som möjligt, måtte föreläggas Ständerne samt vinna desses bifall och K. M. stadfästelse.

I öfrigt, och för att här undvika större vidlyftighet, tager jag mig friheten hänvisa dem som här för intressera sig, till

den förut citerade skriften: "Med anledning af väckt motion om örlogsfartygs stationerande på utländska platser etc.", som på ett särdeles tydligt och förtjänstfullt sätt visar och bevisar nödvändigheten af hvad här endast blifvit antyd.

C. F.

SUNDET EMELLAN GREKLAND OCH EUBEA.

Ön Eubea och dess hufvudort kallades under medeltiden Egripa, men som detta är befunnit vara en förvändning, har man på sednare tiden bortlagt namnen Negropont och Egrippo, för att åter upptaga öns klassiska namn Evboea och hufvudstadens Kaleis. Denna ö ansågs såsom en af de viktigaste besittningarne för Venedig, under denna mäktiga republiks vålmaktstid, hvarföre ännu i dag Konungariket Negroponts banér förvaras i St. Marcuskyrkan. Hufvudstaden var många år efter dess underkufvande af Turkarne det vanliga residenset för deras Storamiraler, Kapudan Pascha, men numera är den anmärkningsvärd såsom den enda ort i Konungariket Grekland, hvarest några mahomedaner finnas kvar. En moské har blifvit bevarad åt dem, men de öfrige förändrade till kyrkor. Fästningsverken äro, som öfverallt i Grekland, förfallne, men i staden finnes några temligen goda hus uppförde af Venetianarne. Öfver stadsporten sitter Venetianska lejonet, och en kyrka med högt tak, fyrkantiga torn och göttiska fenster är också troligen byggd under de 3 sekler republikanerne här herrskade, förr än Mahomed den 2:e år 1470 lade ön under sitt välde. Det märkbaraste minnesmärke efter turkarne är en ofantlig kanon, lik dem som ses vid Dardanellerne och hvaruti den största karl kan krypa in. Den är laggd att försvara södra sidan af kastellet, en byggnad uppförd under olika tidevarf. De före krutets uppfinning be-

gagnade fyrkantiga tornen äro nemligen blandade med venetianska bastioner af urgammal art samt med turkiska, hvitmenade murar. På kastellet's glacis var turkiska begravningsplatsen, bortom hvilken staden med sina förfärligt sönderfallna murar omgifver udden i en halfcirkelform. Bakom murarne uppkastade turkarna en jordvall med palisader tvärs öfver näset.

De enda lemningarne af det fordna Kalcis består af marmorstycken i kyrkornas och husens murar. Likväl var det alltid en vigtig plats, grundlaggd af Jonier, som väl utsände egna kolonier, men på sednare tider vanligen lydte under Athen.

Viken på norra sidan af Kalcis heter Minas och är tillgänglig för fartyg, men den södra viken, kallas Vurko för dess grunda och ojemna beskaffenhet, kan endast begagnas för båtfart. Derifrån leder ett smalt och krokigt sund söderut till ett 4 minuter aflägsset, annat smalt pass, hvarest ett torn ligger på en låg udde af Eybeas strand vid slätten Wasiliko (Kungsängen). Den smalaste delen af sundet mellan herget Karababa och Kalcis kastell kallas Euripus och är delad i 2 olika stora sund genom ett litet fyrkantigt, af turkarne uppfördt fäste på en klippa med ett rundt venetianskt torn i nordvestra hörnet. En stenbro af 60 till 70 fots längd sammanbinder fästet med Boootiska landet, och en trädbrygga om 30 fot med kastellet's port. Den äldsta bro öfver detta sundet bygdes under peloponesiska kriget; under Alexander den Stores tåg inåt Asien, befästades denna bro med torn, murar och portar, så att en plats på fasta landet, kallad Canethus, äfven deruti innefattades. Då Romarne 140 år efteråt stridde mot Antiochus, fanns icke mera brön, men den uppbygdes för Emilius Paulus när han 150 år f. Chr. återvände denna väg efter eröfringen af Macedonien. Under Justiniani regering var åter bron så förfallen att man blott på ditlagde bräder kunde komma öfver den.

Det är under denna bro, som de ovanliga och föränderliga strömsättningar ega rum, hvilka omnämnas af forntidens författare

och halva förgäfves sökt förklaras af sednare tidens. Der är omkring 7 å 8 fot djupt vatten, hvilket stundom störtar fram med 8 knops fart, så att ett fall om $1\frac{1}{2}$ fots höjd bildas under bron. Derefter blir strömmen en kort stund stillastående, innan den börjar rinna åt motsatt håll med 4 till 5 knop, som är den vanliga hastigheten, och dessa förändringar ske ofta flera gånger om dygnet, utan att någon regelbundenhet kunna utfinnas.

På slätten vid Kalcis äro 3 gamla cisterner och ruiner efter en romersk vattenledning. Söder om Kalcis ligger viken Vathy eller Aulis större hamn. Dervarande slättland frambringa i sådan ymighet vindruftvor att en by deraf kallas Ampelia. Kalcis är den enda betydande stad på Eubea, men på öns södra udde ligger Karysta och på den östra Kumi. Den stora bristen på befolkning, ännu glesare än på grekiska fastlandet, hindrar den fullständigare odling, som den ovanligt fruktbära jordmånen fordom hade. Ön som i sednare åren fått kolonier af engelsmän och tyskar, förser dock det kringliggande landet med säd, som här brukar gifva 20:e korvet. Hufvudprodukterna är likväl vin, och i mindre betydighet afsättes Johannisbröd, bomull, virke, beck och terpentin. Timmer skulle kunna utskeppas i mängd, om tillräckliga transportmedel funnos.

Landtfolket påstår att nordliga vindar om aftonen draga sig östligt. Segelleden uppför sundet är icke svår, men fordrar god vind, för att fartyget skall kunna stäfva strömmen. Vid Burgi är en säker ankarplats under motvind. Efter ankomsten till Kalcis bör man ankra nära under Karababa, och iakttaga att lägga sig på sidan om strömfåren, för att icke fresta ankaret genom de kastande och häftiga strömsättningarne. Vattnet är alltid högst då strömmen löper sydvart. Hamnumgålderna i Kalcis äro 12 lepta pr ton. För att passera genom bron betalas 30 till 70 drackmer, och dessutom erlägges lotspenningar, gratifikationer till broföreståndaren m. m. 16 fots fartyg kunna der passera, men de flesta finna fördelaktigare att stadna vid Karysta, både för tidsutdräkten och kostnaden att komma upp till Kalcis.

YTTERLIGARE OM DIAGONAL-FÖRBINDINGS-METHODEN A FARTYG.

I 6:te häftet, 21:a årgången, har Redaktionen benäget inlagit en insänd artikel angående diagonal-förbindnings-metoden å fartyg, som är undertecknad "Äfven Skeppsbyggare." Tacksam derför, är det i anledning deraf, som samma insändare ytterligare anhåller om införande af följande, än mera direkt på saken rigtade, förtydligande.

I ofvannämnde häfte, sidan 193 raden 9 nedifrån, står sp:t X, detta är ett förvillande tryckfel, läs sp:t 0 (Noll) eller, som det gemenligen å skeppsritningar betecknas: \otimes .

Premier-Löjtnant Witt har i samma häfte svarat på omnämnde insända artikel och hänvist, såsom bevis för metodens riktighet, till den af honom utgifna Lok, "Praktisk och Theoretisk Handledning i Skeppsbyggeri" sid. 83 och 84; men då det är samma bevis insändaren sökt bestrida, utan att i sin uppsats hafva nämnt pagina, hvarest det stått att läsa, så får insändaren ytterligare citera sina anförda ord: "att beviset med jertråden är olämplig, ty den bör betraktas som böjd"; ja den bör i detta hänseende betraktas som böjd! ty att en böjd jertråd, med stöd, som ej böjer sig mera vid ändtryckning, icke är detsamma som en klen och lång jertråd utan stöd och som böjer sig vid ändtryckning, tyckes icke fordra något bevis, eller rättare kan lika litet bevisas, som att svart är hvitt och tvertom. Deremet ligger det i sakens natur, att en fritt böjd jertråd icke har mer förmåga att motstå en påtryckning från ändarne utan att den blifver mera böjd, än att en fritt böjd jertråd måste rakna mera för en i ena ändan påhängd tyngd; att förhållanderna härvid äro beroende af ändtryckningens kraft, motsvarande tyngdens påhängande, är en sak, som väl skulle kunna bevisas; men vi skola ej uppehålla oss vid det som är påtagligt; fastheldre må tagas i öfvervägande, hvad insändaren an-

fört angående jernskenor lossnitning eller mottryckning, än återkomma till den råta linien af ståltråds-direktion, se sid. 84 raden 6:te nedifrån i "Handledning i Skeppsbyggeri." När jernskenor äro så tätt bultade till fartygs garnering, att deras bugt ej kan förändras, utan samtidigt med skeppssidans böjning, så inträffar det förhållande, att den höjda fastbultade jernskenan har lika förmåga att upphänga som att uppstödja fartygets För och Akter, hvaraf följer att jernskenas ytterligare böjning ej förändras, utan att det är sak samma, antingen upphängnings-metoden eller uppstödnings-metoden användes. Återstår då att betrakta hvilken af dessa metoder är den bästa. Att en stödningsstötta, den må vara rak eller krokig, då den ej svigtar gör mera och säkrare tjenst än ett hängsle på t. ex. en dockport, vanlig enkel port, grind eller dylikt, är lika visst, som det är tänkbart, att hängslet brister i öglan, går af vid någon bult, och sålunda upphör att göra den påräknade tjensten, hvilket dock icke kan blifva förhållandet vid uppstödnings-metoden, då omöjligheten att svigta eller mera böja sig blifvit undanröjd.

Hvad åter fartyg beträffar, så är det dess botten midskepps som skall förhindras att böja sig uppåt, användes uppstödnings-metoden, så upplystes Fören och Aktern samtidigt, det vill säga: om vi betrakta fig. 57 i den meranämnde "Handledningen i Skeppsbyggeri", så borttaga vi linierne *a. b.* och *a. c.* i uppstödnings-metoden, då blir allt klart och tydligt; botten vid *d.* kan ej gifva sig uppåt utan samtidigt med *e.* och *f.*; användes deremot upphängnings-metoden, så stå linierne *a. b.* och *a. c.* kvar, men *e. d.* och *f. d.* tagas bort; frågas, hvad för nedtryckning har då botten vid *d.*? Ingen annan, än hela det bugtiga spantet vid *a. & d.* beläget; och att det bugtigaste spantet lättare höjer sig uppåt, än ett rakare, som är beläget i fartygets ändar, derom behöfvos intet ordande.

Premier-Löjtnant Witt har, i sitt benäget gifna svar, omnämnt Franska Linieskeppet Napoleon, som haft eller har dia-

gonalskenorna så insatte som hans afhandling föreskrifver. Att skillnad är emellan örlogs- och kofferdiskepp, veta vi nog, men i detta fall, nemligen om diagonalförbindning med jernskenor, kan olikheten ej vara betydlig; deraf föranledes insändaren att ytterligare påstå, det upphängnings-metoden, "är praktiskt stridande mot hvad insändaren erfarit"; hänsyftande dervid på skeppet Skandinavien, som 1851 såldes till Belgien. Insändaren hade då tillfälle bemärka, att jernknäna voro nära loss och fränslitne bjelkarne, samt fartygsbottnen mycket ryggbruten. Sannt är dock, att jernskenor icke ensamt förorsakade detta förhållande. Andra orsaker voro dertill bidragande; såsom: klen köl, kölsvin sammansatt af korta längder, att timren i de få, mycket aflägsnade spanten ej vid byggnaden varit tätt sammanfogade, utan åtskilde med mellanlagde lappar af 1 tum tjocklek, hvilka spruckit och bortfallit. Emellertid, om jernskenor icke bidragit till ryggbrytningen, så hade de dock ej heller gjort någon tjänst att motstå den. Fartyget blef sedermera uppdraget på land och förstärkt på åtskilligt sätt med vägare och förbultadt med en oerhörd mängd bultar, jemte det, hvilket insändaren sedermera hört berättas, jernknäna blifvit losstagne, omgjorde och satte, så att jernskenor med vidsvedsade jernknän luta med öfra ändan för-öfver i förskeppet och akter-öfver i akterskeppet.

=====

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

(Kongl. Bref.)

Den 4 Juni. Att 2:ne nya Kanonångslupar må byggas i enlighet med Kongl. Förvaltningens af Sjö-Ärendena förslag. S. d. Att ett nytt Reglemente för lysningsämne förbrukande å Flottans fartyg blifvit fastställt.

Den 16. Att skillnaden emellan kostnaden för Korvetten Nadjens expedition till Medelhafvet 1857 och 1858 och den dertill anslagna summan, utgörande Rdr Rmt 4,946 öre 67, må betäckas af besparingarne å anslaget till exercis med Flottans bemanning

S. d. Att till slopning anbefalldes Skonerten Experiment dess förrinnan får användas såsom skott-tafva till målskjutning med bomber.

Den 22. Att tobaksskilling förhöjd till 6 öre Rmt får utgå till Flottans trupper under marsch.

S. d. Att Protokolls-Sekreteraren i Sjöförsvars-Departementets Kansli-Expedition F. Rythén erhållit tjänstledighet från den 4 Juli till den 15 September och att e. o. Kanslisten T. Neyber blifvit förordnad att hans tjänst bestrida.

Den 19 Juli. Att ytterligare ett års resestipendium skall utdelas till Sekund-Löjtnanten vid Flottan G. E. Ulf som är anställd i Kongl. Stor-Brittanisk Örlogstjänst.

Den 30. Att ett års resestipendium med 75 L. skall tilldelas Premier-Löjtnanten Grefve A. T. P. Cronhjelm som erhållit 3:ne års permission att ingå i Kongl. Stor-Brittanisk Örlogstjänst.

S. d. Att Kamreraren vid Flottan i Stockholm H. H. Krutmeijer har erhållit ökad tjänstledighet till den 1 Novemb. och att Kassören och tillförnade Kamreraren vid samma station, C. J. Trolle fortfarande och under enahanda vilkor må bestrida Kamererare-befattningen.

Den 18 Augusti. Att Skeppsholmens kaserner och högvakt, äfvensom allmänna vägen m fl. ställen derstädes skola erhålla den erforderliga upplysningen af 200 gaslågor genom det gasrör, som nedlägges för den under byggnad varande nya brons upplysning.

S. d. Att de Carlskrona station tillhöriga Exercisbriggen Snappopp jemte Kanoneskonerten von Essen och Victor von Stedingk skola slopas.

Den 23. Att Kammarsskrifvare S. E. Lundberg må, efter vederbörligen erhållit afsked från sin hos Kongl. Förvaltningen af Sjö-Ärendena innehafvande Kammarsskrifvarebefattning, uppföras på Allmänna Indragnings-staten till åtnjutande af pension

(General-Order.)

- Den 4 Juni. Att Kommendör-Kaptenen på Flottans Reservstat m. m. J. W. Richnau erhållit 3 månaders tjänstledighet att vistas utrikes, samt Kommendör-Kaptenen vid Flottan C. B. Lilliehöök 1 månads tjänstledighet i samma ändamål.
- Den 3. Att Sekund-Löjtnanten E. Munck må få vistas utom riket under honom beviljad 5 månaders tjänstledighet.
- Den 16. Att Sekund-Löjtnanten vid Flottan C. Smedberg erhållit 3 månaders tjänstledighet.
- Den 17. Att Ångkorvetterna Thor och Orädd skola, sedan de från Norrland till Stockholm öfverförde trupper debarkerat, afgå till sjös, kryssa till den 2 nästkommande Juli och inträffa i Stockholm den 3 samma månad.
- Den 18. Att Kaptenen vid Flottans Mekaniska Korps B. J. Jonzon erhållit 3 månaders tjänstledighet för att företaga en utrikes resa.
- Den 20. Att besättningslistan för Kanonångslupen Svensksund skall ökas med en Officer.
- Den 22. Att Kaptenen vid Flottan A. G. Netzel erhållit 2 månaders tjänstledighet.
- S. d. Att den vid Stockholms station till sloping anbefallda Skonerten Experiment må, innan slopingen företages användas till skott-tafla för bomskjutning i ändamål att pröfva dugligheten af brandtrör och perkusionsbomber, äfvensom dessas verkan på fartyg byggd efter det vanliga sättet med spant och bordläggning af tråd.
- Den 25. Att Under-Löjtnanten i Flottans Mekaniska Korps H. H. Krutmejer erhållit ett års tjänstledighet för att vistas utrikes.

- Den 4 Juli. Att Ångkorvetterna Thor och Orädd skola efter återkomsten till Carlskrona almönstras samt inlägga på varfvet upptacklade samt med uppbörderna ombord.
- S. d. Att Öfversten vid Flottans Mekaniska korps Grefve A. E. von Rosen erhållit 6 månaders tjänstledighet att resa utrikes.
- Den 8. Att de Under-Officers-Stater hvilka tillkännagifva sin önskan att anlägga sorgetecken efter Högstsalig H. M. Konungen må bära dessa i likhet med hvad för Officerare är föreskrifvet.
- S. d. Att de anbefalde saluterne å Kongl. födelse- och namnsdagar inställas, och att den efter H. M. Konung Oscar I anlagda sorgebeteckning, tillsvidare ej får anläggas å någon af nämnde dagar.
- Den 13. Att Kanonångslupen Svensksund får begagnas att, till sin bestämmelseort, utbogsra fartyget Finngrundet.
- Den 18. Att manskap, utur till Stockholms station uppfördrade Båtsmanskompanier skall beordras till härvarande K. allmänna Garnisons-Sjukhus för att undervisas uti sjukets vård och behandling.
- Den 19. Att Sekund-Löjtnanten Grefve Moltke-Hvitfeldt erhållit 2 månaders tjänstledighet från den 24 nästkommande September för att vistas i Danmark.
- Den 22. Att Kapten-Löjtnant W. B. Söderhjelm erhållit 6 veckors förlängning på innehafvande tjänstledighet.
- S. d. Att Korvetterna Lagerbjelke och Najaden skola inmönstras den 15 instundande September. Chef på den förre Kaptenen och Ridd. O. G. L. Trolle, på den sednare Kaptenen och Ridd. J. E. Ekman.
- Den 23. Att Kommendör-Kaptenen J. B. Kleman må afresa till Finspongs bruk för att öfvervara en försökskjutning med en $6\frac{1}{2}$ tums bombkanon med hvilken bestyckning Ångfregatten Vanadis skall förses.
- Den 25. Att Premier-Löjtnant C. P. Virgin erhållit tjänstledighet till den 1 instundande Oktober att vistas inom riket.
- Den 30. Att den salut på Kongl. födelse- och namnsdagar som genom General-Order af den 8 dennes blifvit t. v. inställd skall ånyo ega rum efter den nu förestående Klagodagen den 14 nästkommande Augusti.
- Den 2 Augusti. Att Sekund-Löjtnanten E. G. J. Nordenfalk skall tjänstgöra i Sjöförsvars-Departementets Kommando-Expedition under den tid Kapten-Löjtnanten Frih. B. O. Stackelberg blifvit beordrad att Chefskapet för nämnde Expedition bestrida.
- Den 5. Att Kaptenen vid Flottans Mekaniska Korps E. W. Sasse må, uppå Kongl. Förvaltningens af Sjö-Ärendena der-

om gjorda framställning, beordras att afresa till Stockholm, för att biträda vid granskningen af de förnyade ritningar och förslag till machineri för under byggnad varande Ångfregatten Vanadis, hvilka väntas inkomma från åtskilliga mekaniska verkstäder, och att efter slutadt uppdrag åter afresa till Carlskrona.

Den 9. Att Ångkorvetten Orädd får användas till vid stationen förekommande transporter och bogseringar under den tid Ångskonerten Balder repareras.

S. d. Att Löjtnanten i Flottans Mekaniska Korps C. G. Adelsköld erhållit ett års tjänstledighet för att i Tyskland, Frankrike, Belgien och Ryssland taga kännedom om jernvägsbyggnader m. m.

Den 12. Att Sekund-Löjtnanterne vid Flottan A. H. Rundqvist och P. G. H. Stark samt Under-Löjtnanten vid Marin-Regementet V. E. af Klint må beordras att i slutet af nästkommande September månad inträffa i Stockholm för att genomgå förestående kurs vid Central-Institutet för Gymnastik och Vapenföring.

Den 18. Att Ordonans-Officeren hos H. K. H. Hertigen af Östergötland, Kapten-Löjtnanten vid Flottan A. J. Afzelius är utnämnd till Adjutant hos H. K. H.

Den 19. Att de Soldater som innevarande höst kommanderas å Korvetterna Najaden och Lagerbjelke få förses med de för Marin-Regementet fastställda Kepy's, med det vilkor likväl att ingen ökad utgift för Statsverket derigenom föranledes.

S. d. Att Premier-Löjtnanten vid Flottan och biträdande Läraren vid Kongl. Krigs-Akademien, Frih. G. J. W. Åkerhjelm har erhållit tjänstledighet från den 15 Sept. till den 15 Okt. detta år för att vistas utrikes.

Den 26. Att Premier-Löjtnanten Frih. C. G. von Otter har erhållit tjänstledighet en månad för att å egna angelägenheter afresa till Stralsund.

S. d. Att Kanonångslupen Hogland skall afrustas.

Den 30. Att Sekund-Löjtnanten vid Flottan A. E. Palander har erhållit 7 månaders tjänstledighet att i egna angelägenheter vistas utrikes.

S. d. Att de 6 Båtsmän som från Stockholms station äro kommanderade att genomgå innevarande lärokurs vid Allmänna Garnisons-sjukhuset i sjukes vård och behandling, skola med September månads ingång återgå till tjänstgöring på stationen; men att samme 6 Båtsmän skola kommanderas att genomgå nästa lärokurs vid Garnisons-sjukhuset.

Den 2 September. Att de vid Motala Mekaniska verkstad under byggnad varande tvenne Kanonångslupar skola bära namnen Carlisund och Motala.

Den 7. Att sedan H. M. Konungen af Danmark behagat utnämna Kapten-Löjtnanten vid Flottan Friherre B. O. Stackelberg och Sekund-Löjtnanten vid Flottan C. Möller till Riddare af Kongl. Danske Dannebrog-Orden, så har Kongl. Maj:t i Näder tillåtit bemålde Officerare att nämnde Ordensdekoration emottaga och bära.

Den 13. Att Kanonångslupen Svensksund skall ställas till Kgl. Förvaltningens af Sjöärendena disposition för att någon af de första dagarna af instundande Oktober från Gottska Sandön afhemta det vid fyranläggningen derstädes använda arbetsmanskap.

S. d. Att Premier-Löjtnanten vid Flottan J. E. Gadelius erhållit 8 månaders tjänstledighet för att under tiden bistrida Lärarebefattningen vid Götheborg Navigations-Skola.

Den 16. Att Premier-Löjtnanten vid Flottan och Ridd. E. S. K. Peyron erhållit 4 månaders tjänstledighet samt Premier-Löjtnanten och Ridd. Grefve G. Wachtmeister 2 månaders, för att i egna angelägenheter vistas utomlands.

S. d. Att den i General-Order af den 30 sistidne Augusti omnämnda lärokurs vid Kongl. Allmänna Garnisons-sjukhuset härstädes och till hvilkens genomgående 6 Båtsmän af den vid Stockholms Station uppfordrade styrka skola kommanderas, skall taga sin början den 23 Januari 1860, samt att en ny lärokurs likaledes på 3 månader skall taga sin början den 2 nästkommande Maj och att till genomgående af denna 5 Båtsmän af den då uppfordrade styrka skola kommanderas, enligt de grunder som angifvas i Nädiga General-Order i ämnet af den 12 September 1854.

Den 17. Att Sekund-Löjtnanten vid Flottan L. v. Horn må under sin den 1 instundande Oktober infallande semester vistas utomlands.

Den 24. Att Premier-Löjtnanten vid Flottan Friherre C. G. Oxenstjerna erhållit 2 månaders tjänstledighet för att med Ångfartyg idka inrikes sjöfart.

Den 26. Att Sekund-Löjtnanten vid Flottan A. J. Bloms tjänstgöring i Kongl. Sjökarto-Kontoret skall upphöra samt att Sek.-Löjtnant A. Molander skall i Bloms ställe i nämnde Kontor tjänstgöra.

Den 30. Att Sekund-Löjtnanten vid Flottan B. C. E. S. E. Munck erhållit 3 års tjänstledighet för att å Svenska och Norska handelsfartyg idka sjöfart.

- S. d. Att Sekund-Löjtnanten vid Flottan A. P. Lilliehöök må under sin den 1 nästkommande Oktober infallande semester vistas utomlands
- S. d. Att Under-Löjtnanten vid Marin-Regementet J. L. A. Wibom erhållit 6 månaders tjänstledighet för att under tiden bestrida Lärarebefattningen vid Central-Institutet för Gymnastik och Vapenföring.

Förändringar inom Kongl. Maj:t:s Flotta.

Befordringar :

Den 18 Augusti. Till Kassör vid Flottans Station i Carlskrona: Kammar-skrifvaren *C. E. Rönström*.

Den 16 September. Till Sekund-Löjtnanter: Eleverne vid Flottans Konstruktions-Korps *A. E. Wallenstrand* och *R. Pettersen* samt Ynglingen *G. F. von Krusenstjerna*.

Utnämningar :

Den 6 Augusti. Till Adjutant hos H. Maj:t Konungen: Kaptenen *C. A. Sundin*.

Den 18 Augusti. Till Adjutant hos H. K. H. Hertigen af Östergöthland: Kapten-Löjtnanten *A. J. Afzelius*.

Afsked :

Den 24 Maj. Kassören vid Flottans Station i Carlskrona *J. L. Östergren*, med pension.

Dödsfall :

Den 2 September. Sekund-Löjtnanten vid Konstruktions-Korpsen *C. L. Ugglå*.

Den 8 September. Kommendören, Ridd. af K. Svärds-Orden, Heders-Ledamoten af K. Örlogsmanna-Sällskapet, *C. Lagerberg*.

Den 9 September. F. d. Stats-Rådet och Kontre-Amiralen, Kommendören af K. Svärds-Orden med Stora Korset m. m. Heders-Ledamoten af K. Örlogsmanna-Sällskapet *C. H. Ulner*.

Den 1 Oktober. Kaptenen vid Marin-Regementet Ridd. af K. Svärds-Orden *C. F. C. Hjelm*.

