



TIDSKRIFT
i
Sjöväsendet.

13:de Årgången

Häfte N:r 5, 1850

Carlskrona

ÅNGFARTYGS-MANÖVER OCH TAKTIK AF LEON DU PARC,
"CAPITAINE DE FREGATTE" I FRANSKA FLOTTAN.

(Ur Annales Maritimes).

Förord.

Flere afhandlingar äro utgifne rörande Ångfartygs konstruktion, machiner och handterande, men man har ännu icke offentliggjort några särskilta beskrifningar eller allmänna regler för dessa fartygs manövrerande, och hvad dermed bör iakttagas i taktiskt hänseende, och i afseende på krigsrörelser.

Oaktadt tillfälle saknats för mig att, så fullkomligt som jag önskat, praktiskt följa utvecklingen och framstegen i Ångfartygs begagnande, och jag varit i brist på ledning af resultaten af flera fartygs samverkan, har jag trott, att sammanförande af flere mäns i åtskilliga länder tankar i ämnet icke skulle vara utan nytta, helst man kan vara förvissad, att framtiden lemnar mera anledning än nu till fullkommande i berörde hänseende. Jag är belåten, om jag efter förmåga kunnat göra en början, och är säker, att det ofullständiga vinner öfverseende, då man öfverväger, att jag bearbetat ett ämne, som ännu kan sägas vara i sin linda.

Vicomte *Leon du Parc.*

Ångfartygs-navigationen skiljer sig i flera väsendtliga afseenden från navigationen med seglande fartyg, men den är uti det hufvudsakliga dermed så förenad, att de kunskaper och den erfarenhet, som tillhör den sednare, äro oundgängliga för den förra. Man kan följaktligen vara fullt skicklig

uti fullgörande af seglande marinens fordringar, utan att vara närmare bekant med Ång-marinens, men icke tvertom.

En fullkomlig bekantskap med principerne för ång-machiner är oundgänglig för Officerare, som erhålla befäl å Ångfartyg, för att med säkerhet kunna bevaka mekanismens behöriga vård genom Machinisterne och dem, som derom skola besörja, så att följderna af ouppmärksamhet förekommas. Den är i synnerhet nödvändig för att behörigen bereda allt för en strid, och att kunna möta dess händelser; vid sådane afgörande tillfällen, då en hvar är på sin post, hvilat största makt derpå, att Befälhafvaren rätt förstår att bedöma, hvad han har om händer, hvad dermed *kan* eller *icke* kan utföras, så att ingen af hans underhafvande, genom en vidsträcktare sak-känedom, må kunna underkänna Befälhafvarnes dispositioner, eller förebära, att de icke äro i harmoni med denna krigs-machins egenskaper; och att något af detta förekommer, om Befälhafvaren icke är tillfyllest bekant med hufvud-principerne af mekanismen, lider intet tvifvel.

Befälhafvaren å ett Ångfartyg bör derföre med sin förste Machinist och dess biträden sjelf undersöka machineriets hufvudsakligaste delar, och låta dem för sig redogöra för deras behandling, till vinnande af så väl känedom om sina underlydandes kunskaper och erfarenhet, som säkerhet, till hvad grad han kan sätta sitt förtroende till dem. Under det machinen är i gång, bör förste Machinisten och dess biträden jemte handtlångare vana befriade från alla andra göromål än som tillhöra en hvar af dem. Eldarne böra väl underrättas och bibringas vana i sin funktion; det är ett stort misstag att anse detta kunna nöjaktigt bestridas af hvem som helst. En kunnig eldare kan med vida mindre bränsle bibehålla en mera jemn och kraftfull ånga än en okunnig, och ojemnhet uti eldning är äfven af menlig verkan på machineriet.

Ankrarne

på ett Ångfartyg kunna vara lättare än på ett seglande af lika drågtighet, emedan dess master och rundhult samt takling äro mindre och taga mindre vindfång. Dess större längd och mindre bredd orsakar att det är mindre djupgående, arbetar lättare i sjöarne och rycker mindre uti tåget. Dess ankar-kettingar kunna användas till lämpning.

Afgång från hamn.

Innan ankaret lättas, bör man noga tillse, att fartyget har ett så jemnt läge, att då ankaret kommit på sitt ställe, det icke förorsakar någon slagsida. Uti stilltje eller mot vind böra alla segel vara beslagne, alla rår och stänger strukne; förutsatt, att fartyget är så takladt, att det genom behöriga dispositioner hastigt kan beredas för segling. Sedan ankaret blifvit lättadt, bör ingen fart göras förr än det blifvit upplyftadt ur vattnet, för att undvika förhrydningskopparens skadande af ankar-pynten. Om det är hårdt väder eller starkt löpande ström, bör man med sakta machin gå upp emot ankaret för att lätta arbetet och vara tillreds att, efter behof, genast kunna skjuta fart, om omständigheterna så fordra, i afseende på grund eller andra fartyg i närheten; och om man har ett fartyg på släp att bogsera, är detta så mycket angelägnare.

Ankring.

Dervid är angeläget förvissa sig, att fartyget slutat farten, innan ankaret fälles, och om ström löper åt en annan led än vinden, för hvilketdera (vinden eller strömmen) fartyget efter ankringen kommer att se upp; detta visar sig endast genom uppmärksamhet på förhållandet af andra till ankars liggande fartyg, eller, om sådane icke finnas på stället, genom märken på land, och derefter rättas valet af ankare. För att i strömvatten göra sig säker att icke få oklart

ankare, bör man, efter fällningen, med afpassad fart skära ifrån ankaret med rodet.

Till ankars.

Under hårdt väder med hög sjö, då man icke för hårdt vill fresta ankaret, eller om man icke är säker att det håller fast, bör man, med afpassad ånga, hålla maskinen i gång, hvilket icke allenast lättar ankare och tåg, utan bör man äfven genast vara tillreds att söka rymden eller säkrare ankar-plats (om en sådan finnes), i händelse ankaret draggar eller tåget springer.

Laktagelser under stiltje, lätta och starkare vindar samt storm.

Härvid gäller, hvad som i allmänhet bör iakttagas med seglande fartyg; vid *styrningen*, att aldrig gifva mera ror, än med afseende på farten är nödvändigt för den rörelse, man åsyftar; att i *hårdt* väder med hög sjö styra upp emot sjöarne, och i *storm* rätt emot dem, om man anser stört-sjöar farliga; att vid alla tillfällen begagna bom- och stag-segel, t. o. m. då fartygets kurs ligger $4\frac{1}{2}$ strek och ännu närmare vinden.

Uti hög sjö, då fartyget arbetar våldsamt, är det någon gång fördelaktigt att inhala skoten midskepps, för att kunna styra ännu närmare vinden. Seglens backning är då ännu icke så betydlig, att farten deraf lider, men fartygets stötning bidrager betydligt till fartens ökande. I allmänhet bör man, hvad möjligt är, söka hålla fartyget jemnt, och genom tyngders uppflyttning till lovart minska krängning, och dertill har man, till någon del, utväg genom omflyttning af ankar-kettingarne, hvilka böra vara uppskjutne uti spiel-baljor, löpande på rullar. Särdeles uppmärksamhet bör likväl oafbrutet fästas vid vindfångets minskande, hvarföre takling och rundhult böra ordnas derefter, och alla kända utvägar, att häruti vinna lättnad, iakttagas, samt besättningen, genom väl

betänkta dispositioner, inöfvas att hastigt kunna bort- eller nedtaga allt löst, och att hastigt kunna åter uppsätta och bereda taklingen för segling.

Under länsning fördevind för segel och maskin, är varsamhet vid styrningen nödvändigare än i de flesta andra fall. Att icke spara rodet, *då* det behöfves, är lika angeläget som det är skadligt att gifva för mycket ror, då det *icke* behöfves. Urskillning och vana hos rorgångaren är här oundgänglig. Icke allenast på fartygets girar ifrån kursen bör han vara uppmärksam, utan äfven på dufning och sättning. I förra fallet eller dufning, då för-skeppet nedfaller i en hålsjö och rodet till större eller mindre del är uti vatten-kanten, bör man i mån af girar gifva mera ror, men i sednare, då akter-skeppet är nedsänkt och rodet således verkar med sin hela bredd, bör man gifva mindre.

Om man af en eller annan orsak, under länsning i storm, vill stadna farten, är försigtighet nödvändig. Seglens bergning och beslående, så hastigt som möjligt, och ångans utsläppning, genom ventilens öppnande, bör ske samtidigt, så att maskinen blifver öfverlemnad åt sig sjelf; den bör icke stoppas förr, än farten, om möjligt är, minskats till 5 knop. Detta beror dock på den anledning, man haft att stadna, ty icke, utan i högsta nödfall, bör man, under stark fart med hög sjö, under länsning, tvärt stoppa maskinen, och ännu mindre backa, ty frestningen är för stor på mekanismen och kan orsaka skada, omöjlig att iståndsättas i sjön.

All medelst "backad" maskin skjuta akter-öfver.

Dervid är hufvudsakligast detsamma att iakttaga, som vid fart öfver stäf. Under fullkomlig stiltje gör man då i allmänhet $\frac{1}{2}$ del mindre fart, men rodrets handterande är då ömtåligare, och fordrar mera vana för att komma uti den led, dit man vill styra. Till 36 graders vinkel emot kölen är det högsta, man bör lägga rodet åt sidan, ehvad man

skjuter öfver stäf eller sackar. Man har erhållit visshet derom genom följande försök *):

1:o Under fullkomlig stiltje och stillaliggande fartyg lades rodret om styrbord, och machinen sattes i gång med 36 slag i minuten (full machin). Fartyget beskref då en cirkel af 8 gånger dess längd, och återkom till utgångspunkten på en tid af 4' 8".

Sedan farten stadnat, lades åter rodret om styrbord; fartyget sattes i gång med backad full machin och 36 slag i minuten. Det gjorde då en cirkel af 6 gånger dess längd vid återkomsten till afgångspunkten på en tid af 3' 17". Häraf erfor man, att under stiltje, då intet annat verkar än machinen, kan man röra sig akter-öfver på omkring $\frac{1}{4}$ mindre tid och $\frac{1}{4}$ mindre utrymme.

2:o Öfver stäf, med rodret om styrbord, full machin och 36 slag i minuten, borttogs all kraft, så att hjulen, lediga,ingo åtfölja med farten. Fartyget beskref då en båge af 7 gånger dess längd, midtför afgångspunkten, på en tid af 9' 7".

Sedan farten stadnat, lades rodret om babord, och sattes i gång med full machin back. Efter 17" borttogs ångkraften, liksom uti föregående. Fartyget fortsatte cirkeln och ankom till afgångspunkten på 6' 2", efter att hafva gjort en cirkel af 6 gånger dess längd.

Af dessa försök, hvilka flera gånger förnyades med föga skillnad i resultat, har det påtagligen visat sig, hvad man har att påräkna uti rörelser öfver stäf och sackning under stiltje. Vindens inflytande är beroende dels af dess kraft,

*) Att allt, hvad här afhandlas, egentligen grundar sig på den erfarenhet, man inhemtat af Ångfartyg med skofvel-hjul, synes af art. på flera ställen.

Anm. af Öfvers.

dels af taklingens beskaffenhet. Mer eller mindre väl utförda manövrer bero här på Befälhafvarens erfarenhet, och dylika undersökningar bör hvarje Befälhafvare anställa, för att lära känna sitt fartyg.

Vid utlöpande ur eller ingång i hamn

är i allmänhet enahanda att iakttaga som med seglande fartyg; dock i sednare fallet med den skillnad, att om man icke har fullkomlig säkerhet, vare sig i afseende på mist (dimma) eller mindre dager, att träffa rätta inloppet, eller innan man fått Lots, bör man icke gå med starkare fart än 4, högst 5 knop, för att hastigt kunna stoppa farten och skjuta akter-öfver, om omständigheterna så fordra. Men öfver en bank eller ett ref, der sjön bryter hårdare, bör alltid full machin begagnas.

Understödja fartyg, som äro i fara.

Häruti hafva Ångfartyg utvägar, som seglande sakna. Anträffas fartyg, som äro läck och nära att sjunka, och är vädret samt sjöhäfnings så svår, att båtar icke kunna utsättas, bör Ångfartyget hålla sig i det nödställda skeppets kölvatten eller på dess lä-låring, för att kunna bärga det manskap, som möjligen söker räddning uti båtar, eller på luckor, trappor &c. Då man manövrerar för att bärga folk, som i en båt eller på annat sökt räddning, bör man med minskad fart gå i lä derom och skjuta förbi, samt med backad machin sacka tillbaka, så att kast-tåg af de nödställda kan emottagas, hvarefter nödiga mått och steg till bärgning iakttagas efter omständigheterna.

Är eld lös uti det nödställda skeppet, bör Ångfartyget hålla sig akter-om eller i lovart, för att icke utsätta sig för fara af elden, samt skicka båtar, om krut icke finnes ombord, eller sedan det blifvit fördränkt.

Undsätta ett fartyg, som står på grund.

Ångfartyget bör då lemna ändan af en pålitlig kabel ombord på det strandade skeppet, å hvilket den fastgöres omkring stormasten, hvarefter Ångfartyget styrer $\frac{1}{4}$ kompass-strek i annan direktion än skeppets längskepps-linie, i händelse skeppet skrotat sig efter stötningen; Ångfartyget sticker på kabeln för att vinna fart, och då den tager styft, bör det sålunda ömsa ställning under forsering med full machin. Det strandade skeppets folk bör, medelst tyngders öfverflyttande åt lå, hvad möjligt är, gifva skeppet slagsida. Hjelper icke detta, kan försök göras att, som man kallar det, rulla skeppet, hvilket verkställles genom att folket, samladt på ena sidan, på en gång hastigt springer öfver till andra, samt åter tillbaka, så länge man anser sig dermed böra fortfara. Man bör dock härvid taga i öfvervägande, om denna utväg är tjenlig att vidtagas, hvilket beror på bottenens beskaffenhet.

Är det ett Ångfartyg, som strandat, bör detta med eget backadt maskineri biträda. Kan fartyget ändå icke komma af grund, måste tyngder lossas, hvarmed fortfares, så länge något finnes kvar, som är åtkomligt. Under tiden, och med full machin, bör det biträdande Ångfartyget söka hålla sig uti den direktion, hvaruti fartyget stött, men dock försöka att, med högst 2 kompass-streks girar åt sidorna, anbringa kraften.

Möter svårighet, att sålunda hålla Ångfartyget i tjenlig ställning ifrån det strandade skeppet, hvilket beror på vind och ström, måste ett ankare utföras och fällas så, att Ångfartyget kan bibehålla den mest lämpliga ställning ifrån det skepp, det vill draga ifrån grundet. Det strandade skeppets egna ankare böra äfven utföras, om sådant är möjligt, hvarefter man vid dessa förenade utvägar åter försöker. Misslyckas det då att få skeppet loss, måste masterne kapas, och dermed äro alla utvägar, man har att tillgå, använda å seglande skepp; men vore det ett Ångfartyg, som strandat, så

ägde man ännu betydliga tyngder att lossa af dess maskineri, och då beror det på tid och omständigheter, huru söndertagandet bör verkställas, om man dervid bör tillvägagå med den varsamhet, att icke, eller mer än hvad undvikas kan, skada maskineriet, eller om man, för att rädda fartyget, får vidtaga de mest skyndsamma åtgärderne.

En hvar, som noga tänker sig in uti hvad som är att iakttaga för att rätt använda de utvägar, han har, för att af grund förbjelpa ett annat Ångfartyg, finner nogsam, hvad han sjelf har att göra, om hans eget Ångfartyg kommer uti en dylik belägenhet.

Eldsvåda.

Vid sådana tillfällen kan man med fördel använda maskinen för eldsläckningen. Om beslutet fattas att sätta på land med förstälven, för att underlätta passagerarnes afgang ifrån bord, bör man taga sig till vara, att icke hjulen taga sjöbotten, emedan vatten-uppfordring med maskinen då hindras. Det skulle medföra stora fördelar i flera hänseenden och äfven vid eldsvåda, om hjulen hastigt kunde göras oberoende af hvarandra.

Goda sprutor, och efter lokal-omständigheterna ordnad eldsläcknings-disposition, äro lika angelägna å Ångfartyg som å seglande, och bör sorgfälligt inöfvas, för att ordningsfullt kunna anlitas, då eldsvåda, den största fara, som kan drabba ett skepp, uppstår.

Explosion.

För att förebygga explosion, gör det tillfyllest, att med noggranhet visitera pannan hvarje gång, den rengöres, och detta bör alltid ske, då den afkyles. Mycken skada kan drabba pannan, om man gifver den för mycket eller för litet vatten. Explosion kan icke äga rum, utan genom okunnighet eller vårdslös behandling.

Ångfartygs användande under krig.

De äro der att påräkna såsom en särskild kraft till hjälp för andra fartyg, och till handelns beskydd.

Ångfartyg kunna genom bogsering biträda seglande uti evolutioner, men de kunna icke gemensamt med dem taga någon väsendtlig del uti en strid, utan att vara utsatte för fiendens eld. Icke dess mindre har man insett nödvändigheten att konstruera Ångfartygen särskildt, för att betjena den egentliga styrkan såsom vehikler. Sådane Ångfartygen nu äro, måste de gå undan, sedan de bogserat ett annat inom kanonhåll, hvarföre det skulle medföra stora fördelar, om sidorna icke kunde genomträngas af kulor på ett afstånd af 600 metres (825 Svenska alnar) *).

*) Hvad här är anfördt, synes mig erbjuda flera anledningar till anmärkningar. Beträffande yttrandet, att Ångfartyg icke kunna gemensamt med seglande taga någon verksam del uti en strid, så medgifves, att de icke kunna taga rum uti en rangerad slag-linie; men då Ångfartygen, som tillhöra en Linieskepps-Flotta, måste vara så fördelade, att t. ex. tre skepp skulle för sig äga ett Ångfartyg, tillreds att biträda, då något af dem erhöil sådan skada, att det behöfde hjälp för att hålla sig på sin post, eller uti stiltje för att sluta upp, så böra Ångfartygen få sin plats vid det främsta af de skepp, de tillhöra, och således vara i skydd för fiendens kulor. Eburu den fart, en Flotta på slag-linie under en strid gör, är rioga, skjuter den dock alltid fram. Ångfartyget bör då, som mig synes, intaga en ställning vertikalt emot linien, och vara beredd, att då eget skepp så framskjutit, att ett fiendligt blir synligt uti luckan akter-om, genast börja att beskjuta det med sina bombkanoner i stäfven, och sålunda hinna att gifva fienden 4 à 5 skott med hvarje bombkanon, innan andra skeppet framskjutit, då Ångfartyget åter kommer i skydd, innan fienden blifvit denna motståndare varse, och derpå kunnat rigta sin eld. Intet hinder synes möta för Ångfartygen att sålunda kunna deltaga uti striden, tills deras biträde behöfves, och jag skulle tro verkan deraf nog betydlig, för att — hvilket synes, att den Fransyske författaren icke förstått — tagas i beräkning uti strid emellan Linie-Flottor.

Jagt.

Denna viktiga del af kriget har genom tillkomst af Ångfartyg rönt en total förändring. Fordom ansåg man uti Flottor, såsom fördel, att vinna loven af fienden, och att erhålla den, betraktades såsom half seger. Nu är förhållandet annorlunda, och fördelen tillfaller Flottan i lä, emedan den kan tvinga sin motståndare till strid genom att dublera och triplera Ångfartygen för jagarne. Om t. ex. i en eskader af 20 Linieskepp, hvardera hade sitt Ångfartyg, och deraf bogserades, så är det tydligt, att alla skulle framskrida med lika fart, och hade en fiende lika antal, så voro chanserna lika för båda, nemligen att komma undan eller nalkas; men om man blott hade 10 Ångfartyg å ömse sidor, så bogserade lä-flottan upp 10 skepp emot de 10 af fiendens, som icke

Hvad angår författarens yttrande, att "Ångfartyg måste gå undan, sedan de bogserat ett annat fartyg inom kanonhåll", så vill det synas, som han endast hade sig bekant det vanliga sättet att släpa fartyg med bogser-tåg för-ifrån, och ganska rätt här han deruti, att det är stor våda för Ångfartyg att sålunda qvadröja, sedan fiendens kulor räcka fram. Men sättet att låta det bogserande Ångfartyget få sitt ställe tvärs ifrån det skepp, det skall förhjelpa, är numera allmänt antaget såsom fördelaktigare i flera hänseenden, hvaribland med skäl må anses såsom det förnämsta, att Ångfartyget alltid är i skydd för fiendens kulor, och således oafbrutet kan bibehålla ett redöst blifvet skepp på sin post uti slag-linie, och genast vara beredt att föra det ur striden, om så erfordras. Sättet att under en häftig strid, då båtar svårigen kunna begagnas, eller uti sådan bris och sjö, att svårighet uppstår att med erforderlig skynsamhet bringa bogser-tåg ombord på Ångfartygen, torde förtjena att tagas i betraktande. Jag föreställer mig såsom tjenligt, att Linieskeppet manar två, till bogser-tåg fullt pålitliga jaglinor, en så förligt och den andra så akterligt som möjligt, och manar dem utanföre allt annat, på den sidan, Ångfartyget får sin plats. Ändarne sammanstickas och på dem anslås en tross af tillbörlig längd, med en varp-ankar-boj till vakare, hvilken kastas ut att uppfiskas af Ångfartyget, som å sin sida

kunde komma undan. Om de 10 jagande skeppen skulle möta för stort motstånd, kunna de hålla ned till den öfriga styrkan i lå; men om en strid emellan de uppnådda skeppen börjades och fortsattes, hvarvid de jagande understöddes af sina Ångfartyg, och sålunda hade *den icke obetydliga kraften af deras bombkanoner mera än fienden*, så måste dess undansläpade skepp i lovart hålla ned för att deltaga i striden, och följaktligen hade hela lovarts-eskadern icke haft någon nytta af sina Ångfartyg, då denna nytta genom afhållningen blefve omintetgjord.

Ångfartyg kunna bidraga att tvinga redlösa fiendtliga skepp, som icke kunna åtkommas af egna seglande, att stryka sin flagga, vore än ett sådant bogseradt af eget Ångfartyg, eme-

manövrerar så, att det, efter bojens upptagande, kan intaga sitt ställe på lämpligt afstånd ifrån skeppet, under inhalning af trossen, tills jaglinorna eller bogser-tågen kunna tagas ombord. Drifves Ångfartyget af propell, fastsätts bogser-tågen så lågt som det medgifves öfver fartygets centrum gravitatis, då de alltså sprida sig i hanfot åt skeppet; derefter sättes machin i gång, och båda fartygen styra parallelt hvad kurs, som är tjenligast. Å Ångfartyg med skofvel-hjul måste främsta bogser-tåget fastgöras fram-om och aktersta akter-om hjulhuset, så nära derintill som möjligt, för att förekomma, att icke Ångfartyget ryckes ur sin kurs under fartygens arbete uti sjöarne, hvartill kraften minskas eller ökas alltsom bogser-tågen äro, fast närmare eller längre ifrån fartygets centrum gravitatis, ty att få dem fast här, hindras af hjulhusen.

Då man hittills icke kunnat finna någon annan utväg att förhindra kulors genomträngande i en skepps-sida, än att antingen bygga den tjockare eller dubbel med någon sort hindrande fyllning emellan, så synes den af författaren önskade fördelen att vinna säkerhet mot kulors genomträngning föga rimlig att någonsin ernås, ty en sådan soliditet, att den motstår kanon-kulor på 800 alnar, skulle alltför mycket öka skeppets displacement och medföra olägenheter af så svår beskaffenhet, att en Sjömilitär ej lär vilja en sådan ändring tillstyrka.

Anm. af Öfvers.

dan det lediga Ångfartyget obehindradt rör sig, och kan hålla sig akter-om och beskjuta fienden långskepps; skulle flera Ångfartyg tillkomma, böra de också hålla sig akter-om hvarandra, och så nära, att skott-linierna blott äro fria, och sålunda beskjuta fienden, utan att utsättas för dess breddside.

Strid emellan Ångfartyg.

— — — Författaren anser, att enahanda dispositioner och taktik bör här vara gällande som rörelser med Infanteri-trupper; och det, som han derom afhandlar, öfverensstämmer till alla delar med hos oss fastställda evolutioner och regler för roddfartygs rörelser vid särskilda tillfällen för anfall och försvar m. m.

Indelning. En Flotta af t. ex. 60 Ångfartyg indelas uti 3:ne divisioner med 15 i hvardera, samt en reserv-division i 2:ne afdelningar.

March-ordning i kolonn. Divisionerne gå på 4 linier, med 4 fartyg i första, 3 i andra, 4 i tredje och 3 uti fjerde linien; Divisions-Cheferne framför midten af hvar sin division, med rättning på hvarandra; Chefen för Flottan framför dem, midtför 2:a divisionen. I reserv-divisionen rangeras 1:a afdelningen (7 fartyg) akter-om första eller bögra divisionen, och 2:a afdelningen (7 fartyg) akter-om tredje, med tre fartyg i främsta och fyra i andra linien. Rummet mellan dessa afdelningar, akter-om andra divisionen, upptages af proviant- och kol-fartygen.

Slag-linie, "enkel". Alla fartygen äro då rangerade på en linie, med en half fartygs-bredd från hjulhuset på närmaste fartyg.

Dito, "dubbel". Fartygen intaga då 2:ne linier, udda nummer i den 1:a, och jemna uti 2:a, med $1\frac{1}{2}$ fartygs-bredd mellan hjulhusen, uti båda linierna, eftersta liniens fartyg alltid hållande sig uti öppningen mellan de två i första linien,

för att obehindradt kunna begagna sitt artilleri. Denna rangering anses i allmänhet fördelaktigare för en strid än enkel, emedan Flottans front såsom kortare har mera koncentrerad eld, och om ett fartyg i främsta linien nödgas sacka utom sin plats, skjuter genast det närmaste i andra upp, hvarföre andra linien bör utgöras af de fartyg, som göra starkaste fart. Så väl uti dubbel slag-linie som march-ordning och andra rangeringar böra Ångfartygen aldrig följa hvarandras kölvatten, utan alltid, linierna emellan, hålla sig så, att, såsom uti *march-ordning i kolonn*, då första linien utgöres af Nr 1, 3, 5, 7, utgöres den andra af Nr 2, 4, 6; de sednare färdiga att skjuta upp mellan de föregående.

Anfall.

Flera sätt gifvas för anfall af Ångfartyg emot hvarandra, men likväl måste vissa allmänna reglor dervid iakttagas. Ett större antal (oansedt af mindre styrka) kan ofta besegra ett mindre; sålunda böra tre svagare Ångfartyg öfvervinna två starkare, om två agera emot två, och det tredje användes att beskjuta fienden lårings- eller kranbalks-vis. För att nå detta syfte, bör man i allmänhet börja en strid på dubbel slag-linie, dervid allid iakttagande, att fartygen uti den aktra icke hålla sig i den främsta liniens kölvatten, utan sålunda, att de med sina kanoner kunna beskjuta fienden och hindra honom att genombryta linien.

Strider, Ångfartyg emellan, komma troligen oftast att sluta med antringar, och af detta skäl är det så mycket angelägnare, att fartygen icke ligga i hvarandras kölvatten, för att genom backad machin i främsta linien, som emottagit antring, skjuta tillbaka, och genom full machin i den aktra linien hastigt komma upp, och sätta det antrande fartyget i nödvändighet att sjelf emottaga antring från båda sidor.

Reserven påräknas förnämligast att bistå antrade fartyg.

C. L.

TYSKLANDS KRIGS- OCH HANDELS-MARIN.

En bland de närmaste följderna af de två sednare årens krigiska tilldragelser mellan flere af Tyska Staterne och Danmark, i sammanhang med resningen i Holstein, har varit, att Tyska folket börjat allvarligare rigta sin uppmärksamhet på en ofullkomlighet i de till Tyskland hörande sjö-staternes militäriska organisation, en ofullkomlighet, som dittills, utan menliga följder, kunnat existera. Nämnde organisation har inom vissa stater alldeles icke, och inom andra till blott ringa del, omfattat försvaret till sjös, och hvarigenom de många och betydande handels-platserne längs kusterne af Nordsjön och Östersjön sett sig blottställda för anfall eller åtminstone blockad, äfvensom saknat skydd för sin betydliga handel.

Att en så liten makt som Danmark kunnat våga att med endast Fregatter och smärre fartyg blockera norra Tysklands flesta hamnar, och derigenom orsaka deras handel så känbar skada, har klart och tydligt bevisat Tyskland nödvändigheten att, genom bildandet af en Flotta, söka för framtiden sätta sig i säkerhet mot dylika förnyade angrepp.

Preussen har visserligen redan förut egt krigsfartyg, men ej af den betydenhet och till det antal, att Danmark behöft fästa särdeles afseende derpå. Till följe af blockaden under åren 1848 och 1849 har äfven Preussiska marinen fått någon tillökning, så att den, vid slutet af sistnämnde år, under befäl af Kommendör Schröder, bestod af: Segel-Korvetten "Amazon", med 4 korta 24-Å:ge och 8 låtta 18-Å:ge kanoner; Ångfartyget "Preussischer Adler", med 2

st. 25- \bar{x} :ge och 2 st. 32- \bar{x} :ge kanoner; Ångfartyget "Danzig" med 1 st. kort 24- \bar{x} :g och 2 st. karonader. — 1:a divisionen af Kust-Flottan, vid Lauterbach, Barhöft, Zickerbucht och Westdivenow, utgöres af: 9 Kanonslupar och 4 Kanonjollar med tillsammans 12 st. 25- \bar{x} :ge och 10 långa 24- \bar{x} :ge kanoner; 2:a divisionen vid Swinemünde, af 9 Kanonslupar, med 9 st. 20- \bar{x} :ge och 9 långa 24- \bar{x} :ge kanoner; 3:e divisionens 1:a afdelning, äfven i Swinemünde, af 3 Kanonslupar med 3 st. 20- \bar{x} :ge och 3 st. 24- \bar{x} :ge kanoner; till Danzig detacherade 2 Kanonjollar med 2 st. 25- \bar{x} :ge kanoner. Personalen består af 37 Officerare och 1,521 man. — Under organisation är 3:e divisionens 2:a afdelning, i Stettin, bestående af 6 Kanonslupar med 12 pjeser, 8 Officerare och 133 man, äfvensom en 4:e division, af 9 Kanonslupar med 18 pjeser, 1 Transport-fartyg samt 3 Officerare och 99 man. — Summan af Preussiska sjöstyrkan kommer således att uppgå till 3 Sjöfartyg, 36 Kanonslupar och 6 Kanonjollar med 97 pjeser, 48 Officerare och 1,753 man *).

Hela denna sjöstyrka kan likväl endast anses utgöra skydd mot direkt anfall på de platser, dit divisionerne blifvit stationerade, men att förekomma en blockad, dertill erfordrades ett större antal sjögående fartyg. Att åstadkomma en sådan, för offensiva företag till sjös användbar krigsmarin, till gemensamt försvar för alla Tyska kust-staterne vid Nordsjön och Östersjön, har också utgjort ett föremål för Frankfurter-Församlingens ifrigaste bemödanden, och hvari den vunnit särdeles understöd af Hannover och Oldenburg, som lemnat betydliga penninge-bidrag, sedan flera Tyska stater, hvaribland Sachsen, nekat inbetalande af deras tribut.

I spetsen för den nybildade Tyska Flottan står Kontre-Amiralen Brommy, hvilken med särdeles skicklighet och nit

*) Hvad som blifvit anfördt om Preussens Flotta grundar sig på officiela uppgifter.

befordrat dess utrustande och anläggandet af en sjö-arsenal vid Bremerhaven, der de flesta krigsfartygen öfvervintrat *).

Tyska Flottan består nu af följande fartyg: 1:o Ång-Fregatten "Hansa" af 1000 hästkrafter, med 260 mans besättning, 3 st. bombkanoner, 135- \bar{x} :ge, och 8 st. 68- \bar{x} :ge. 2:o Ång-Fregatten "Barbarossa" af 450 hästkrafter, med 185 mans besättning, 9 st. 68- \bar{x} :ge bombkanoner. 3:o Ång-Fregatten "Erzherzog Johann", af samma styrka som "Barbarossa". 4:o Ång-Korvetten af 1:a klassen "der königliche Ernst August", af 270 hästkrafter, med 150 mans besättning, 6 st. 68- \bar{x} :ge bombkanoner. 5:o Ång-Korvetten af 2:a klassen "Hamburg", af 180 hästkrafter, med 95 man, 1 st. 56- \bar{x} :g bombkanon, 1 st. 32- \bar{x} :g och 2 st. 18- \bar{x} :ge kanoner. 6:o Ång-Korvetten af 2:a klassen "Bremen", lika med "Hamburg". 7:o Ång-Korvetten af 2:a klassen "Lübeck", lika med "Hamburg", men med 1 st. 84- \bar{x} :g bombkanon i stället för 56- \bar{x} :g. 8:o Ång-Korvetten af 2:a klassen "Grossherzog von Oldenburg", lika med "Hamburg", men med 2 st. 68- \bar{x} :ge bombkanoner. 9:o Ång-Korvetten af 2:a klassen "Frankfurt", lika med föregående. 10:o Segel-Fregatten "Deutschland", med 22 st. kanoner; på undra batteriet 32- \bar{x} :ge, och på öfra 18- \bar{x} :ge. 11:o Segel-Fregatten "Eckernförde" — förut Gefion — med 48 kanoner, under

*) Brommy är född 1804 i Anger nära Leipzig, således temligen långt från hafvet, dit likväl en medfödd håg lockat, honom. Alltifrån sitt 13:e år, då han kom till Hamburg för att bildas till sjöman, har han gjort vidsträckta resor; ingick först i Nord-Amerikanska Förenade Staternes tjenst, och har sedermera, nästan oafbrutet från 1827, då han samtidigt med Lord Cochrane kom till Grekland, stått i detta sednare rikets tjenst, hvilken han 1848 lemnade, för att, på kallelse af Tyska Riks-ministeriet i Frankfurt, öfvertaga organisation af Tyska Riks-marinen, samt befordrades inom kort till Kommandör-Kapten och Sjö-Tygmästare, Kommandör och slutligen den 21 November förlidet år till Kontre-Amiral.

reparation *). 12:o 26 Kanonslupar, hvar och en med 1 st. 84- π :g bombkanon och 1 st. 32- π :g kulkanon.

Personalen utgöres af 1 Amiral, 65 Officerare, 8 Läkare, 1 Intendent, 24 Räkenskapsförare och civile Embetsmän, 25 Machinister, 44 Kadetter och 1,475 man.

Månadliga utgifterne anses uppgå till 40,000 Thaler Preus. Courant (ungefär 104,000 *R.* Sv. Banko).

Huruvida någon ytterligare tillökning af denna nybildade marin kan ifrågakomma, lärer väl närmast bero på den politiska samdrägt, som kan blifva rådande mellan de Tyska staterne. I detta afseende tyckas ej närvarande förhållanden vara särdeles lofvande, och förmodligen lära icke heller de större sjö-makterne, eller åtminstone Östersjöns enda stormakt, underlåta att motverka eller, så mycket möjligt blir, fördröja alla bemödanden inom Tyskland att åstadkomma en respektabel krigs-marin. Nyttan af en sådan har likväl, på ett för Tyskland så minnesvärdt sätt, gjort sig gällande, att om också flere frön till osämja mellan den stora riks-kroppens heterogena lemmar förefinnas, torde likväl behovet af en gemensam stark flotta komma att utgöra ett föreningsband, åtminstone mellan de Nord-Tyska staterne, som deraf hafva omedelbar nytta, hvilka hvar och en för sig ej mäktade underhålla en verksam krigs-marin, men hvilkas förenade resurser i afseende på befaret och sjövandt folk, ej äro obetydliga.

Efter de upplysningar, som hemtats ur Tyska Journaler, hvilka mer och mer söka inom Tyskland sprida kunskap och intresse för sjövapnet, hafva vi trott oss böra meddela en kort öfversigt af de förnämsta Tyska sjö-städernes handels-mariner.

*) Osäkert torde vara, huruvida denna Fregatt kan komma att tillhöra Tyska Riks-marinen. Den ligger ännu kvar vid Eckernförde.

Bremen. Dess Handels-Flotta, ehuru icke den största, anses dock vara den bästa, i anseende till fartygens goda beskaffenhet och Befälhafvarnes större skicklighet. Härifrån hafva de första och flesta fartyg transporterat utvandrare till Amerika, hvaraf man äfven vill finna orsaken, hvarföre så många Bremer-fartyg äro byggde för snällsegling, och hvari de anses kunna täfla med de Amerikanska. För närvarande eger staden Bremen 2 större Ångfartyg, "Hengist" och "Hansa", hvilka vanligen gå på England, samt 8—10 mindre, som till närliggande orter föra passagerare. — 234 seglande, sjögående fartyg, af tillsammans 108,000 tons, besöka alla haf, men segla företrädesvis på Nord-Amerika, Brasilien och Vestindien.

Hamburg. Denna, Tysklands viktigaste, handels-stad har på sednare tider börjat med mera omsorg behandla skeppsbyggnaden, så att derifrån numera afgå utmärkt snällseglande fartyg. Genom de stora jernvägarne, som förena Hamburg med hela den öfriga kontinenten, har strömmen af utvandrare till Amerika dragit sig dit. År 1849 afseglade från Hamburg omkring 8000 sådana Tyske utvandrare. 6 större Ångfartyg gå på England, under Hamburgsk flagg; 2, under Fransk flagg, på Havre; 2, under Holländsk flagg, på Amsterdam; samt under Engelsk flagg: 4 på London, 2 på Leith, 2 på New-Castle och 4 på Hull, utom flere smärre Ångfartyg, som föra passagerare och gods mellan Tyska kust-städerna. Den 28 Maj detta år kommer det första Ångfartyg under den svart-röd-gyllne flaggan att afgå till Nord-Amerikanska Förenade Staterne, de enda, som ännu erkänt den. Fartyget, som är af jern och drifves med propell, skall göra reguliera resor mellan Hamburg och New-York, och tillhör den driftige Skeppsredaren Sloman, hvilken förut eger 8 större seglande fartyg, som likaledes göra reguliera turer på Amerika. Hamburgs sjögående Segelfartyg utgöra 242 af 106,000 tons. Befälhafvare och besättning bestå till min-

sta antalet af infödde Hamburgare, men mest af Hanoveranare, Holsteinare och Schleswigare.

Altona, i belägenhet och merkantilt hänseende, Hamburgs syster-stad, eger 40 egna större fartyg af 17,000 tons.

Hannover. Ostfriesiska städerne Leer, Emden, Norden, Papenburg drifva den betydligaste sjöfarten. Ostfriesland eger 520 sjögående fartyg af 86,000 tons, hvaribland några större af 300—350 tons, men flertalet af 100—150. Fartygen äro byggda mera för lastning än välsegling och närma sig de Holländska i byggnads-sätt. Till längre transatlantiska resor användas de icke, utan besöka mest England, Holland, Frankrike, Sverige och Norrige, samt Tyska hamnarne i Östersjön och Nordsjön. Manskaper är sjövandt och pålitligt, ehuru något trögt, samt Befälhafvarne ej särdeles instruerade. Ofta ega de sednare, åtminstone de, som föra smärre fartyg, ej boning i land, utan är fartyget ej blott deras, utan äfven hustrus och barns hem. Det är eget att se, midt ibland de skäggige Matrosarne i deras röda ylle-skjortor, en vacker och rask Ostfriesiska i sin prydliga national-drägt, med ett barn på armen eller stickande på sin blåa strumpa. Dessa qvinnor häfva icke för storm och sjö, de arbeta då i kapp med Matrosarne. — Ostfrieslands sjöfolk anses lemna den bästa stammen för Tyska Flottan, hvars hufvud-station tros lämpligast kunna blifva vid mynningen af *Jahde*, der man anser en större krigs-hamn bäst kunna anläggas. — För öfrigt ega Hannoveranska handels-platserne vid Weser och Elben 38 större fartyg af cirka 10,000 tons. Endast smärre Bogser-Ångfartyg, men inga egentligen sjögående Ångfartyg, finnas.

Oldenburg räknar, utom smärre kustfartyg, 112 sjögående fartyg af 22,000 tons; de flesta afgå från Brake och andra platser vid nedre Weser. Från *Elsfleth* segla 6—7 fartyg årligen till Norra Ishafvet på Vallross-fångst.

Preussen, som eger längsta kust-sträckan vid Östersjön, har äfven den största handels-marinen. Alltifrån Memel in till Mecklenburgska gränsen idkas öfverallt, i städer och byar, sjöfart. Städerne Memel, Königsberg, Pillau, Danzig, Kolberg, Rügenwalde, Stolpe, Stettin, Swinemünde, Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth, ega alla flera eller färre sjögående fartyg. Antalet af dessa uppgår till 936 af 340,000 tons; dessutom finnas nästan lika många kustfarare. Stettin, den lifligaste, af Regeringen mest gynnade bland handelsstäderna, har också de flesta större fartygen; dernäst Danzig. Huru betydligt Preussens Handels-Flotta förökats, visar sig, då man jemför förhållandet 1841, och nio år sednare; förstnämnde år bestod den af 835, och har sedan ökat med 100 fartyg. I allmänhet äro dock skeppen mindre och sämre seglare än Bremens och Hamburgs, samt användas icke heller till längre, transatlantiska resor. Största antalet seglar, utom på Östersjö-städerne, på England, Holland, Belgien och Frankrike. — Med undantag af Stettin och Stralsund, som ega 2 sjögående Ångfartyg, hafva de öfriga Preussiska städerne endast små Ångbåtar, som underhålla förbindelsen längs kusten, och begagnas för inbogsering af seglande fartyg. — Besättningarne utgöras till största delen af infödingar. För att ytterligare utbilda sjömanskapet, har Regeringen på sednare tider befordrat inrättandet af Navigations-skolor.

Mecklenburg, eller egentligen städerne Wismar och Rostock, ega 358 större fartyg af 98,000 tons, af hvilket antal sistnämnde stad ensam har 270. Emedan Mecklenburg ej har nog lifdig handel, för att sysselsätta mer än hälften af sin Handels-Flotta, måste den öfriga delen söka frakter i främmande hamnar. Om våren afsegla stundom på en enda dag från Rostock 20—30 ballastade fartyg till andra Östersjö-platser, synnerligen Riga, Libau m. fl., att der söka frakt på Holland, Belgien och Frankrike. De segla äfven söder-ut

på Odessa, Constantinopel och norr-ut på Archangel. En egenhet inom Mecklenburgska Handels-Flottan är den slags association, som råder, så att ett fartyg ofta kan hafva 30—40 egare bland de lägre folk-klasserne, och af desse egare tjena ofta flere som Matroser ombord. Sjöfolket är förträffligt, såsom varande från barndomen danadt till fiskare och vandt att kämpa mot de vilda elementerne. — Wismar eger 1 större Ångfartyg, "Obotrit", som gör reguliera resor på Köpenhamn, och i stället för det, vid första resan för lidne sommar, förolyckade Ångfartyget "Friedrich Franz", är ett nytt under byggnad. Rostock har endast 3 Bogserings-Ångfartyg, men man ämnar, för resor på Petersburg, bygga 2 större.

Lübecks Handels-Flotta utgöres af 92 fartyg af 26,000 tons, hvilka sysselsättas för stadens egen handel, men sträcka sällan sina färder öfver Atlanten; största delen segla inom Östersjön. Staden eger skicklige Skepps-Byggmästare, så att på varfven ofta byggas fartyg för utländsk räkning. Ångbåtsfarten mellan Lübeck och flere Östersjö-städer, är liflig, men underhålles mest genom främmande fartyg; Ryska, på Petersburg; Svenska, "Gauthiod" och "Svithiod", på Stockholm; Danska, på Köpenhamn, dit likväl ett, Lübeck tillhörigt, Ångfartyg äfven går.

Nord-Tyska Staternes Handels-Flotta anses tillsammans sysselsätta 47,500 à 48,000 man, hvaraf 42,000 äro Tyskar och de öfrige Svenskar, Danskar, Holländare, Nord-Amerikanare och Engelsmän. Deremot kan antagas, att 4 à 5000 Tyske Matroser tjena på Holländska, Belgiska, Amerikanska och Ryska skepp. I allmänhet taget, anslås den sjövanda delen af kust-befolkningen, från Memel till Emden, uppgå till 120,000 ynglingar och män, mellan 15 och 60 år.

B.

Sjö-EXPEDITIONER 1850.

Stockholms Station.

En bataljon Kanonjollar.

Chef: Kaptenen och Riddaren Netzel; *Divisions-Chefer:* Kapten-Löjtnant Tersmeden och Premier-Löjtnant Ulrich; *Adjutant:* Premier-Löjtnant Wallenberg; *medkommenderade Officerare:* Sekund-Löjtnanterne Virgin, Hård och Broberg; 1 Läkare; Under-Officerare 13; Timmerman 1; Gemenskap 276. Summa: Befäl och besättning 299.

Ångfartyget Gylfe.

Chef: Kapten-Löjtnant v. Horn; *medkommenderad Officer:* Sekund-Löjtnant V. Ankarerona; Under-Officerare 3; Machinister 3; Timmerman 1; Gemenskap 39; Skeppsgossar 2. Summa: Befäl och besättning 50.

Sjömätning i Wenern.

Chefs-fartyget Makrillen.

Chef: Kapten-Löjtnant E. Warberg; *medkommenderade Officerare:* Premier-Löjtnant Zethelius, Sekund-Löjtnanterne Gjerling och Carpelan.

Sjömätning i Bohus Läns Skärgård.

Chefs-fartyget Hilda.

Chef: Premier-Löjtnant Klingspor; *medkommenderade Officerare:* Premier-Löjtnant C. A. Ringheim, Sekund-Löjtnanterne Liwijn och C. D. Servais; Under-Officer 1; Gemenskap 26. Summa: Befäl och besättning 31.

Exercis för Skeppsgossar.

Briggen af Wirsén.

Chef: Kapten Hasselberg; *medkommenderad Officer:* Sekund-Löjtnant v. Sydow; Under-Officerare 2; Gemenskap 12; Skeppsgossar 34. Summa: Befäl och besättning 50.

Hvarjehanda.

Engelska Korvetten Sapho, som den 12 sisl. Februari ankom till Port Royal, från Honduras, har på ett förundransvärdt sätt räddats från total undergång. Korvetten blef, i en storm, kastad på reefvet utanför Honduras (ett af de farligaste i världen), och hade vid detta tillfälle hälften af besättningen sjuk, af feber. I anseende till en under längre tid rådande regnig och elak väderlek, hade man icke kunnat erhålla någon observation af solen, och strömmen, som i dessa farvatten löper med en utomordentlig hastighet, hade satt Korvetten 50 mil för-om sin räkning, samt var således orsaken till hennes olycka. Under 30 timmars tid blef hon liggande på reefvet, och man väntade hvarje ögonblick att hon skulle slås i stycken. Man störtade vattnet, kastade kanoner och andra tyngder öfverbord, samt lyckades slutligen, efter otroliga ansträngningar, att komma utaf, med förlust af rodret, kölen och en del af kriet, hvarefter man nödgades ankra på djupt vatten bland klipporna. I denna brydsamma belägenhet uppkom en nordlig storm med hög sjö; ett af lågen sprang, och man började vinda hem det andra ankaret, då Korvetten observerades drifva emot klipporna, som voro $\frac{1}{2}$ kabellängd akter-ut och hotades med säker undergång inom några minuter. Man blåste "Alle man på däck att frälsa fartyget", stack från sig tåget, kapade från sig båtar &c. och tillsatte segel. Lyckligtvis föll hon rätta vägen och klarerade reefvet. När hon passerat till lovart om detsamma, gälvo besättningen 3 hurra-rop. Under den återstående delen af resan var väderleken fortfarande ogynsam, och Korvetten var för andra gången nära att förlora rodret. Sapho måste derefter kölhalas och undergå nödiga reparationer.

Officiela Stadganden.

Kongl. Maj:t har i Näder bifallit ett föreslaget tillägg af 5 nya paragrafer i 1:a Afdelningen af 1841 års Kongl. Sjö-tjenstgörings-Reglemente, till iakttagande för Machinist-Officerare och Machinister (i Reglementet Art. 50, §§ 737—741) samt jemväl fastställt nya Formulärer till Loggböcker för Flottans seglande och Ångfartyg, hvarigenom Formuläret N: 6 i berörde Reglemente är upphäfdt. (Kongl. Brevet samt Nådiga General-Ordres, båda af den 11 Januari 1850).

Ofvanstående Loggboks-Formulär komma genom Styrmans-Kontoret att Fartygs-Cheferne tillhandahållas, tillika med Loggtaflor. (Kongl. Förvaltningens af Sjö-Ärendena Bref den 22 Mars 1850).

Förändringar inom Kongl. Maj:ts Flotta.

Befordringar:

Utexaminerade Kadett-Korporalerna Sven Johan Reinhold Holm och Friherre Bror Abraham Lejonhufvud till Sekund-Löjtnanter, den 20 April, med tour-beräkning från den 13 i samma månad. Utexaminerade Kadetten Oscar Frölich till Sekund-Löjtnant, d. 22 Maj, med tour-beräkning från d. 11.

Revisorn David Conrad Forssman till Kammarförvandt i Sjö-Militæ-Kontoret, den 27 Mars.

E. O. Kammar-skrifvaren Ludvig Petterson till Kammar-skrifvare, den 27 Mars.

E. O. Kammar-skrifvaren Carl Olof Bergqvist till Kanslist vid Varfs-Chefs-Kansliet, den 18 April.

Kammar-skrifvaren Conrad Wilh. Bruun till Revisor vid Krigsmans-Kontoret, den 19 April.

E. O. Kammarskrifvaren Victor Renaud till Kammarskrifvare, den 10 Maj.

Afsked :

Kapten-Löjtnanten och Riddaren Carl Gustaf Florin, afsked med pension den 22 Maj, och med rättighet att få bära Flottans nuvarande uniform.

Förordnanden :

Till Majors-befattningen vid Kongl. Krigs-Akademien: Kaptenen och Riddaren Fr. Engelhart, den 18 April.

Till Chef för 4:e Matros-Kompagniet: Kaptenen och Riddaren E. A. Printzensköld, den 8 Maj.

Till tjenstgöring vid Sjö-Chartæ-Archivet, samt till biträde vid en undersöknings- och kontroll-expedition längs kusterne från Helsingborg till Calmar: Premier-Löjtnanten Friherre Leubusen, den 8 Maj.

Att förestå Befälhafvande Amirals-Embetet under f. d. Stats-Rådet, Kontre-Amiralen och Kommendören m. m. Frih. Gyllengranats sjökommendering: Herr Kontre-Amiralen och Kommendören m. m. Friherre C. R. Nordenskjöld, d. 28 Maj.

Kommenderingar :

Kongl. Maj:t har i Nåder lemnat uppdrag åt f. d. Stats-Rådet, Kontre-Amiralen och Kommendören m. m. Friherre Gyllengranat att afresa till Lübeck, för att derstädes å Konungens höga vägnar emottaga och till Sverige vara H. K. H. Sveriges och Norriges blifvande Kronprinsessa Wilhelmina Fredrika Alexandra Anna Lovisa af Nederländerne följaktig, och tillika utnämnt bemålde Herr Friherre att vara högste Befälhafvare öfver Ång-Korvetterne Gefle och Thor, Korvetterne Jarramas, Najaden och Lagerbjelke samt Ångfartyget Nordstjernan, jemte Norska Korvetterne Nordstjernan, Ellida och Örnen. (Nådiga General-Ordres den 24 Maj).

Till Adjutant under förestående expedition är Premier-Löjtnant J. C. Danckwardt beordrad.

I stället för Kapten-Löjtn. och Ridd. Lilliehöök, hvilken blifvit beordrad att afresa till Stockholm, för att vara Ledamot uti den Kommitté, som blifvit anbefalld uppgöra förslag till bestyckning af Kongsholms Fästning, har Kapten-Löjtn. Axel Nordenskjöld blifvit kommenderad till Sekond å Korvetten Jarramas.

